

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. INFORMACJE OGÓLNE	4
2. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH	6
3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW	8
4. ELEMENTY WYPOSAŻENIA INSTALACYJNEGO	10
5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	11
6. CHARAKTERYSTKA EKOLOGICZNA OBIEKTU	11
7. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	11
8. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	11
9. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO PORUSZANIA SIĘ OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM W TYM PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH	12
10. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO	12
11. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCYCH DRZEW	13
12. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	13
13. OBIEKTY PODLEGAJĄCE OCHRONIE	13
14. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ	13
15. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU	14
16. ZAŚWIADCZENIA ORAZ UPRAWNIENIA PROJEKTANTA	15
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	19
PLAN ORIENTACYJNY	20
Rys. 1.0 Projekt budowlany – Plan sytuacyjny	21
Rys. 2.0 Projekt budowlany – Przekroje konstrukcyjne	22

CZĘŚĆ OPISOWA

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dla zamierzenia budowlanego pn.: **„REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 3105E BUKOWIEC NAD PILICĄ – ZAJĄCZKÓW (ETAP II)”**

1.2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Podstawą do projektowania stanowią następujące dokumenty:

- umowa z Zamawiającym
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- inwentaryzacja projektanta
- ustalenia z Zamawiającym

1.3. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz. 1333 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz.470, 471 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych „Transprojekt” Warszawa 1979 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1129)
- Obowiązujące normy i wytyczne techniczne, bezpośrednie uzgodnienia branżowe

1.4. LOKALIZACJA PROJEKTOWANEJ DROGI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie Gminy Mniszków, w województwie łódzkim, w pomiędzy miejscowościami Bukowiec nad Pilicą oraz Zajączków na działkach ewidencyjnych zgodnie z w przedstawionym wykazem.:

WYKAZ DZIAŁEK

JERDNOSTKA EWIDENCYJNA/ OBRĘB	NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK:
Zakres inwestycji:	
obręb 0003 BUKOWIEC	537, 66

1.5. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres robót dla przedmiotowego opracowania obejmuje:

- pomiary geodezyjne
- frezowanie korekcyjne istniejącej nawierzchni o średniej grubości 4 cm w razie konieczności
- rozebranie istniejącej konstrukcji drogi (na wybranych, zdegradowanych fragmentach)
- odhumusowanie istniejących poboczy
- odmulenie istniejących rowów, wraz z wycinka zakrzaczeń,
- wykonanie odtworzenia warstwy podbudowy z kruszywa w miejscach utraty nośności podbudowy wraz z klinowaniem masą asfaltową 100 kg/m²
- wykonanie podbudowy w miejscach połamanych krawędzi jezdni wraz z klinowaniem masą asfaltową 50kg/m²
- wykonanie warstwy wyrównawczej jezdni z mieszanki mineralno-asfaltową AC11W
- wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S
- wykonanie poboczy z kruszywa gr. 10cm o szerokości 1,0m
- wykonanie remontu nawierzchni zjazdów z kruszywa łamanego i bitumicznych wraz z remontem przepustów pod zjazdami
- regulacje wysokościowe istniejących elementów sieci podziemnych
- wykonanie oznakowania poziomego
- geodezyjną inwentaryzacją powykonawczą

W wyniku remontu nie nastąpi zmiana parametrów użytkowych i technicznych drogi.

1.6. PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEJ DROGI

Droga powiatowa nr 3105E Bukowiec nad Pilicą - Zajączków na terenie Gminy Mniszków

- kategoria drogi: powiatowa
- szerokość jezdni: 5,00m – zgodnie z planem sytuacyjnym
- szerokość utwardzonych bitumicznych poboczy : 1,0m
- szerokość poboczy z kruszywa: 1,0m
- pochylenie poprzeczne jezdni: daszkowe 2%
- pochylenie poprzeczne poboczy z kruszywa: 8%
- spadek podłużny dostosowany do istn. terenu
- dostępność do drogi - nieograniczona

Odprowadzenie wód deszczowych z obrębu pasa drogowego – za pomocą projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych do docelowych istniejących odbiorników – rowy oraz tereny zielone na działce ewidencyjnej na której znajduje się inwestycja – przedmiotowa dokumentacja i jej zakres nie zmienia istniejącego sposobu odwodnienia przedmiotowej drogi.

2. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH

2.1 STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez las, łąki. W obrębie drogi występują pojedyncze zabudowania jednorodzinne i gospodarcze. Teren poza szlakiem drogi porośnięty jest wysokimi trawami. W stanie istniejącym droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną. Występują liczne ubytki i miejsca napraw w nawierzchni tworząc przy tym nierówności i koleiny. Krawędzie drogi na całej długości remontowanego odcinka mają nieregularny kształt. Bezpośrednio do obu krawędzi przylega przerośnięte roślinnością pobocze oraz rowy, które poprzez naniesiony materiał, jest nie dostosowany wysokościowo do drogi powodując utrudnienia w odprowadzeniu wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi. Ogólny stan drogi (jej wszystkich elementów) określa się jako zły.

W obszarze inwestycji zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu :

- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć energetyczna
- sieć teletechniczna

2.2 WARUNKI GRUTOWO-WODNE

Podłoże gruntowe terenu inwestycji charakteryzują proste warunki gruntowo-wodne. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

2.3 PROJEKTOWANY UKŁAD DROGOWY

2.3.1 ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Zakres projektu obejmuje remont drogi powiatowej na odcinku ok. 980m. Zgodnie z wytycznymi Zamawiającego zaprojektowano jezdnię przedmiotowej drogi o szerokości 5,00m, wraz z utwardzonym poboczem bitumicznym o szerokości 1,0m oraz poboczem z kruszywa łamanego o szerokości 1,0 m.

Projekt przewiduje odmulenie istniejących rowów i przepustów pod zjazdami. Zjazdy należy wykonać z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości 20 cm.

2.3.2 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

Projektowane rzędne wysokościowe remontowanej drogi powiatowej nawierzchni bitumicznej należy dostosować do istniejących rzędnych występujących w terenie. Rzędne wysokościowe nawierzchni jezdni i poboczy powinny zapewniać usprawnienie odpływu wód opadowych z powierzchni jezdni, zwiększenie komfortu jazdy dla uczestników ruchu – w przypadku wszelkich niezgodności lub wątpliwości stwierdzonych w czasie geodezyjnego tyczenia rzędnych w terenie budowy dopuszcza się ich modyfikacje po uprzedniej akceptacji Projektanta i Zamawiającego reprezentowanego przez Inspektora Nadzoru Inwestorskiego. Nawierzchnie zjazdów z kruszywa łamanego należy dostosować

do rzędnych istniejących występujących w granicy pasa drogowego lub do istniejących rzędnych ogrodzeń i bram.

3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW

3.1 KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

W czasie realizacji robót budowlanych , po wykonaniu niezbędnych robót ziemnych, przed wykonaniem pierwszej warstwy konstrukcji drogi, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża, przyjęte w czasie projektowania. Ocenę nośności należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 z badania płytą statyczną na powierzchni podłoża gruntowego i porównanie, czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża (G1). Grunty organiczne oraz nasypy niebudowlane nie spełniające wymaganej nośności nie mogą stanowić bezpośredniego podłoża gruntowego nawierzchni. Grupa nośności podłoża określona w czasie robót nie może być niższa (bardziej niekorzystna) od przyjętej do projektowania konstrukcji nawierzchni. Jeżeli badania kontrolne wykażą taki przypadek to należy wzmocnić podłoże gruntowe z zastosowaniem technologii zapewniającej uzyskanie przyjętej w projekcie wartości E2.

Konstrukcja jezdni drogi – wymiana podbudowy

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm
 2. Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 50/70 śred. gr. 4cm
 3. Warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC11W – klinow. masą asfaltową 100kg/m²
 4. Warstwa podbudowy z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/31,5 gr. 8cm
 5. Warstwa dolnej podbudowy z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/63 gr. 15cm
 6. Warstwa wzmocnionego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2,0 gr. 15 cm
-
7. Istniejące podłoże gruntowe doprowadzone do G1

Odtworzenie krawędzi jezdni bitumicznego pobocza strona lewa

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm
 2. Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 50/70 śred. gr. 4cm
 3. Warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC11W – klinow. masą asfaltową 50kg/m²
 4. Warstwa podbudowy z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/31,5 gr. 8cm
 5. Warstwa dolnej podbudowy z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/63 gr. 15cm
-

7. Istniejące podłoże gruntowe doprowadzone do G1

Odtworzenie krawędzi jezdni strona prawa

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm
 2. Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 50/70 śred. gr. 4cm
 3. Warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC11W – klinow. masą asfaltową 50kg/m²
 4. Warstwa podbudowy z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/31,5 gr. 8cm
 5. Warstwa dolnej podbudowy z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/63 gr. 15cm
-

