


Nazwa i adres Zamawiającego:

	<b>Gmina Raków</b> 26-035 Raków ul. Ogrodowa 1	Tel.: 41 353 50 18 fax: +48 41 353 50 18 e-mail: <a href="mailto:urząd@rakow.pl">urząd@rakow.pl</a> <a href="http://www.rakow.pl">www.rakow.pl</a>
---	--	---

## Załącznik do zgłoszenia

Nazwa inwestycji:

Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Ociesęki

Inwestor:

Gmina Raków, 26-035 Raków, ul. Ogrodowa 1

Adres obiektu:

Działki ewidencyjne o nr: 249/2, 461, 466 obręb Ociesęki

Opracował:

Ajko Artur Kręcisz, 28-200 Staszów, ul Gen. Władysława Sikorskiego 6

Branża:

Drogowa

Zespół projektowy:

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	DATA	PODPIS
Projektant	<b>mgr inż. Artur Kręcisz</b>	<b>SWK/0087/PWBD/15</b> <i>Uprawnienia do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynieryjno-drogowej</i>	<b>01.2016</b>	

Staszów, 2016

- 1 -

## **ZAWARTOŚĆ PROJEKTU:**

### **Część opisowa:**

Załączniki:

1. Dane ogólne. ....	5
2. Przedmiot i zakres inwestycji. ....	5
3. Opis stanu istniejącego. ....	5
4. Opis zaprojektowanego zagospodarowania terenu. ....	6
5. Opis rozwiązań techniczno-budowlanych ....	7
6. Uwagi końcowe. ....	9

### **Część rysunkowa:**

1. Lokalizacja, rys. nr 1.
2. Mapa ewidencyjna, rys. nr 2.
3. Przekroje normalne, rys. nr 3.
4. Remont przepustów, rys. nr 4.

## Załączniki



ŚWIĘTOKRZYSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Kielce, dnia 29 czerwca 2015r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
sygn. akt SK-0054-0041(2)/15

### DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*Dz.U. z 2014r. poz. 1946 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2013r. poz. 1409 z późn. zm.*) oraz § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2014r. poz. 1278*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

**Pan Artur Mirosław Kręcisz**

magister inżynier budownictwa  
ur. dnia 19 lipca 1974 roku w Staszowie

**otrzymuje**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

**nr ewidencyjny SWK/0087/PWBD/15**

**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 odwołanie decyzji.

### Pouczenie

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

### Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Andrzej Pieniążek  
Przewodniczący składu orzekającego



Otrzymują:

1. Pan Artur Mirosław Kręcisz  
ul. H. Sawickiej 11  
28-200 Staszów
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

dr inż. Stefan Szalkowski  
Członek składu orzekającego

mgr inż. Elżbieta Chociaj  
Członek składu orzekającego



ŚWIĘTOKRZYSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Kielce, dn. 31 sierpień 2015

## Zaświadczenie

*Pan(i) Kręcisław Artur Mirosław*

*miejsce zamieszkania :*

**ul. Gen. W. Sikorskiego 6**

**28-200 Staszów**

*jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa*

*o numerze ewidencyjnym : SWK/BD/0130/15*

*i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.*

*Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 01-09-2015 do 31-08-2016*

Z up. Przewodniczącego ŚOIB

**mgr inż. Wiesława Sobańska**  
DYREKTOR BIURA

---

Świętokrzyska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa  
25-304 Kielce, ul. Leonarda 18; tel. 41 344 94 13, tel. kom. 694 912 692, fax 41 344 63 82  
www.swk.piib.org.pl, e-mail: swk@piib.org.pl  
Bank Pekao S.A. i O/Kielce, nr rach. 98 124013721111000012505214  
Godziny pracy biura: poniedziałek, wtorek, czwartek, piątek - od 10:00 do 16:00, środa - nieczynne  
Godziny pracy czytelní: wtorek - od 10:00 do 16:00

## **1. Dane ogólne**

### **1.1. Inwestor**

Gmina Raków, 26-035 Raków, ul Ogrodowa 1.

### **1.2. Adres inwestycji**

Droga gminna na działkach ewidencyjnych nr 249/2, 461, 466 obręb Ociesęki, Gmina Raków, powiat Kielce, województwo Świętokrzyskie.

### **1.3. Podstawa opracowania**

- Umowa zawarta z Inwestorem
- Mapy ewidencyjne.
- Warunki techniczne.
- Wizja lokalna i pomiary w terenie.
- Aktualne normy, WTP, normatywy, prospekty, karty katalogowe, literatura techniczna, warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych.
- Uzgodnienia z Inwestorem.

## **2. Przedmiot i zakres inwestycji**

Przedmiotem opracowania jest uproszczona dokumentacja projektowa dla zadania pn.: „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Ociesęki” na terenie gminy Raków, powiat kielecki, województwo świętokrzyskie.

