

OPRACOWANIE TECHNICZNE DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Nazwa przedmiotu opracowania:

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ KLASY D - ULICY BOREK W KLUSZKOWCACH NA DŁUGOŚCI 180,67 MB WRAZ Z PRZEBUDOWĄ ELEMENTÓW ODWODNIENIA DROGI, DRÓG WEWNĘTRZNYCH ORAZ ZJAZDÓW NA DZ. EWID. NR 1043/8 ORAZ 392/39 OBR. 0003 KLUSZKOWCE, JEDN. EWID. CZORSZTYN

Jednostka ewid: Czorsztyn

Nazwa i numer obrebu: 0003 Kluszkowce

Dz.nr. ewid: 1043/8, 392/39

Miejscowość: Kluszkowce

Powiat: nowotarski

Gmina: Czorsztyn

Nazwa inwestora i adres:

**Gmina Czorsztyn
ul. Gorczańska 3
34-436 Maniowy**



OPRACOWAŁ:	PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ:
mgr inż. Paweł Grzęda	mgr inż. Jarosław Chyła

Kraków, luty 2024

SPIS ZAWARTOŚCI

1. Podstawa opracowania	2
2. Przedmiot opracowania.....	2
3. Stan istniejący.....	3
4. Stan projektowany	3
5. Uwagi końcowe, informacje dotyczące ochrony środowiska i zgodności z planem miejscowym.....	6
6. Uprawnienia projektanta, zaświadczenie o przynależności do izby	8
7. Spis treści części rysunkowej	11

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- [1] Pełnomocnictwo Inwestora – Gmina Czorsztyn
- [2] własne pomiary inwentaryzacyjne w terenie
- [3] mapa do celów projektowych
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem po drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 2003 r.)
- [6] Ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. „Prawo Budowlane” – Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami
- [7] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.
- [8] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym z późn. zm.
- [9] Uchwała Nr XVII/147/2012 Rady Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Czorsztyn
- [10] Załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r. Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych
- [11] Opinia geotechniczna sporządzona przez firmę Pigeologia autorstwa K. Iljuczonka
- [12] Norma PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe - Roboty ziemne - Wymagania i badania

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej o statusie drogi publicznej – ulicy Borek w Kluszkowcach.

Zgodnie z Art. 29 pkt. 3 ppkt. 1 d. Ustawy [6] przebudowa taka nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast wymaga zgłoszenia.

Ponadto zgodnie z Art. 3 pkt. 7a Ustawy [6] jako przebudowę rozumieć należy „wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego”. Planuje się w oparciu o tę definicję dokonać przebudowy niewymagającej uzyskania pozwolenia na budowę przedmiotowej drogi – ul. Borek w Kluszkowcach, w zakresie hektometrażu lokalnego hm 0+00 – 1+80,36 (zgodnie ze wskazaniem rys. 2. Plan sytuacyjny) – tj. na całej długości tej ulicy.

Celem przebudowy jest poprawa stanu nawierzchni oraz bezpieczeństwa i komfortu użytkowników poprzez nadanie ulicy normatywnych parametrów (szerokość jezdni, równość nawierzchni), budowę chodnika na całej długości ulicy (odcinek A-B) oraz przebudowę istniejących dojazdów – oznaczonych jako odcinki dróg wewnętrznych B-C oraz B-D.

Hektometraż lokalny (hm 0+00) rozpoczyna się w punkcie A, to jest na styku z krawędzią poprzeczną jezdni drogi publicznej – ul. Karpackiej), z którą krzyżuje się projektowany odcinek. Koniec odcinka A-B,

a więc punkt B znajduje się w skrzyżowaniu osi odcinka A-B z osiami dróg wewnętrznych B-C i B-D – przed istniejącymi ogrodzeniami, stanowiącymi ślepy koniec ulicy Borek.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotowa droga gminna – ul. Borek jest drogą publiczną o klasie D (dojazdowa). Położona jest w granicach obszaru objętego Uchwałą Nr XVII/147/2012 Rady Gminy Czorsztyn z/s w Maniowach z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Czorsztyn [9]. Weryfikacji zgodności z MPZP dokonano niżej, w punkcie 5. opisu.

