

**PBS „Dit” Ryszard Przybył** 62-300 Września ul. Kościuszki 60m4 NIP 789-124-78-51  
(adres do korespondencji **62-300 Września ul. Staszica 14**)  
Tel. +48 502 174 480 fax. +48 61 610 03 15 email: [pbsdit@interia.pl](mailto:pbsdit@interia.pl)

|   |  |
|---|--|
| Nazwa Inwestycji                                  | „Przygotowanie dokumentacji projektowej dla 7 dróg, niezbędnej do realizacji inwestycji drogowych na terenie powiatu słupskiego” finansowany w ramach Regionalnego Program Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013” |
| Nazwa Projektu                                    | Projekt budowlany  |
| Nazwa zadania                                     | Zadanie nr 6 - Przebudowa drogi powiatowej nr 1179G Pobłocie, Dargoleza, Stowięcino, Rzechcino, Głuszynko, Potęgowo  |
| Rodzaj inwestycji                                 | Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1179G   |
| Inwestor  | Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku  |
| Adres inwestora                                   | ul. Słoneczna 16<br>76-200 Słupsk  |
| Projektant branża drogowa<br>Sprawdzający         | mgr inż. Janusz Marcinkowski - UAN 8345/1492/90<br>mgr inż. Grzegorz Piluszczyk – WKP/0099/PWOD/04-  |
| Opracował   | Ryszard Przybył – 285/PW/90  |
| Data opracowania                                  | Rok 2013   |
| Egzemplarz nr:<br><b>tom 1</b><br><b>egz nr 5</b> | Podpis   |

## SPIS DOKUMENTACJI

- Tom 1 - Projekt budowlany – branża drogowa
- Tom 2 – Projekt budowlany – branża elektryczna
- Tom 3 – Projekt budowlany – odwodnienie
- Tom 4 – Informacja BIOZ
- Tom 5 – Uzgodnienia i opinie

## Wykaz działek na których realizowana jest inwestycja

| Lp. | Gmina     | Obręb ewidencyjny | Nr działki          | Władanie  |            |
|-----|-----------|-------------------|---------------------|---|------------|
| 1   | Potęgowo  | Darżyno           | 365/2               | ZDP Słupsk  |            |
| 2   |           |                   | 354/1               | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 3   |           | Potęgowo          | 228/5               | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 4   |           |                   | 281/2               | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 5   |           |                   | 233                 | Gmina Potęgowo - użyczenie                                |            |
| 6   |           |                   | 708                 | Gmina Potęgowo – użyczenie                                |            |
| 7   |           |                   | 274                 | ZDP Słupsk  |            |
| 8   |           |                   | 123/14              | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 9   |           |                   | 129                 | ZDP - Słupsk  |            |
| 10  |           |                   | 45/4                | PKP – działka przejmowana decyzją ZRiD przez ZDP Słupsk   |            |
| 11  |           |                   | 44                  | ZDP - Słupsk  |            |
| 12  |           |                   | 42                  | Gmina Potęgowo - użyczenie                                |            |
| 13  |           |                   | 79 <sup>6</sup>     | Gmina Potęgowo - użyczenie                                |            |
| 14  |           |                   | 45/6 <sup>1</sup>   | PKP – teren zamknięty – zgoda IZDK6-505-31/2013/14        |            |
| 15  |           |                   | 4/11                | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 16  |           |                   | 5                   | ZDP - Słupsk  |            |
| 17  |           |                   | Głuszynko           | 137   | ZDP Słupsk |
| 18  |           |                   |                     | 153   | ZDP Słupsk |
| 19  |           | 9/3 <sup>2</sup>  |                     | prywatna – podlega podziałowi decyzją ZRiD                |            |
| 20  |           | 30 <sup>3</sup>   |                     | prywatna – podlega podziałowi decyzją ZRiD                |            |
| 21  |           | 140               |                     | ZDP Słupsk  |            |
| 22  |           | 138               |                     | ZDP Słupsk  |            |
| 23  |           | 139               |                     | ZDP Słupsk  |            |
| 24  |           | 18                |                     | ZDP Słupsk  |            |
| 25  |           | Rzechcino         |                     | 95  | ZDP Słupsk |
| 26  |           |                   |                     | 65/1  | ZDP Słupsk |
| 27  |           |                   | 54/2 <sup>4</sup>   | Marszałek Woj. Pomorskiego – zgoda MW.M10/601/6-47/958/13 |            |
| 28  |           |                   | 65/2                | ZDP Słupsk  |            |
| 29  | Główczyce | Stowięcino        | 248                 | ZDP Słupsk  |            |
| 30  |           |                   | 139                 | ZDP Słupsk  |            |
| 31  |           |                   | 113/1               | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 32  |           |                   | 194 <sup>5</sup>    | Gmina Główczyce - użyczenie                               |            |
| 33  |           |                   | 375/7 <sup>4</sup>  | RL 7234.2.2013 warunki                                    |            |
| 34  |           |                   | 375/16 <sup>6</sup> | B.6742.17.2014  |            |
| 35  |           |                   | 127 <sup>7</sup>    | Gmina Główczyce – użyczenie                               |            |
| 36  |           | Podole Wielkie    | 16                  | ZDP Słupsk  |            |
| 37  |           | Dargoleza         | 1                   | ZDP Słupsk  |            |
| 38  |           |                   | 41/2                | prywatna - użyczenie                                      |            |
| 39  |           |                   | 9/19 <sup>8</sup>   | Gmina Główczyce – użyczenie B.6742.17.2014                |            |
| 40  |           | Pobłocie          |                     | 552   | ZDP Słupsk |