Celem opracowania jest przebudowa nawierzchni drogi. Opracowanie swoim zakresem obejmuje również remont przepustów pod drogą umocnienie ich wlotów i wylotów ściankami czołowymi.

Podstawowe parametry drogi gminnej:

- długość odcinka drogi 0,995 km,
- szerokość jezdni 3,0 - 3,5 m,
- szerokość poboczy 0,5 - 0,75 m,

**Wszystkie prace budowlane mieszczą się w istniejącym pasie drogowym.**

## **3. Opis stanu istniejącego**

Początek przebudowywanego odcinka km 0+000 przyjęto na krawędzi pasa drogowego

drogi wojewódzkiej nr 764. Koniec w km 0+995. Droga biegnie początkowo w kierunku północno-wschodnim, następnie zmienia kierunek na południowo-zachodni, a następnie na północno-wschodni. Rozpatrywany odcinek drogi spełnia rolę drogi dojazdowej przeznaczonej głównie dla ruchu lokalnych mieszkańców oraz jako dojazd do pól uprawnych. Istniejącą drogą odbywa się głównie ruch pojazdów gospodarczych, maszyn rolniczych, samochodów osobowych. Wzdłuż drogi występują głównie łąki, pola uprawne oraz zabudowania gospodarcze. Istniejące zabudowania nie kolidują z drogą. Przebudowany odcinek drogi posiada nawierzchnię tłuczniową szerokości 3,0-3,5 m (z poboczami szerokości ok. 0,5 m). Pod względem ukształtowania wysokościowego teren objęty granicami opracowania jest terenem pagórkowatym. Pod drogą znajdują się przepusty w km 0+119 (dł. 10 m, śr. 60 cm) w km 0+445 (dł. 7m, śr. 100 cm) oraz pod zjazdem z lewej strony w km 0+004 (dł. 7m, śr. 40cm).

#### **4. Opis zaprojektowanego zagospodarowania terenu**

##### **4.1. Opis rozwiązań drogowych.**

Projektowany odcinek drogi przebiega po terenie objętym granicami opracowania, w istniejącym pasie drogowym. Na odcinku zaplanowano wykonanie nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej szerokości 3,5 m i poboczy tłuczniowych szer. 0,75 m od km 0+000 do 0+550 a na odcinku km 0+550 do km 0+995 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,0 m z poboczami szer. 0,5 m, zgodnie z rysunkiem nr 3. Niweleta i oś trasy dostosowane zostały do istniejącego ukształtowania sytuacyjno-wysokościowego terenu. Jezdnię drogi zaprojektowano o spadkach poprzecznych 2%.

##### **4.2. Pozostałe informacje.**

Działki znajdujące się w obszarze opracowania nie znajduje się w rejestrze zabytków. Teren opracowania nie podlega wpływom eksploatacji górniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na wierzchnią warstwę gruntu, nie przewiduje się również powstania odpadów zaliczonych do grupy odpadów szkodliwych. Przebudowa dróg nie spowoduje zmiany właściwości fizyczno-chemicznych wód podziemnych oraz zaburzeń w lokalnej cyrkulacji wód podziemnych. Dodatkowo można stwierdzić, że eksploatacja przebudowywanych dróg w wyniku wykonania nowej nawierzchni spowoduje złagodzenie występujących na istniejących zniszczonych drogach uciążliwości środowiskowych. Teren inwestycji znajduje się na terenie Cisowsko - Orłowińskiego

Obszaru Chronionego Krajobrazu. Teren inwestycji nie znajduje się na obszarze objętym programem Natura 2000.

## **5. Opis rozwiązań techniczno-budowlanych**

### **5.1. Parametry techniczne przebudowywanej drogi**

Droga klasy technicznej D (dojazdowa), o prędkości projektowej  $v_p=30\text{km/h}$ . Ze względu na występujący ruch głównie pojazdów gospodarczych (ciągniki, maszyny rolnicze) i samochodów osobowych przyjęto, że w ciągu 20 lat po oddaniu drogi do eksploatacji liczba osi obliczeniowych (100kN) na pas na dobę wynikająca z ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep, z przyczepami i autobusy) nie przekroczy 30 tys. na podstawie czego przyjęto kategorię ruchu KR1.

Zestawienie parametrów drogi:

- długość drogi 995m,
- klasa techniczna D,
- prędkość projektowa  $v_p=30\text{ km/h}$ ,
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna
- szerokość jezdni 3,0 - 3,5 m,
- nawierzchnia poboczy: tłuczniowa
- szerokość poboczy  $2 \times 0,5 - 0,75\text{ m}$ ,
- zaprojektowano przekrój dwuspadowy (od km 0+000 do km 0+550) oraz jednospadowy lewostronny (od km 0+550 do km 0+995) ze spadkami poprzecznym jezdni 2%,
- spadki poprzeczne poboczy przyjęto 8%,
- łączna szerokość korony projektowanej drogi wynosi 4,0 – 5,0 m.