Obecnie na obszarze objętym opracowaniem zlokalizowana jest droga o nawierzchni bitumicznej oraz wąski chodnik o nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym. Szerokość istniejącej nawierzchni to około 3,2 – 3,5 m, zaś chodnika – ok. 1,5 m. Profil drogi i chodnika jest zdeformowany przez wpływ wielu lat eksploatacji. Droga jest oświetlona, w zakresie przebudowy posiada kilka punktów przyjmujących wody opadowe (istniejące studzienki wpustowe w złym stanie technicznym, częściowo niedrożne) Woda powierzchniowa odprowadzana spadkami podłużnymi i poprzecznymi oraz kierowana do istniejących studzienek, a częściowo wchłaniana przez podłoże gruntowe po północnej stronie jezdni, na której występuje szeroki na ok. 8 -10 m pas zieleni.

Teren wokół drogi jest niemal w pełni zabudowany, w ten sposób, iż od strony ogrodzenia posesji przylegają do chodnika, zaś od strony północnej odsunięte są o wspomniane wcześniej 8-10 m. Szerokość działki – pasa drogowego to około 15-18 m. Od strony zachodniej, na ślepy koniec drogi publicznej w kierunkach południowym i zachodnim od jezdni drogi odchodzą dwa odcinki dróg wewnętrznych, stanowiących dojazd do kilku przylegających posesji. Odcinki te, oznakowane na planie sytuacyjnym, jako B-C oraz B-D również stanowią zakres objęty opracowaniem przebudowy. Stan techniczny tych dojazdów, również o nawierzchni bitumicznej i szerokości jezdni ok. 2,5 określić można jako umiarkowane zły i również widoczny jest efekt ich wieloletniej eksploatacji.

Wszystkie przylegające chodniki (zarówno w ciągu głównym ulicy, jak i przy dojazdach) oddzielone są krawężnikami betonowymi, które są w złym stanie technicznym – wyraźne są spękania i ubytki oraz znaczna deformacja ich usytuowania względem założonego przebiegu.

Oświetlenie ulicy Borek realizowane jest przy pomocy istniejących słupów i opraw, które, dzięki odsunięciu od obecnej jezdni o kilka metrów, nie wymagają przestawiania.

Na obszarze objętym opracowaniem znajduje się uzbrojenie terenu w postaci istniejącej kanalizacji deszczowej, wodociągu oraz napowietrznych linii energetycznych i telekomunikacyjnych.

Istniejące uzbrojenie innych branż nie jest planowane do przebudowy, za wyjątkiem:

- pojedynczych fragmentów odwodnienia istniejącej drogi
- sieci wodociągowej, której budowa projektowana jest wg odrębnego opracowania

Wg sporządzonej opinii geotechnicznej [11] stwierdza się, iż na obszarze inwestycji występują dobre warunki wodne, a grunt w podłożu to zwięzła glina. Zgodnie z katalogiem [10], jako sprawdzoną i powszechnie stosowaną podstawą doboru konstrukcji nawierzchni dróg, występujące podłoże zakwalifikowano jako grupa nośności G2. Natężenie i rodzaj ruchu na drodze gminnej kwalifikują z kolei kategorię ruchu jako KR2.

4. STAN PROJEKTOWANY

Planuje się przebudowę istniejącej drogi w następującym zakresie:

W odcinku A-B, który obejmuje przebudowę drogi publicznej na długości 180,67 mb wykonać:

- przebudowę jezdni na normatywną o konstrukcji nawierzchni zgodnej z katalogiem [10] oraz szerokości zgodnej z rozporządzeniem [4]. Dla drogi klasy D będzie to szerokość jezdni 5,0 m, zaś konstrukcję nawierzchni przyjęto jak dla grupy nośności podłoża G2 oraz kategorii ruchu KR2. Po stronie północnej wykonać pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 75 cm