<sup>1</sup> Teren zamknięty PKP

<sup>2</sup> Podlega podziałowi

<sup>3</sup> Podlega podziałowi

<sup>4</sup> Wykonanie wylotu dla wód opadowych do rzeki Rzechcinki

<sup>5</sup> Wykonanie kanalizacji deszczowej na użyczeniu działki

<sup>6</sup> Wykonanie kanalizacji deszczowej na użyczeniu działki

<sup>7</sup> Wykonanie nawierzchni na drodze gminnej – bez wykupu

<sup>8</sup> Wykonanie wylotu dla wód opadowych do stawu

## Spis treści

|   |    |
|---|----|
| OPIS TECHNICZNY .....   | 4  |
| 1. WSTĘP.....   | 4  |
| 1.1. Przedmiot opracowania.....   | 4  |
| 1.2. Cel opracowania.....   | 4  |
| 1.3. Podstawa opracowania.....  | 4  |
| 1.4. Formalne podstawy opracowania.....                                 | 4  |
| 2. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....  | 5  |
| 2.1. Zakres inwestycji.....   | 5  |
| 3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....                         | 6  |
| 3.1. Warunki gruntowo-wodne.....  | 6  |
| 4. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA.....  | 7  |
| 4.2. Trasa i profil podłużny drogi.....                                 | 8  |
| 4.3. Zatoki autobusowe i perony.....                                    | 8  |
| 4.4. Wiaty przystankowe.....  | 9  |
| 4.5. Skrzyżowania.....  | 12 |
| 4.6. Zjazdy do posesji.....   | 12 |
| 4.7. Zjazdy gospodarcze ( na pola, do lasu , itp. ).....                | 12 |
| 4.8. Konstrukcja.....   | 12 |
| 4.9. Rozwiązania wysokościowe.....                                      | 15 |
| 4.10. Wycinka drzew i krzewów oraz ochrona pozostałego drzewostanu..... | 16 |
| 4.11. Odwodnienie.....  | 17 |
| 4.12. Mury oporowe.....   | 18 |
| 4.13. Oświetlenie.....  | 18 |
| 4.14. Sieci uzbrojenia terenu.....                                      | 18 |
| 4.15. Roboty ziemne.....  | 18 |
| 4.16. Informacje uzupełniające.....                                     | 20 |
| CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA .....   | 22 |
| Oświadczenie Projektanta i sprawdzającego.....                          | 23 |
| CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....   | 35 |

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. WSTĘP.**

#### **1.1.Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1179G o długości ok.21 km zlokalizowana na terenie gmin Główczyce i Potęgowo w powiecie słupeckim na obszarze województwa pomorskiego . Po trasie droga przechodzi przez obręby miejscowości położonych na terenie gminy Potęgowo: Potęgowo, Głuszynko, Rzechcino oraz przez obręb miejscowości położonych na terenie gminy Główczyce : Poblocie, Dargoleza, Stowięcino.

#### **1.2.Cel opracowania.**

Celem opracowania jest przygotowanie materiałów wraz z opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami szczególnymi do wniosku o uzyskanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej.

#### **1.3.Podstawa opracowania.**

- umowa nr 27/D/2013 zawarta pomiędzy Pracownią Projektową PBS Dit Ryszard Przybył 62-300 Września ul. Kościuszki 60/4 a Zarządem Dróg Powiatowych w Słupsku , 76-200 Słupsk ul. Słoneczna 16e
- mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:1000 i 1:500 do celów projektowych – wersja elektroniczna wykonana przez uprawnioną jednostkę geodezyjną Pracownia Usług Geodezyjno – Kartograficznych „GEOMAP” s.c.
- badania geologiczne nawierzchni i podłoża wykonane przez UG-TECH Usługi Geotechniczne
- pomiary uzupełniające i wizja w terenie,
- uzgodnienia z Inwestorem

#### **1.4.Formalne podstawy opracowania.**

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r.- Prawo Budowlane Dz. U. 2010 Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, Dz. U.2012 Nr 0, poz. 462;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca

1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie; ( Dz.U.1999.Nr 43.poz. 430)

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz. U. 2008 .199.1227 z późniejszymi zmianami )
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ( Dz. U. 2013 .687 j.t. )
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych ( Dz. U. 2013 .260 j.t. z późniejszymi zmianami )
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych ( IBDM W-wa 1997 r. )
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych ( IBDM W-wa 2001 r.)

## **2. PRZEDMIOT INWESTYCJI.**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 1179 G o długości ok. 21 km zlokalizowana na terenie gmin Główny i Potęgowa w powiecie słupskim na obszarze województwa pomorskiego.