### **5.2. Roboty ziemne**

Roboty ziemne będą polegały na profilowaniu, zagęszczeniu istniejącej warstwy od km 0+349 do km 0+995 oraz korytowania od km 0+000 do km 0+349 na głębokość 20 cm. Od km 0+349 do km 0+648 zaprojektowano wykonanie nasypu o szerokości 2 m i wysokości śr. 0,7 m. Od km 0+468 do km 0+550 zaprojektowano wykonanie wykopu z lewej strony o szerokości 1,0 m i wysokości śr. 0,3 m.

### **5.3. Odwodnienie.**

Odwodnienie projektowanych dróg uzyskuje się przez nadanie spadku poprzecznego

- 7 -



jezdni zgodnie z rys. nr 3. Pochylenie podłużne projektowanych dróg zostały dostosowane do ukształtowania terenu. Projektuje się remont przepustów pod drogą w km 0+119 (średnica 60 cm, długość 10 m), w km 0+445 (średnica 100 cm, grubość 7 m) oraz pod zjazdem z lewej strony w km 0+004 (średnica 40 cm, długość 7m) wraz z umocnieniem wlotów i wylotów ściankami czołowymi zgodnie z rysunkiem nr 4.

#### **5.4. Konstrukcja nawierzchni drogi**

**Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni dla ruchu o natężeniu KR-1 zgodnie z rys. 3.**

##### **Od km 0+000 do km 0+119 pochylenie poprzeczne jezdni prawostronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,5m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,6m,
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,7m.
- 20cm – korytowanie z uzupełnieniem rumoszem skalnym, szer. 3,7m.

##### **Od km 0+119 do km 0+184 pochylenie poprzeczne jezdni prawostronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,5m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,6m,
- 10cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,7m.
- 20cm – korytowanie z uzupełnieniem rumoszem skalnym, szer. 3,7m.

##### **Od km 0+184 do km 0+349 pochylenie poprzeczne jezdni obustronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,5m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,6m,
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,7m.
- 20cm – korytowanie z uzupełnieniem rumoszem skalnym, szer. 3,7m.

##### **Od km 0+349 do km 0+435 pochylenie poprzeczne jezdni obustronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,5m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,6m,
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,7m.
- profilowanie i zagęszczanie istniejącej nawierzchni, szer. 3,7m,



**Od km 0+435 do km 0+482 pochylenie poprzeczne jezdni obustronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,5m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,6m,
- 30cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,7m.
- profilowanie i zagęszczanie istniejącej nawierzchni, szer. 3,7m,

**Od km 0+482 do km 0+550 pochylenie poprzeczne jezdni obustronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,5m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,6m,
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,7m.
- profilowanie i zagęszczanie istniejącej nawierzchni, szer. 3,7m,

**Od km 0+550 do km 0+995 pochylenie poprzeczne jezdni obustronne**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego szer. 3,0m,
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego szer. 3,1m,
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm szer. 3,2m.
- profilowanie i zagęszczanie istniejącej nawierzchni, szer. 3,2m,

I. Warstwa ścieralna 4cm – AC11S. Zastosować asfalt D-50/70.

II. Warstwa wiążąca 4cm – AC11W. Zastosować asfalt D-50/70.

III. Podbudowa z kruszywa łamanego, śr. grubość po zagęszczeniu 15, 20 lub 30 cm. Podbudowę wykonać z kruszywa łamanego 0/63, zaklinowanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie, kruszywo zgodnie z PN-EN-3242.

IV. Korytowanie pod nawierzchnią jezdni z uzupełnieniem rumoszem skalnym 20cm.

V. Istniejąca warstwa - profilowanie i zagęszczenie.

Wszystkie badania oraz kontrole jakości wykonać zgodnie z Normami Polskimi oraz z zaleceniami zawartymi w SST.

## 6. Uwagi końcowe

- Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i

- 9 -

BHP.

- Jeżeli w trakcie wykonywania robót zostaną odkryte dodatkowe miejsca skrzyżowań i zbliżeń z innym uzbrojeniem terenu, należy je zaznaczyć na planach sytuacyjnych a skrzyżowanie wykonać zgodnie z PN.
- Wszystkie punkty geodezyjne, znajdujące się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej (stosownie do przepisów Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz. U z 2000r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 120, poz. 1268, oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999r., a także rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 24 stycznia 2001r. Dz. U. Nr 11, poz.89 w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych). Punkty te należy chronić a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.