- przebudowę chodnika na nowy o szerokości teoretycznej $1,8\text{ m} + 0,5\text{ m}$ (skrajnia jezdni) = 2,3 m. Szerokość chodnika lokalnie, w zakresie hm 0+58 do hm 1+25 zmniejsza się płynnie do min. 1,50 m (1,0 m + 0,5 m), z uwagi na wystąpienie trudnych warunków w rozumieniu [4], w postaci istniejących ogrodzeń i konieczności zachowania normatywnej szerokości jezdni drogi. W ramach budowy chodnika w całości

wymienić krawężniki na nowe, betonowe 15x30 o odsłonięciu 12 cm, przy czym na zjazdach zastosować krawężniki najazdowe 15x22 cm o odsłonięciu 2 cm.

- przebudowę istniejących zjazdów zwykłych do posesji z dowiązaniem wysokościowym do istniejącego zagospodarowania terenu w postaci istniejących bram, wjazdów do garażu, utwardzeń i dojazdów na posesjach nie objętych opracowaniem.

W odcinku B-C, który obejmuje przebudowę drogi wewnętrznej na długości teoretycznej 46,57 mb wykonać:

- przebudowę istniejącej jezdni na nową o szerokości 3,0 m o nawierzchni bitumicznej + pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 75 cm. Konstrukcję nawierzchni jezdni dobrano w oparciu o założenie kategorii ruchu KR1.

W odcinku B-D, który obejmuje przebudowę drogi wewnętrznej na długości teoretycznej 18,82 mb wykonać: przebudowę istniejącej jezdni na nową o szerokości 3,0 m o nawierzchni bitumicznej + pobocze z kruszywa łamanego o szerokości 75 cm. Konstrukcję nawierzchni jezdni dobrano w oparciu o założenie kategorii ruchu KR1. Chodniki oraz utwardzone pobocze wybrukowane – doprowadzić do istniejących posesji, zgodnie z częścią rysunkową.

Przed rozpoczęciem układania warstw konstrukcji nawierzchni, bezwzględnie usunąć z koryta warstwy ziemi urodzajnej. W przypadku występowania ziemi urodzajnej (humusu) na rzędnej koryta – należy tę warstwę wymienić na grunt budowlany pochodzący z wykopów z innego przekroju remontowanej drogi bądź na grunt niewysadzinowy z dowozu. W związku z korektą wysokościową drogi, należy wykonać stosowne prace ziemne (wykopy/nasypy).

Zaleca się prowadzenie prac drogowych zgodnie z wymienionym katalogiem [10], zaś prace ziemne prowadzić zgodnie z zapisami normą [12].

Głębokość przemarzania wg [10] dla lokalizacji Kluszkowce, gm. Czorsztyn to $h_z = 1,2$ m.

Wymagana grubość konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszanego podłoża ze względu na odporność na wysadzinę dla G2 i KR2 to $0,45h_z$. $0,45 \cdot 1,2$ m = 0,54 m. Dla G2 i KR1 będzie to $0,4h_z$. $0,4 \cdot 1,2$ m = 0,48 m. Poniżej przedstawiono projektowane konstrukcje nawierzchni dla 2 typów jezdni, zjazdów, chodnika oraz pobocza.

KONSTRUKCJA JEZDNI DROGI GMINNEJ (odc. A-B) KR2

4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S

8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W

20 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 o frakcji 0/31.5, $E_2 \geq 130$ MPa

23 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana, $CBR \geq 25\%$, $E_2 \geq 80$ MPa

x - istniejące podłoże G2

Łączna grubość konstrukcji – 55 cm.

Sprawdzenie warunku przemarzania: 55 cm > 54 cm. Warunek spełniony.

KONSTRUKCJA JEZDNI DRÓG WEWNĘTRZNYCH (odc. B-C, B-D) KR1

4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S

5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W

20 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 o frakcji 0/31.5, $E_2 \geq 100$ MPa

20 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana, $CBR \geq 25\%$, $E_2 \geq 80$ MPa

x - istniejące podłoże G2

Łączna grubość konstrukcji – 49 cm.