### **2.1.Zakres inwestycji.**

Przedstawienie rozwiązań technicznych i technologicznych robót budowlanych mających na celu przywrócić i poprawę parametrów techniczno-użytkowych istniejącej drogi.

Przewidywany zakres robót dla przedmiotowej inwestycji obejmuje :

- przebudowę i wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni, w tym poszerzenia jezdni
- remont , przebudowa skrzyżowań
- remont, przebudowa zjazdów
- wykonanie nowych i przebudowa istniejących chodników
- wykonanie nowych i przebudowa istniejących zatok
- wycinka kolidujących drzew i krzewów
- wykonanie , uzupełnienie i regulacja poboczy
- renowacja i odtworzenie rowów przydrożnych
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego
- remont i przebudowa układu odprowadzającego wody opadowe z drogi, wraz z

budowa nowych odcinków

- remont, przebudowa, uzupełnienie oświetlenia drogowego
- przebudowa i zabezpieczenie odcinków istniejących sieci uzbrojenia terenu ,  
kolidujących z przebudową drogi

### **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.**

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej objęty opracowaniem, przebiega zarówno przez tereny niezabudowane jak i zabudowane. Obszary zabudowane stanowią miejscowości : Potęgowo, Głuszynko, Rzechcino gm. Potęgowo oraz miejscowości Poblocie, Dargoleza, Stowięcino gm. Główny. Pas drogowy drogi powiatowej jest już zagospodarowany pod względem drogowym i użytkowany jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych , rowerowych i dla pieszych. Wydzielona jest jezdnia asfaltowa , lokalnie chodniki, pobocza gruntowe, występują zjazdy z kostki betonowej , bruku, płyt betonowych i gruntowe, skrzyżowania z kruszywa, płyt betonowych i asfaltowe, przystanki i zatoki autobusowe, rowy przydrożne, lokalnie oświetlenie drogowe, obiekty inżynierskie – przepusty i elementy służące do odwodnienia drogi : rowy oraz elementy kanalizacji deszczowej ( istniejące wpusty deszczowe ). Istniejąca ulica na projektowanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną. Wody opadowe na niemal całej długości przedmiotowego odcinka drogi odprowadzane są powierzchniowo do rowów przydrożnych. Jedynie na terenach zabudowanych miejscowości ,lokalnie są odprowadzane za pomocą wpustów do istniejących odcinków kanalizacji deszczowej. powierzchniowo do rowów przydrożnych.

Na obszarze planowanych robót zlokalizowane jest uzbrojenie w sieci wskazane na projekcie zagospodarowania terenu . Nie można wykluczyć , że w terenie występuje inne uzbrojenie , które nie zostało nigdzie zinwentaryzowane.

Droga na całej długości posiada jezdnię dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni waha się od 4,50 m do 7,00 m. Jezdnia wykazuje uszkodzenia w postaci spękań , zapadnięć, obkruszeń krawędzi jezdni , ubytków , nierówności co świadczy o przekroczeniu granic użytkowania obiektu i ciągnie za sobą konieczności podjęcia prac naprawczych. Konieczne jest również wykonanie prac poprawiających geometrię i przekrój drogi.

#### **3.1.Warunki gruntowo-wodne.**

Przeprowadzone badania podłoża gruntowego wykonane przez Przedsiębiorstwo UG-Tech Usługi geotechniczne Jerzy Nowak 62-001 Chludowo ul. Chojnicka 28 wykazały ,że

na przedmiotowym obszarze w podłożu występują zróżnicowane warunki geologiczne. Szczegóły dotyczące warunków gruntowo-wodnych znajdują się w dokumentacji badań podłoża gruntowego.

Na podstawie wykonanych badań stwierdzono występowanie w strefie konstrukcji nawierzchni gruntów naturalnych reprezentowanych przez grunty rodzime i nasypowe. Pod warstwą nasypów stwierdzono występowanie gleby (warstwa geotechniczna II) oraz osadów akumulacji bagiennej (torf, namuły, piasek próchniczny – warstwa geotechniczna III) . Nasypy (warstwa geotechniczna Ia) , glebę (warstwa geotechniczna II) oraz grunty organiczne (warstwa geotechniczna III) należy usunąć. Poniżej występują grunty wysadzinowe (gliny piaszczyste i piaski gliniaste) oraz niewysadzinowe i wątpliwe pod względem wysadzinowości (piaski grube, średnie, drobne i pylaste). Na podstawie „ Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych „ można stwierdzić , że grunty występujące w strefie konstrukcji nawierzchni należą do grupy nośności podłoża G1 oraz G 3. Podłoże na całej długości badanego odcinka drogi należy doprowadzić do grupy nośności G1.

