



PROJEKT TECHNICZNY
BUDOWA BUDYNKU WARSZTATOWO – GARAŻOWEGO,
BUDOWA ZEWNĘTRZNEJ INSTALACJI KANALIZACJI SANITARNEJ, ZEWNĘTRZNEJ INSTALACJI
KANALIZACJI DESZCZOWEJ WRAZ ZE ZBIORNIKAMI RETENCYJNYMI, BUDOWA PRZYŁĄCZA
WODOCIĄGOWEGO, PRZEBUDOWA SIECI GAZOWEJ,
ROZBIÓRKA BUDYNKU WARSZTATOWO-GARAŻOWEGO Z WIATĄ

UKŁAD KOMUNIKACYJNY

OBIEKT.....: BUDYNEK WARSZTATOWO-GARAŻOWY

KAT. OBIEKTU BUD: XVIII

ADRES.....: UL. PRZEMYSŁOWA 6, STAŁOWA WOLA 37-450

IDENTYFIKATOR DZIAŁKI EWIDENCYJNEJ: 181801_1.0003.13/44, 181801_1.0003.13/43, 181801_1.0003.1/10

INWESTOR.....: PODKARPACKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W RZESZOWIE,
UL. BOYA-ŻELEŃSKIEGO 19a, 35-105 RZESZÓW

BIURO PROJEKT.....: BIURO PROJEKTOWE I OBSŁUGI INWESTYCJI BUDOWNICTWA "W.J.JURASZ"Sp.j.
39-300 MIELEC, UL. KOŚCIELNA 6, tel. 017 – 583 7444(5); e-mail: jurasz@jurasz.pl

DATA OPRACOW.: LIPIEC 2023 R.

PROJEKTANCI – PROJEKT TECHNICZNY

mgr inż. DARIUSZ KAPCIA upr. nr SLK/4089/POOD/12



SPIS ZAWARTOŚCI

CZĘŚĆ	STRONY
strona tytułowa	1
spis zawartości	2
dokumenty projektanta	3-4
załączniki – warunki	-
opis techniczny	5-8
spis rysunków	9



SLK/OKK/7131/4089/12

Katowice, dnia 14 czerwca 2012 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB
nadaje Panu Dariuszowi Kapcia**

mgr inż. budownictwa
ur. dnia 21 marca 1977 w Chrzanowie

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny SLK/4089/POOD/12
do projektowania w specjalności drogowej
bez ograniczeń**

Zakres uprawnień:

- 1) projektowanie obiektów budowlanych związanych z obiektem budowlanym, takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego
- 3) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

Na podstawie §15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan **Dariusz Kapcia** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych **do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej**.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

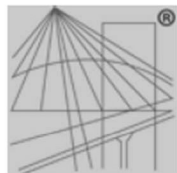
Otrzymują:

1. Pan Dariusz Kapcia
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a,



Skład orzekający OKK

1. mgr inż. Piotr Szatkowski
2. mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3. mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-NE1-28F-NDR *

Pan Dariusz Kapcia o numerze ewidencyjnym SLK/BD/7838/12

adres zamieszkania

jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2024-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-07-18 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP.

Dokumentację techniczną branży drogowej opracowano w miesiącu lipcu 2023 r. w oparciu o następujące dane wejściowe:

- Zlecenie Inwestora.
- Projekt zagospodarowania terenu.
- Mapę do celów projektowych.
- Geologię.
- Uzgodnienia z Inwestorem.
- Uzgodnienia branżowe.
- Wytyczne i przepisy budowlane.

2. STAN ISTNIEJĄCY.

Obszar objęty opracowaniem zlokalizowany jest na działce nr 13/44 w Stalowej Woli przy ulicy Przemysłowej 6 na terenie Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich – Rejonie Dróg Wojewódzkich w Stalowej Woli.

Teren pod inwestycję, obejmujący budowę budynku warsztatowo-garażowego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, obecnie jest częściowo zagospodarowany i utwardzony, posiada istniejący układ komunikacyjny do obsługi działającej bazy, charakteryzuje się stosunkowo płaskim ukształtowaniem. Obszar ten jest uzbrojony w instalacje/sieci podziemne i naziemne.