Sprawdzenie warunku przemarzania: 49 cm > 48 cm. Warunek spełniony.

KONSTRUKCJA ZJAZDÓW

8 cm - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej

4 cm - podsypka ze stabilizacji $R_m = 2,5$ MPa

20 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 o frakcji 0/31.5, $E_2 \geq 100$ MPa

20 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana, $CBR \geq 25\%$, $E_2 \geq 80$ MPa

x - istniejące podłoże G2

KONSTRUKCJA CHODNIKA/POBOCZA WYBRUKOWANEGO:

8 cm - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej

4 cm - podsypka ze stabilizacji $R_m = 2,5 \text{ MPa}$

15 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 o frakcji 0/31.5, $E_2 \geq 80 \text{ MPa}$

15 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana, $\text{CBR} \geq 25\%$

x - istniejące podłoże G2

KONSTRUKCJA POBOCZA Z KRUSZYWA

12 cm - warstwa wierzchnia z kruszywa C90/3 o frakcji 0/31.5

35-40 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 o frakcji 0/31.5, $E_2 \geq 100 \text{ MPa}$

x - istniejące podłoże G2

INFORMACJA N/T ISTNIEJĄCYCH MEDIÓW

W obrębie terenu objętego opracowaniem oraz w najbliższym sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi znajduje się uzbrojenie terenu oraz linie napowietrzne w postaci:

- kanalizacji deszczowej – przyjmującej wody opadowe i roztopowe z jezdni istniejącej ulicy Borek (za pośrednictwem kilku istniejących studzienek wpustowych). Nie projektuje się przebudowy tej sieci, a jedynie demontaż istniejących studzienek wpustowych oraz przykanalików oraz wykonanie i podpięcie nowych studzienek DN500 oraz odwodnień liniowych w miejscach wynikających z projektowanego ukształtowania wysokościowego jezdni ul. Borek oraz zjazdów z tej jezdni. Więcej o projektowanym odwodnieniu w dalszej części opisu.

- przewodów napowietrznych branży elektroenergetycznej oraz telekomunikacyjnej przebiegających ponad drogą (nie planuje się ingerencji)

- istniejącego wodociągu – przeznaczonego w całości do przebudowy (unieczynnieniu we wskazanym zakresie oraz budowy nowych odcinków PE100 oraz PE63). Budowa odcinka wodociągu projektowana jest wg odrębnego opracowania.

Powyższe elementy uzbrojenia nie kolidują z zakresem prac, z uwagi na głębokość/wysokość ich posadowienia/przewieszenia. Jakkolwiek media są przedstawione na mapie do celów projektowych [3], tak możliwe są odstępstwa w realnym usytuowaniu mediów w gruncie oraz istnienie mediów niezidentyfikowanych/niezinwentaryzowanych. W razie uszkodzenia jakiegokolwiek elementu uzbrojenia terenu, prace wstrzymać, zabezpieczyć miejsce przed dostępem osób nieupoważnionych i natychmiast powiadomić stosownych gestorów sieci/zarządcę drogi.

ODWODNIENIE

Zapewnienie prawidłowego odpływu wód opadowych zostanie zrealizowane dzięki zapewnieniu odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych oraz skierowaniu wód do odbiorników w postaci projektowanych studzienek wpustowych DN500 przekrytymi kratami żeliwnymi 40x60 cm klasy D400. W ramach zadania nie zostanie zakłócony istniejący stan wodnoprawny, wody powierzchniowe z obszaru jezdni oraz chodnika drogi publicznej w całości zostaną zagospodarowane w ramach istniejącej kanalizacji deszczowej.