#### **4. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA.**

##### **4.1. Parametry techniczne projektowanej ulicy.**

Na przedmiotowym odcinku projektowana ulica posiada parametry techniczne zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- klasa drogi “Z” droga zbiorcza,
- prędkość projektowa  $V_p = 40$  km/h
- dostępność - nieograniczona
- kategoria ruchu KR2
- szerokość pasa ruchu – 2,75 m ( obszar niezabudowany )
- przekrój jezdni  $2 \times 2,75$  m = 5,50 m ( obszar niezabudowany )
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m ( obszar zabudowany )
- przekrój jezdni  $2 \times 3,00$  = 6,00 m ( obszar zabudowany )
- spadek poprzeczny jezdni 2 % ( na odcinkach prostych )
- na łukach – jak na odcinkach prostych ( spowolnienie ruchu) lub jednostronne , w zależności od promienia łuku poziomego
- chodnik o szer. 1,25 m – 3,50 m
- opaska o szer. 0,50 m- 1,25 m

- spadek poprzeczny chodnika i opaski 1- 3 %
- szerokość zatok autobusowych 3,00 m
- szerokość peronów 1,50 m – 2,00 m
- spadek poprzeczny zatok autobusowych 3%
- spadek poprzeczny poboczy 6%

W planowanym przedsięwzięciu , można wyróżnić dwa charakterystyczne przekroje normalne : typowy przekrój drogowy – na obszarach niezabudowanych, oraz przekrój półuliczny, lub uliczny – na obszarach zabudowanych.

Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu , szczególnie bliskość budynków na terenach zabudowanych lokalnie zachodzi konieczność zwężenia jezdni do szerokości poniżej 6,0 m.

#### **4.2.Trasa i profil podłużny drogi.**

Początek odcinka robót założono w m. Potęgowo na skrzyżowaniu przedmiotowej drogi powiatowej z droga krajową nr 6 Goleniów – Gdynia , koniec robót zlokalizowano w m. Poblocie na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 213 Słupsk – Celbowo. Załamania osi w planie projektuje się wyokrąglić łukami poziomymi o promieniach od 18,0 m do 2200,0 m. Projekt przebudowy drogi zakłada wykonanie lokalnych poszerzeń. Poszerzenia jezdni na większości odcinków zostaną wykonane jednostronnie. Lokalnie , ze względu na ograniczone miejsce w pasie drogowym , projektuje się wykonać poszerzenie obustronne. Szczegóły przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania oraz w projekcie wykonawczym.

Profil podłużny zaprojektowano biorąc pod uwagę rzędne istniejącego terenu, zagospodarowanie terenów przyległych do drogi ( skrzyżowania, zjazdy ) , prawidłowe odwodnienie, minimum robót ziemnych oraz przy uwzględnieniu technologii wykonania nawierzchni jezdni. Istniejący profil jezdni wraz z projektowanym przedstawiono w części rysunkowej opracowania.

#### **4.3.Zatoki autobusowe i perony**

Ze względu na niewielkie natężenie ruchu , oraz ograniczoną ilość miejsca w pasie drogowym, w pięciu miejscach zaprojektowano perony autobusowe przy jezdni. Szerokość peronów wynosi 1,5m oraz 2,0 m. Perony należy ograniczyć od strony zieleni obrzeżem betonowym 8x30 cm na ławie betonowej z oporem a od strony jezdni krawężnikiem betonowym 15x30cm wystającym 12cm.

Projekt przewiduje budowę zatok autobusowych w miejscowościach. Przyjęto

długość odcinka zwalniania 24,0 m (skos 1:8) . Szerokość zatoki 3,0 m. Odcinek wyjazdowy długości 12,0 m ( skos 1:4). Wyokrąglenie załamania krawędzi zatok promieniem  $R=30,0$  m. W paru przypadkach w/w wymiary dostosowano do uwarunkowań w terenie. Pochylenie poprzeczne zatoki – 3% w kierunku jezdni. Zatoka ograniczona od strony jezdni opornikiem betonowym 15x22 cm, od peronu krawężnikiem betonowym 15x30cm wystającym 12cm.

#### **4.4. Wiaty przystankowe**

Na przystankach przewiduje się zamontowanie wiat przystankowych gotowych prefabrykowanych:

Wiata wykonana z profili stalowych 40x40x2 słupki pionowe, 40x40x2 słupki poziome i 60x40x2 dach płaski

Lakierowana proszkowo na dowolny kolor wg palety RAL (pomarańczowy)

Ściany boczne i tylne wypełnione szkłem hartowanym 8mm.

Dach w kształcie płaskiego łuku wykonany z poliwęglanu komorowego dymnego 6mm z filtrem UV

Na tylnej ścianie zamontowana drewniana ławka, zabezpieczona przez lakierowanie.

Sposób montażu:

Posadowienie: fundamenty prefabrykowane, punktowe.

W przypadku wystąpienia wylewki betonowej, lub płyty żelbetowej konstrukcja wiaty zostanie przytwierdzona za pomocą kotew stalowych.

Wiatę należy wyposażyć w następujące elementy:

- Kosz na śmieci,
- Tabliczki z nazwą miejscowości
- Ramka na rozkład jazdy formatu A-3

Poniżej zamieszczono specyfikację i rysunek firmy A2HM P.H.P.U Jest to rysunek poglądowy nie zobowiązujący do skorzystania z oferty tej firmy. W przypadku korzystania z usług innej firmy lub wykonywania wiaty przez wykonawcę, należy zwrócić uwagę na prawa autorskie.