7. Istniejące podłoże gruntowe doprowadzone do G1

Konstrukcja jezdni drogi - odtworzenie warstw nawierzchniowych

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70 gr. 4cm
2. Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W śred. gr. 4 cm

Konstrukcja poboczy:

1. Nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/31,5 gr. 10cm
-

3. Istniejące podłoże

Konstrukcja zjazdów o nawierzchni bitumicznej

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70 gr. 4cm
 2. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 4cm
 3. Nawierzchnia z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/31,5 gr. 20cm
-

4. Istniejące podłoże

Konstrukcja zjazdów z kruszywa

1. Nawierzchnia z m. niezwiązanej z kruszywa C90/3 0/31,5 gr. 10cm

2. Istniejące podłoże

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w ustawie Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz. 1333 z późniejszymi zmianami) zastosowane wyroby budowlane powinny być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.

4. ELEMENTY WYPOSAŻENIA INSTALACYJNEGO

4.1 ODWODNIENIE

Odprowadzenie wód deszczowych z obrębu pasa drogowego – za pomocą projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych na działce ewidencyjnej na której znajduje się inwestycja – przedmiotowa dokumentacja i jej zakres nie zmienia istniejącego sposobu odwodnienia przedmiotowej drogi.

4.2 INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NIEZWIĄZANA Z DROGĄ

Na obszarze inwestycji zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć energetyczna`
- sieć teletechniczna

W ramach przedmiotowego remontu drogi powiatowej nie przewiduje się realizacji ingerencji w ujęciu sytuacyjnym wyżej wymienionych elementów infrastruktury istniejącej. Na podstawie analizy mapy nie stwierdzono również kolizji projektowanego układu drogowego i robót z nim związanych z istniejącymi sieciami.

W ramach niniejszego zamierzenia należy wykonać regulację wysokościową całej istniejącej armatury uzbrojenia podziemnego dostosowując ją do projektowanych rzędnych nawierzchni. Wszystkie naziemne elementy uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, itp.) muszą być ściśle wypoziomowane do powierzchni jezdni, poboczy, terenu zielonego itp.

Na 7 dni przed rozpoczęciem prac należy powiadomić gestorów sieci oraz dokonać protokolarnego odbioru elementów uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, itp.) stwierdzającego aktualny stan techniczny istniejącej infrastruktury.

5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Nie dotyczy

6. CHARAKTERYSTKA EKOLOGICZNA OBIEKTU

Projektowany remont drogi powiatowej nr 3105E nie będzie powodowała zanieczyszczenia gruntu oraz nie pogorszy standardu stanu istniejącego. Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją mocno ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych warunków w szczególności w zakresie klimatu akustycznego. W trakcie robót związanych z remontem elementów drogi wystąpią okresowo zwiększone natężenia hałasu, zapylenia. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i nie wystąpi w okresie bieżącej eksploatacji obiektu po zakończonych robotach. Miejsce składowania materiałów budowlanych wynikać będzie z organizacji placu budowy Wykonawcy. Organizacja placu budowy uwzględniać będzie wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami. Gospodarkę odpadami powstającymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób gwarantujący minimalne zagrożenie dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przedmiotowa inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

7. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Podłoże gruntowe terenu inwestycji charakteryzują **proste warunki gruntowo-wodne**. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

8. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

Nie dotyczy.

9. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO PORUSZANIA SIĘ OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM W TYM PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH

Projektowane nawierzchnie nie będą zawierać uskoków, ani progów uniemożliwiających osobom niepełnosprawnym korzystanie z projektowanych ciągów komunikacyjnych.

10. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

10.1. OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH I PODZIEMNYCH

Odrowadzenie wód deszczowych z obrębu pasa drogowego – za pomocą projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych do docelowych odbiorników tereny zielone na działce ewidencyjnej na której znajduje się inwestycja – przedmiotowa dokumentacja i jej zakres nie zmienia istniejącego sposobu odwodnienia przedmiotowej drogi.

10.2. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

Na etapie prowadzenia prac budowlanych występować będą okresowe uciążliwości związane z emisją substancji do powietrza w wyniku pracy maszyn budowlanych, które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców w sąsiedztwie zamierzenia inwestycyjnego. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie emisji substancji do powietrza. Jednocześnie przewożony materiał budowlany powinien być zabezpieczony przed pyleniem.