3. STAN PROJEKTOWANY.

3.1. Sytuacja.

Projektowany układ komunikacyjny, obejmujący przebudowę i rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego dla ruchu kołowego w rejonie projektowanej budowy budynku warsztatowo-garażowego w postaci placów oraz ciągów pieszych i utwardzeń, został powiązany z istniejącym układem komunikacyjnym (od strony południowej z istniejącą drogą wewnętrzną posiadającą dostęp do drogi publicznej, od strony zachodniej z istniejącym placem parkingowym, po stronie wschodniej z istniejącą wiatą garażową natomiast od strony północnej z istniejącym ciągiem pieszym) i umożliwia on dojazd i dojście do projektowanych i istniejących obiektów, place umożliwiając manewry poruszającym się pojazdom.

Łuki poziome wyokrąglające krawędzie projektowanych nawierzchni zaprojektowano o promieniach od 0,5m do R=5m.

Ewentualna różnice wysokości pomiędzy elementami projektowanymi i istniejącymi należy pokonać za pomocą skarp terenowych o pochyleniu $\leq 1:1,5$.

Poszczególne elementy projektowanego układu komunikacyjnego wraz z geometrią i wymiarami pokazano na rysunku D-1 PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY.

3.2. Pochylenia podłużne i poprzeczne.

Niweletę projektowanego układu komunikacyjnego założono w nawiązaniu do rzędnych wysokościowych posadzek obiektów projektowanych i istniejących, rzędnych wysokościowych terenu istniejącego, oraz do rzędnych nawierzchni istniejących w miejscu włączenia.

Pochylenia ciągów komunikacyjnych zapewniają sprawne odprowadzenie wód opadowych z poszczególnych nawierzchni.

Spadki nawierzchni na placach zaprojektowano jako tzw. kopertowe o minimalnej wartości pochylenia 0,5%.

Pochylenie projektowanego utwardzenia przyjęto 0,75%.

Pochylenie podłużne ciągów pieszych nie przekracza 6% a spadek poprzeczny przyjęto 2% w kierunku nawierzchni lub terenów zielonych.

Szczegółowe ukształtowanie poszczególnych elementów układu komunikacyjnego pokazano na rysunku D-1 PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY.

3.3. Konstrukcja nawierzchni.

Na podstawie opracowanej opinii geotechnicznej dla układu komunikacyjnego przyjęto I kategorię geotechniczną obiektu w prostych warunkach gruntowych, warunki wodne określono jako dobre. Podłoże zakwalifikowano do grupy nośności G1-G4.

Układ projektowanej konstrukcji nawierzchni przedstawia się następująco:

Nawierzchnia z kostki betonowej dla ruchu kołowego:

- kostka betonowa typu behaton koloru szarego o wys.8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 o grubości 3cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C_{5/6} o gr.25cm, $l_o \leq 2,2$, wskaźnik mrozoodporności $\geq 0,7$,
- warstwa wzmacniająca podłoże/mrozoochronna: grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym o gr.30cm, $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ i $l_o \leq 2,2$, wskaźnik mrozoodporności $\geq 0,6$.

Nawierzchnia z kostki betonowej dla ruchu pieszego wraz z projektowanym poszerzeniem:

- kostka betonowa typu behaton koloru czerwonego o wys.8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 o grubości 3cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C_{5/6} o gr.10cm, $l_o \leq 2,2$, wskaźnik mrozoodporności $\geq 0,7$,
- warstwa wzmacniająca podłoże/mrozoochronna: grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym o gr.15cm, $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ i $l_o \leq 2,2$, wskaźnik mrozoodporności $\geq 0,6$.

Obramowanie nawierzchni dla ruchu kołowego zaprojektowano krawężnikiem betonowym ulicznym 15x30cm (wyniesionym odpowiednio +6cm lub +12cm w stosunku do krawędzi nawierzchni kołowej) natomiast obramowanie ciągów pieszych oraz projektowanego poszerzenia, od strony terenów zielonych, przewidziano obrzeżem betonowym chodnikowym 8x30cm. Projektowane oporniki należy ułożyć na ławie z oporem ze świeżego, wilgotnego i niestężonego betonu cementowego C12/15.

Ławę należy zdylatować na odcinku prostym co 25m oraz na łuku co 15m.

Na łukach o promieniu $\leq 15,0 \text{ m}$ należy zastosować krawężniki łukowe.

Na połączeniu projektowanej nawierzchni z istniejącą drogą wewnętrzną zastosowano krawężnik (opornik) betonowy drogowy wtopiony natomiast na połączeniu z istniejącym placem parkingowym przewidziano krawężnik betonowy najazdowy 15x22cm; istniejący wjazd na parking wyniesiono +3cm w stosunku do krawędzi projektowanego placu.