A2HM P.H.P.U.  
ul. Przemysłowa 1a  
63-720 Koźmin Wlkp

Koźmin Wlkp. 2014.09.05

#### Opis techniczny wiaty

- Wiaty wykonana z profili stalowych 40 x 40 x 2 słupki pionowe, 40 x 40 x 2 słupki poziome, 60 x 40 x 2 dach płaski
- Lakierowana proszkowo na dowolny kolor wg palety RAL
- Ściany boczne i tylne wypełnione szkłem hartowanym 8 mm
- Dach w kształcie płaskiego łuku wykonany z poliwęglanu komorowego dymnego 6 mm z filtrem UV
- Na tylnej ścianie zamontowana drewniana ławka, zabezpieczona poprzez lakierowanie

#### Sposób montażu:

Posadowienie: fundamenty prefabrykowane, punktowe.

W przypadku wystąpienia wylewki betonowej, lub płyty żelbetowej konstrukcja wiaty zostanie przytwierdzona za pomocą kotew stalowych.

#### Możliwość wyposażenia wiaty w dodatkowe elementy:

- Kosz na śmieci
- Tabliczka z napisem miejscowości
- Znak przystanku D-15
- Ramka na rozkład jazdy format A-2, A-3, A-4

Z poważaniem  
Alina Konrady

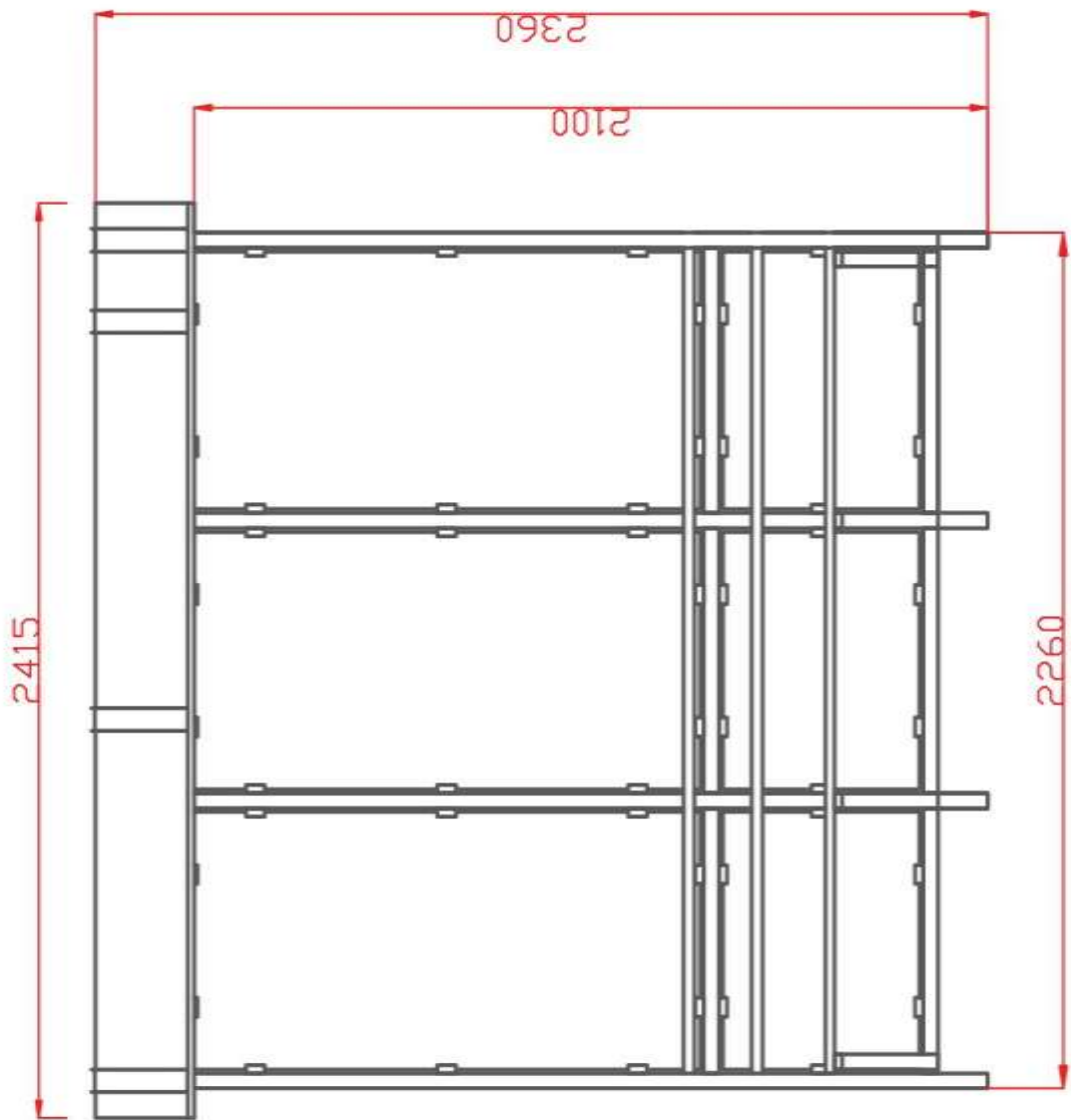
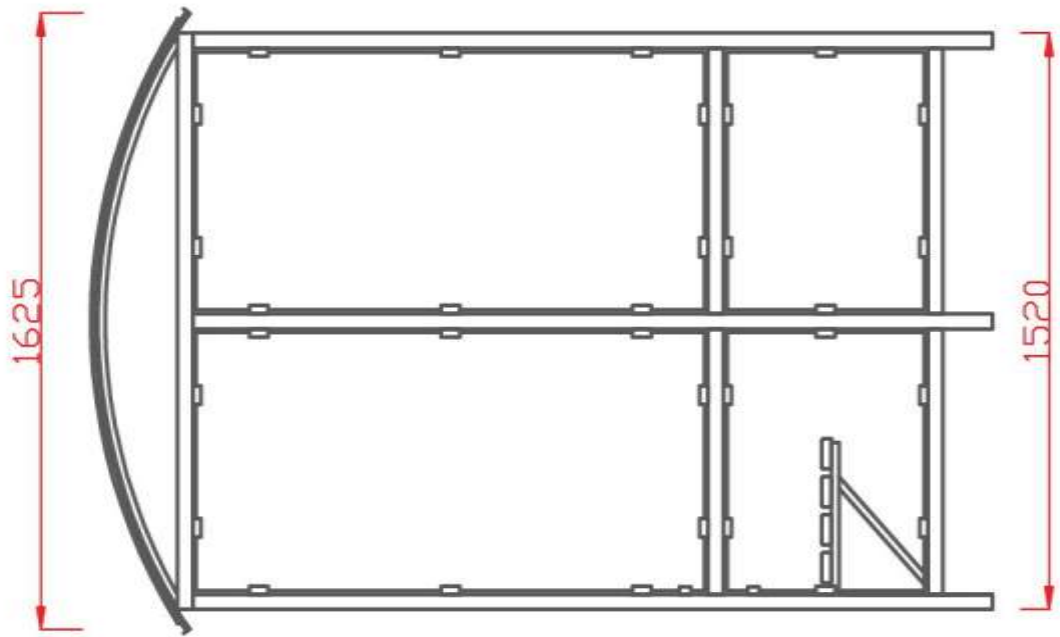
**A2HM P.H.P.U. ①**  
ul. Przemysłowa 1A, 63-720 Koźmin Wlkp.  
tel./fax 62 722 05 92  
NIP 621-163-40-06, Regon 301718718