10.3. ODDZIAŁYWANIE AKUSTYCZNE

Na etapie wykonywania prac budowlanych należy się spodziewać zwiększonej emisji hałasu spowodowanej: pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych. Wpływ maszyn budowlanych na warunki akustyczne w fazie realizacji przedsięwzięcia można ograniczyć poprzez zastosowanie właściwej organizacji pracy: sprzętu o jak najniższej emisji hałasu i prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym terenów zabudowy mieszkaniowej w porze dziennej w godzinach od 6:00 –22:00. Należy podkreślić, iż

przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego na obszary specjalnej ochrony ptaków i siedlisk przyrodniczych oraz istniejącej fauny i flory obszaru Natura 2000. Nie przewiduje się również oddziaływania inwestycji w stosunku do rezerwatów przyrody oddalonych od obszaru inwestycji.

11. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCYCH DRZEW

W obrębie działek na terenie inwestycji występują drzewa wymagające zabezpieczenia podczas wykonywania robót - prace należy prowadzić w sposób i przy wykorzystaniu technologii minimalizującej ewentualną ingerencję w istniejący drzewostan. Należy zachować szczególną ostrożność i dbałość o istniejące drzewa przy pracach rozbiórkowych i przy przejazdach maszyn o znacznych gabarytach. Szczegółowy sposób zabezpieczenia istniejących drzew należy na bieżąco konsultować z Inspektorem Nadzoru Inwestorskiego w miarę upływu realizacji poszczególnych etapów robót budowlanych.

12. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania obiektu zgodnie z art. 3 pkt 20 oraz art. 20 ust. 1. pkt. 1c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn. Dz.U. 2020 poz. 1333) określono na podstawie przepisów dotyczących dróg tj. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz.470, 471). Zasięg obszaru oddziaływania przedmiotowe inwestycji obejmują teren znajdujący się w zakresie przedmiotowego opracowania. Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach na których obiekt został zaprojektowany.

13. OBIEKTY PODLEGAJĄCE OCHRONIE

Nie dotyczy

14. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Nie dotyczy

15. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

L.p.	Obiekt	Powierzchnia [m2]
1	Nawierzchnia jezdni bitumicznej	5935
2	Nawierzchnia zjazdów z kruszywa	520
3	Nawierzchnia zjazdów bitumicznych	80
4	Nawierzchnia poboczy z kruszywa	865

16. ZAŚWIADCZENIA ORAZ UPRAWNIENIA PROJEKTANTA



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-Z9R-98D-9GC *

Pan Krzysztof MURAWSKI o numerze ewidencyjnym ŁOD/BD/0085/16
adres zamieszkania ul. Kościelna 25, 26-307 Białaczów
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2026-01-01 do 2026-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2025-12-30 roku przez:

Jacek Szer, Przewodniczący Rady Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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



Łódź, dnia 13 grudnia 2018 r.

OKK/5543/1606/18
sygn. akt. KKd/7131/3711/18

DECYZJA

Na podstawie art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.*) w związku z art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 1715*), art. 12 ust. 1, ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 1, art. 13 ust. 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2b i ust. 3 pkt 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.*), oraz § 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, Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że

Pan Krzysztof Murawski

magister inżynier
kierunek budownictwo

urodzony dnia 1 czerwca 1988 r. w Opocznie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny LOD/3711/PBD/18
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej

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 Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego:

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
dr inż. Ryszard Mes

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Wiktor Jakubowski

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Tomasz Kluska

Pan Krzysztof Murawski jest upoważniony do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego w odniesieniu do obiektu budowlanego takiego 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, zgodnie z art. 14 ust. 3 pkt 1 Prawa budowlanego i § 13 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju;
- 2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, zgodnie z § 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju;
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, zgodnie z art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK LOIIB
dr inż. Ryszard Mes

Członek Składu Orzekającego OKK LOIIB
mgr inż. Wiktor Jakubowski

Członek Składu Orzekającego OKK LOIIB
mgr inż. Tomasz Kluska



Otrzymują:

1. Krzysztof Murawski
Syski 11 B
26-341 Mniszków;
2. Rada Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa;
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
4. a/a.