Z uwagi na konieczność dowiązania się do stanu istniejącego, 2 zjazdy z drogi publicznej posiadać będą spadek skierowany w stronę działek prywatnych. Na krańcu tych zjazdów projektuje się odwodnienie liniowe na całą szerokość jezdni tych zjazdów. Stosować odwodnienia prefabrykowane z polimerobetonu o szerokości min. 20 cm oraz z rusztem żeliwnym o klasie min. C250. Odpływy z odwodnień liniowych, zrealizować przy pomocy rur PVC DN160 i wpiąć do projektowanych elementów odwodnienia drogi w sposób przedstawiony na części rysunkowej.

Odwodnienie dróg wewnętrznych (odc. B-C oraz B-D), odbywać się będzie, jak do tej pory poprzez spadki podłużne i poprzeczne – częściowo do projektowanych poboczy przepuszczalnych oraz przyległych terenów zielonych, zaś częściowo z odcinka B-C – na odwodnioną jezdnię odcinka A-B.

Żaden z elementów sieci nie będzie zlokalizowany poza działkami wymienionymi w tytule przedsięwzięcia. Nie powstanie także żaden nowy punkt odpływu wód opadowych.

Wody opadowe i roztopowe zostaną zagospodarowane w całości tak, jak ma to miejsce obecnie.

Nie będzie mieć miejsca ingerencja w obecnie istniejące stosunki wodnoprawne.

PRZEBUDOWA SIECI WODOCIĄGOWEJ

W ramach odrębnego opracowania projektuje się budowę odcinków wodociągu PE100 oraz PE63 po dwóch stronach ulicy Borek. Sugeruje się wykonanie tej budowy w jednym czasie i w ramach jednego procesu budowlanego.

5. UWAGI KOŃCOWE, INFORMACJE DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA I ZGODNOŚCI Z PLANEM MIEJSCOWYM

OBSZAR NATURA 2000

Projektowany obiekt nie leży w obszarze Natura 2000

OBSZARY PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH

Projektowany obiekt nie leży w obszarze żadnego parku krajobrazowego

OBSZARY PARKÓW NARODOWYCH

Projektowany obiekt nie leży w obszarze żadnego parku narodowego

POŁUDNIOWOMAŁOPOLSKI OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

Projektowany obiekt leży w granicach objętych Uchwałą nr XX/274/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 kwietnia 2020 roku w sprawie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Zgodnie z jej treścią, wg § 2. Pkt.1. „Na Obszarze wprowadza się ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów, w celu zachowania ich trwałości oraz zwiększania różnorodności biologicznej”. Dokument wskazuje szereg ustaleń, ograniczeń i zakazów dot. ochrony istniejącego stanu naturalnego środowiska. Przedmiotowe zadanie – przebudowa istniejącej drogi gminnej nie stoi w sprzeczności z żadnym zapisem Uchwały.

INFORMACJA N/T ODPADÓW

Wszelkie odpady powstałe wskutek prowadzenia prac budowlanych należy właściwie zagospodarować w myśl obowiązujących przepisów, w szczególności zgodnie z zapisami Dz. U. 2013 poz. 21 – *Ustawy o odpadach* z późn. zm.

ZGODNOŚĆ Z PLANEM MIEJSCOWYM

Oznaczenie terenu w planie, na którym zlokalizowana jest większość biegu przebudowywanej drogi publicznej to 54KDD *drogi gminne klasy dojazdowa*.

W niewielkim, wschodnim krańcu, wlot ul. Borek do drogi gminnej - ul. Karpackiej leży w obszarze 17KDL *drogi powiatowe, gminne klasy: lokalna*.

Obszar dróg wewnętrznych (B-C, B-D) położony jest natomiast w obszarze oznakowanym 38.2MN/MT, których: *przeznaczenie podstawowe: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, pensjonatowej i rekreacji indywidualnej;*

2) *przeznaczenie dopuszczalne:*

a. *zabudowa zagrodowa;*

b. *usługi nieuciążliwe;*

c. *miejsca parkingowe;*

d. *zieleń urządzona;*

e. *infrastruktura techniczna;*

f. *drogi wewnętrzne;*

g. *ścieżki rowerowe;*

h. *ciągi i place piesze.*

Wszystkie elementy przebudowy są w pełni zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

SPOSÓB WYKONANIA PRAC, INFORMACJA N/T ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Planowana przebudowa drogi nie wpłynie negatywnie na krajobraz, środowisko oraz otaczającą przyrodę. Nie przewiduje się zagrożeń dla środowiska, otoczenia obiektu, działek sąsiednich oraz higieny

i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi.