A2HM PHPU

NIP: 621-163-40-06 • REGON: 301718718

63-720 Koźmin Wielkopolski, ul. Przemysłowa 1A • tel./fax: +48 62 722 05 92 • e-mail: biuro@a2hm.pl • www.a2hm.pl



#### **4.5.Skrzyżowania**

Skrzyżowania z drogami gminnymi zaprojektowano jako zwykłe, oraz dostosowano wysokościowo. Ze względu na zły stan nawierzchni niektórych skrzyżowań i dróg gminnych projekt przewiduje wykonanie nakładki asfaltowej oraz rozbiórkę nawierzchni skrzyżowań i wykonanie nowej konstrukcji. Skrzyżowania wyokrąglono łukami kołowymi  $R=3,0 - 15,0$  m.

#### **4.6.Zjazdy do posesji**

W uzgodnieniu z zarządcą drogi projekt przewiduje remont i przebudowę istniejących zjazdów do posesji. Konstrukcja zjazdów zostanie ujednolicona, warstwa ścieralna wykonana będzie z kostki betonowej koloru grafitowego. Szerokość podstawowa zjazdu 4,0 m. Zjazdy ze skosami 1:1 na długości 2,0 m. Występują również zjazdy o innych szerokościach oraz zjazdy łączone.

#### **4.7.Zjazdy gospodarcze ( na pola, do lasu , itp. )**

W uzgodnieniu z zarządcą drogi projekt przewiduje remont i przebudowę istniejących zjazdów na pola , do lasów, itp. Konstrukcja i parametry zjazdów zostaną ujednolicone, warstwa ścieralna wykonana będzie z betonu asfaltowego. Szerokość podstawowa zjazdu to 4,0m wyokrąglenie łukami o promieniu 5,0m.

#### **4.8.Konstrukcja**

Przy określeniu konstrukcji jezdni nawierzchni asfaltowej , przewiduje się wykonanie frezowania istniejącej warstwy asfaltowej, wykonaniu remontów cząstkowych (w miejscach , które tego wymagają np. wyboje), ułożeniu warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego, wiążącej i warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego.

##### **4.8.1.Jezdnia w miejscach istniejącej nawierzchni :**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 6 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16 P 50/70 gr. min. 4 cm
- istniejące warstwy konstrukcyjne po frezowaniu profilującym.

Biorąc pod uwagę istniejące grubości warstw bitumicznych, przewiduje się wykonać frezowanie na głębokość ok. 3 cm , celem zapewnienia właściwej szczepności

warstw.