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Zgodnie z wymogiem ustawy z dnia 7 lipca 1994 – Prawo Budowlane niniejszym oświadczam, że przedkładany projekt budowlany sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

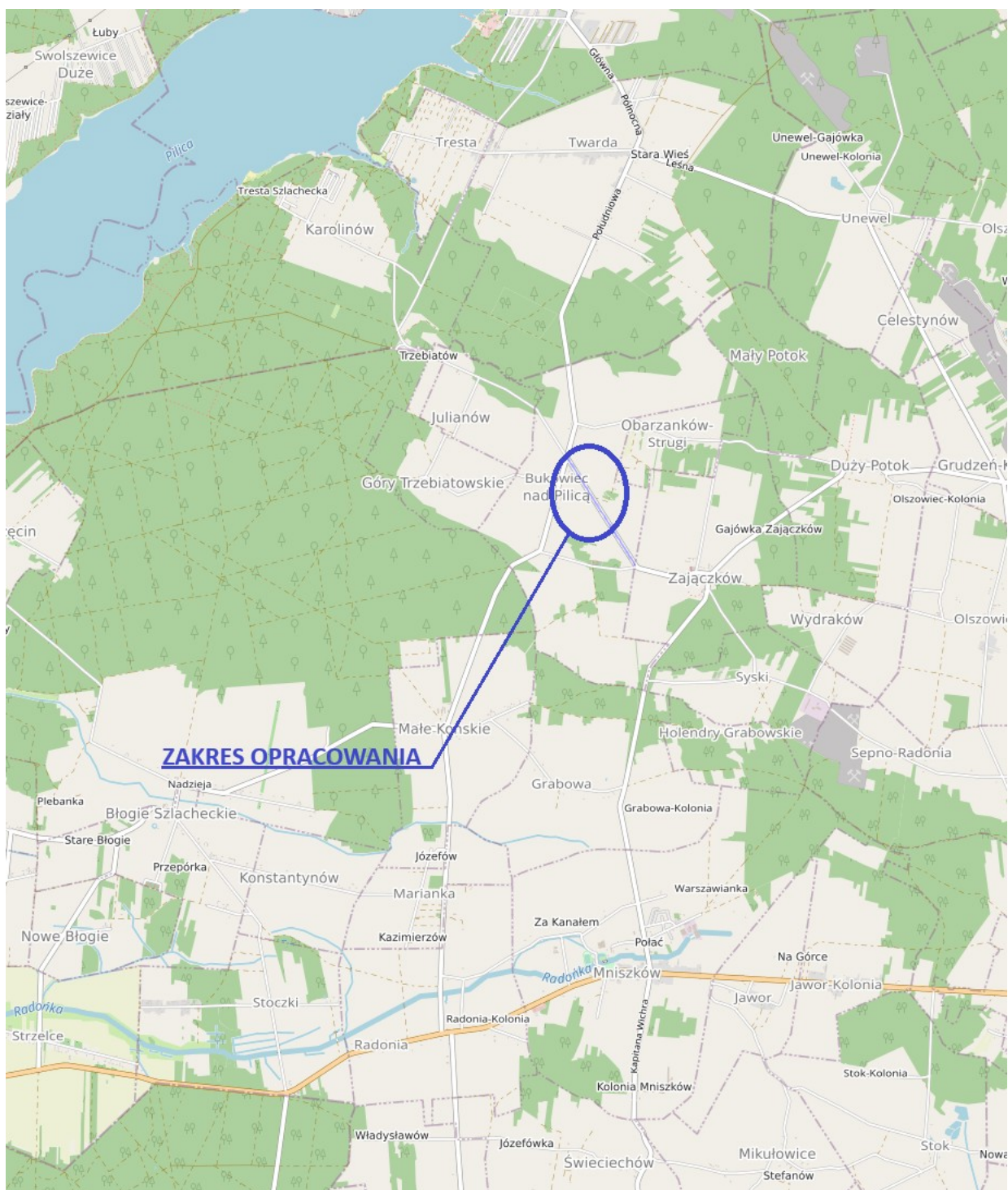
Temat opracowania:

**„REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 3105E BUKOWIEC NAD PILICĄ –
ZAJĄCZKÓW (ETAP II)”**

Projektant:

Mgr inż. Krzysztof Murawski

CZĘŚĆ RYSUNKOWA



PLAN ORIENTACYJNY

Rys. 1.0 Projekt budowlany – Plan sytuacyjny

Rys. 2.0 Projekt budowlany – Przekroje konstrukcyjne