Zadanie nie należy do inwestycji mogących znacząco wpływać na środowisko - projektowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji środowiskowej.

Przejęciowe zanieczyszczenie pyleniem, wibracjami bądź hałasem będzie miało miejsce jedynie w trakcie prowadzenia prac, prowadzone będzie w godzinach dziennych i będzie miało zasięg ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa prowadzonych prac.

Prace należy prowadzić w sposób umożliwiający dojazd mieszkańcom do posesji zlokalizowanych przy przebudowywanej drodze na każdym etapie prowadzonych prac. Z uwagi na charakter zabudowy należy zachować warunkowy dostęp dla mieszkańców posesji przylegających do przebudowywanej drogi przez cały okres prowadzenia robót. Wykonawca powinien więc zapewnić odpowiednie etapowanie prac tudzież wykorzystanie dostępnej przestrzeni w pasie drogowym dla dojazdów tymczasowych.

W skutek przebudowy nie zostanie naruszona gospodarka wód opadowych ani gruntowych na remontowanej drodze oraz w jej otoczeniu.

Wszystkie roboty związane z wykonaniem projektowanego zjazdu powinny być wykonane zgodnie z warunkami decyzji o lokalizacji zjazdu indywidualnego, niniejszym opracowaniem technicznym, obowiązującymi przepisami, warunkami technicznymi, przy zachowaniu szczególnych środków bezpieczeństwa - z uwagi na ruch kołowy na drodze wojewódzkiej oraz z poszanowaniem przepisów BHP.

Na podstawie w/w analiz oraz uchwał, ustaw i rozporządzeń stwierdza się, iż obszar oddziaływania obiektu zamyka się w obszarze działek objętych opracowaniem.

6. UPRAWNIENIA PROJEKTANTA, ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 22 czerwca 2016 r.

MAP OIIB/KK/0054-0005/16

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1946.*) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 290 z późn. zm.*), §10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2014 r. poz. 1278*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Jarosław Wojciech Chyla

magister inżynier

kierunek: Budownictwo

ur. dnia 17.02.1984 r. w Sosnowcu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0002/PWBD/16

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń.**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Zygmunt Rawicki
2. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Małgorzata Borsukowska-Stefaniczek
3. Członek Składu Orzekającego
inż. Roman Chmiel

[Podpisy członków składu orzekającego]



Szczegółowy zakres uprawnień

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1-5, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 290 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) *projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
- 2) *kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,*
- 3) *kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,*
- 4) *wykonywania nadzoru inwestorskiego,*
- 5) *sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy §13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278) niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:

- 1) *droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;*
- 2) *droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.*

Zgodnie z § 10 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Zygmunt Rawicki
2. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Małgorzata Borsukowska-Stefaniczek
3. Członek Składu Orzekającego
inż. Roman Chmiel

[Podpisy członków komisji]



Otrzymują:

1. Pan Jarosław Chyla
ul. Myśliwska 5A/41
30-718 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-CW3-ZG6-NZG *

Pan Jarosław Wojciech Chyła o numerze ewidencyjnym MAP/BD/0435/16
adres zamieszkania ul. Myśliwska 5A/41, 30-718 Kraków
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-09-01 do 2024-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-08-04 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

7. SPIS TREŚCI CZĘŚCI RYSUNKOWEJ

Rys. 1 – Plan orientacyjny – skala 1 : 25 000

Rys. 2 – Plan sytuacyjny – skala 1 : 500

Rys. 3.1 – Przekroje typowe, cz. 1 z 2 – skala 1 : 50

Rys. 3.2 – Przekroje typowe, cz. 2 z 2 – skala 1 : 50