#### **4.8.2. Jezdnia na poszerzeniach , skrzyżowaniach :**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 6 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16P 50/70 gr. min. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm gr. 20 cm
- - warstwa pospółki gr. 30 cm

Na połączeniu istniejącej nawierzchni z poszerzeniem ułożyć należy geosiatkę z włókien szklano-węglowych wstępnie przesączonych asfaltem o szerokości 1,0 m.

#### **4.8.3. Lokalnie na odcinkach przebudowywanych całkowicie:**

Przewiduje się rozebranie istniejącej nawierzchni i ułożenie nowej w układzie :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 gr. 8 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm gr. 20 cm
- warstwa pospółki gr. 30 cm

Ponadto planuje się wzmocnienie istniejącego podłoża (po rozebraniu jezdni) . jako wzmocnienie należy ułożyć na istniejącym podłożu geotkaninę separacyjno-wzmacniającą o wytrzymałości na rozciąganie min. 50 kN/m i ułożenie geokraty wysokości 15 cm z wypełnieniem pospółką. Na tak przygotowanym podłożu należy ułożyć warstwy jak wyżej.

#### **4.8.4. Zatoki autobusowe**

- warstwa nawierzchni z kostki kamiennej regularnej gr. 18-20 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 GR. 5 CM
- podbudowa z betonu cementowego C16/20 gr. 22 cm
- warstwa pospółki gr. 30 cm

#### **4.8.5. Perony/chodniki :**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 10 cm

- warstwa pospółki gr. 10 cm

#### **4.8.6.Zjazdy do posesji :**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8 cm koloru grafitowego
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa pospółki gr. 15 cm

#### **4.8.7.Zjazdy gospodarcze ( na pola, do lasu, itp.) :**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S grubości 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
- warstwa pospółki gr. 15 cm

#### **4.8.8.Pobocza :**

- warstwa wierzchnia z destruktu (pozyskanego z frezowania)/z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm

Jezdnia drogi powiatowej , w przekrojach gdzie do jezdni nie przylegają chodniki, opaski, lub perony projektuje się obramować opornikiem betonowym 12x25 cm o wysokości w świetle 0 cm na ławie betonowej B12/15 z oporem. W miejscu występowania chodników, opasek lub peronów jezdnię ograniczyć należy krawężnikami betonowymi 15x30 cm o wysokości w świetle 12 cm lub krawężnikami betonowymi 15x22 cm o wysokości w świetle 0-2 cm w miejscu przejść dla pieszych. Krawężniki również należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu B12/15.

Chodniki, opaski, perony od strony jezdni obramowane są krawężnikiem betonowym j.w., natomiast od strony gruntu , cokołów itp. Obrzeżem betonowym 8x30cm ułożonym na ławie betonowej zwykłej lub z oporem w przypadku graniczenia z gruntem. Szczegóły przedstawiono w części rysunkowej oraz w projekcie wykonawczym.

W przypadku konieczności dowiązania nawierzchni dojazdów, dojeżdż, ciągów komunikacyjnych poza pasem drogowym do nowych rzędnych jezdni, chodników i zjazdów zlokalizowanych w pasie drogowym, nawierzchnie należy stosować analogicznie do konstrukcji stosowanych dla poszczególnych elementów w pasie drogowym.

Zjazdy występujące w ciągu jezdni: na odcinkach, gdzie jezdnia ograniczona jest opornikiem, od strony jezdni przewiduje się kontynuować opornik, od pozostałych stron zjazd należy ograniczyć również opornikiem o świetle 0-4 cm. Zjazdy i skrzyżowania

zlokalizowane w ciągu jezdni ograniczonej krawężnikiem ograniczyć należy krawężnikiem betonowym 15x22 cm o świetle 0-4 cm. Jeżeli zjazd taki występuje w ciągu chodnika, to ograniczenie krawężnikiem betonowym 15x22 cm o świetle 0-4 cm, należy zastosować jedynie od strony najazdów. Od strony chodnika nawierzchnia zjazdu nie będzie oddzielona od nawierzchni chodnika za pomocą krawężników czy też obrzeży. W miejscach tych należy zwiększyć szerokość podbudowy zjazdu w stronę chodników o 20 cm z każdej strony. Jako zasadę należy też przyjąć, aby skosy pionowe przy przejściach ze światła krawężnika 12 cm do światła krawężnika 0-4 cm na zjazdach, wykonywać na długości dwóch krawężników (2m). W szczególnych przypadkach dopuszczone zostanie przejście na długości jednego krawężnika.

W projekcie przewidziano wykonanie murów oporowych z żelbetowych elementów prefabrykowanych typu „L” – za peronami zatok autobusowych w km 3+350,9 (pomiędzy Potęgowem a Głuszynkiem) w m. Stowęcino w km 13+311 przy cmentarzu w km 14+017 i w m. Dargoleza w km 17+715. Niweleta jezdni przebiega tu wyżej niż sąsiedni teren. Ponadto w m. Stowęcino murek oporowy zastosowano przy chodniku od strony skarpy. Tu niweleta chodnika przebiega niżej niż teren sąsiedni. Obecnie znajdują się tu murki kamienne które jednak muszą zostać rozebrane.