Wszelkie użyte do budowy materiały powinny posiadać aktualną deklarację właściwości/zgodności oraz certyfikat dopuszczający do zastosowania w budownictwie.

Rozwiązania oraz szczegóły konstrukcyjne projektowanych nawierzchni pokazano na rysunku D-3 PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE, a poszczególne konstrukcje nawierzchni na rysunku D-2 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI, natomiast lokalizację i typy poszczególnych nawierzchni na rysunku D-1 PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY.

3.4. Odwodnienie.

Wodę opadową z projektowanych powierzchni utwardzonych odprowadza się za pomocą odpowiednich spadków poprzez projektowane i istniejące wpusty uliczne zlokalizowane w nawierzchni do projektowanej/istniejącej kanalizacji deszczowej.

Wpusty drogowe należy wykonać max.1cm poniżej projektowanej niwelety.

Lokalizację odwodnień pokazano na rysunku D-1 PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY.

Konstrukcję oraz sposób podłączenia do kanalizacji deszczowej ujęto w odrębnym opracowaniu branży sanitarnej.

3.5. Roboty rozbiórkowe, ziemne.

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót ziemnych należy zdjąć ewentualną wierzchnią warstwę gruntu rodzimego / humusu oraz dokonać rozbiórki istniejących nawierzchni (z opornikami) / obiektów, oraz w razie potrzeby zabezpieczyć/przełożyć istniejącą infrastrukturę, kolidującą z projektowanym układem komunikacyjnym.

Humus należy złożyć w pryzmy i w miarę potrzeby wykorzystać na formowanie terenów zielonych. Istniejące elementy nawierzchni uzyskane z rozbiórki należy odwieźć i zutylizować.

Po wykonaniu powyższych robót można przystąpić do zasadniczych robót ziemnych pod projektowane nawierzchnie.

Roboty ziemne przewidziano do wykonania mechanicznie oraz ręcznie.

Grunt z wykopów, po pozytywnej opinii uprawnionego geologa, można wbudować w nasyp; grunt nieprzydatny do wbudowania w nasyp oraz jego nadmiar, należy odwieźć/złożyć na odkład.

Ewentualne grunty organiczne oraz próchnicze zalegające w miejscach projektowanych nawierzchni należy w całości usunąć a braki uzupełnić gruntami niewysadzinowymi.

Po zdjęciu wierzchniej warstwy gruntu, podłoże istniejące należy wyrównać i zagęścić.

Nasypy należy formować mechanicznie i/lub ręcznie z zagęszczaniem odpowiednim sprzętem.

Do nasypu stosować grunty przepuszczalne, niewysadzinowe.

Grunt w nasypie należy zagęścić do $I_s=1,0$, warstwami o grubości nie większej niż 20cm.

Pobocza dróg wewnętrznych należy wykonać o szerokości min.0,75m.

Ewentualne skarpy należy profilować ręcznie z nadaniem pochylenia $\leq 1:1,5$; skarpy, pobocza i tereny zielone zagęścić do $I_s=0,95$.

Na terenach zielonych, skarpach i poboczach należy ułożyć warstwę humusu wraz z obsianiem trawą zgodnie z odrębnym opracowaniem branżowy architektoniczno-budowlanej.

UWAGI:

Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z normą PN-S-02205.

W trakcie wykonywania robót ziemnych należy przewidzieć odwodnienie wykopów w celu zabezpieczenia gruntu przed nawodnieniem w trakcie opadu deszczu.

Z uwagi na istniejącą infrastrukturę wszystkie roboty budowlane powinny być prowadzone z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz w razie konieczności pod nadzorem odpowiednich służb.



Niniejsze opracowanie branży drogowej nie obejmuje przełożenia i zabezpieczenia oraz przebudowy ewentualnej infrastruktury będącej w kolizji z projektowanym układem drogowym.

3.6. Zestawienie nawierzchni projektowanych.

- Projektowana nawierzchnia z kostki betonowej dla ruchu kołowego – 810m².
- Projektowana nawierzchnia z kostki betonowej dla ruchu pieszego wraz z projektowanym utwardzeniem – 50m².



SPIS RYSUNKÓW

lp	Nazwa rys.	skala	Nr rys.
1	PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY	1:500	D-1
2	KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	1:50	D-2
3	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	1:50	D-3