#### **4.9. Rozwiązania wysokościowe**

Na przebieg wysokościowy projektowanych nawierzchni wpływ miało :

- istniejąca niweleta jezdni
- wysokościowy przebieg istniejących i projektowanych obiektów inżynierskich
- istniejące zagospodarowanie terenu
- odwodnienie drogi

Zastosowano łuki pionowe wklęsłe i wypukłe o promieniach  $R=600$  m. Minimalny spadek podłużny niwelety 0,20 %. W miejscowościach, gdzie istnieje zabudowa, projektowana niweleta dowiązuje się do istniejącego ukształtowania. W przypadku ewentualnych rozbieżności w rzędnych na zjazdach, w celu zachowania wymaganych min. i max. pochyleń na zjazdach, zastosować można takie zabiegi jak : dopasowywanie pochyleń poprzecznych chodnika w granicach od 1-3 %, zjazdy „kołyskowe” bez zachowania pochylenia chodnika na jego wysokości, łamanie niwelety zjazdu, w skrajnych przypadkach zastosowanie progów w postaci obrzeży o wysokości max. 4 cm na długości zjazdu, lub/i na granicy posesji, na dojeźdźcach zastosowanie stopni. Przed rozpoczęciem robót wykonawca zobowiązany jest do sprawdzenia istniejących rzędnych terenu, szczególnie w miejscach skrzyżowań, zjazdów i dojeźdźców do posesji.

Należy zwrócić także uwagę na zjazdy nowopowstałe w międzyczasie. Istniejące studzienki kanalizacyjne, telekomunikacyjne oraz armaturę wodną należy poddać regulacji wysokościowej, dopasowując ich rzędne do zaprojektowanej niwelety. Dopuszcza się korektę wysokościową niwelety na etapie budowy.

#### **4.10. Wycinka drzew i krzewów oraz ochrona pozostałego drzewostanu**

Doprowadzenie jezdni do parametrów drogi klasy Z (szer. min. 5,50 m), budowa zatok autobusowych wiąże się z koniecznością wycinki drzew i krzewów, celem umożliwienia wykonania poszerzeń. Drzewa i grupy krzewów do wycinki zaznaczono na planie sytuacyjnym. Wskazanie drzew do wycinki poprzedzono pracami dendrologa, wymaganiami i warunkami organów ochrony środowiska oraz analizą projektu pod kątem bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych (zachowanie wymaganej skrajni, widoczność na skrzyżowaniach/zjazdach).

Roboty prowadzone w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać należy przy następujących uwarunkowaniach:

- roboty prowadzić w sposób uniemożliwiający mechaniczne uszkodzenie drzew w zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2m na zewnątrz od obrysu korony drzewa (lub w strefie 4 x 4 m wokół drzewa) nie będą :

- wykonane place składowe i drogi dojazdowe
- składowane materiały budowlane
- w strefie 10 m od pnia drzewa nie będzie składowiska cementu, kruszywa, olejów, paliw i lepiszcz
- roboty ziemne w obrębie korzeni drzewa ograniczane będą w okresie wegetacji roślin, a szczególnie w okresie letnim. Najkorzystniejszym okresem do wykonania robót są miesiące od października do kwietnia

zabezpieczenie drzewa na okres robót budowlanych obejmować będzie:

- owinięcie pnia matami słomianymi (np. w ilości 4 m<sup>2</sup> na jeden pień) lub zużytymi oponami samochodowymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypana ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co 40-60 cm,
- przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi w ilości około 4 m<sup>2</sup> na jedno

drzewo

- podlewanie drzewa wodą w ilości około 20 dm<sup>3</sup> na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych i wskazań inspektora nadzoru

po zakończeniu robót wykonany zostanie demontaż zabezpieczenia drzewa obejmujący:

- rozebranie konstrukcji zabezpieczającej drzewo
- usunięcie materiałów zabezpieczających
- lekkie spulchnienie ziemi w strefie korzeniowej drzewa

Dodatkowe zabezpieczenia podczas prowadzenia robót dla drzew , na których występują chronione porosty to :

- drzewa na których stwierdzono obecność chronionych porostów zostaną oznakowane
- wykonane zostaną zabezpieczenia w formie opasek zakładanych na pnie i naciągnięciu siatki ażurowej , w celu uniemożliwienia ich uszkodzenia i jednocześnie zapewnienie dostępu światła
- W ramach rekompensaty przyrodniczej wykonane zostaną nowe nasadzenia, w ilości równej co najmniej liczbie wycinanych drzew. Nowe nasadzenia zostaną dokonane w pasach dróg powiatowych na terenie powiatu słupskiego, których szerokość umożliwi ich wykonanie. Nasadzenia wykonane będą poza korona drogi , aby w przyszłości nie kolidowały z ewentualną przebudową tych dróg. Miejsce zostanie wskazane przez zamawiającego.

#### **4.11. Odwodnienie**

Odprowadzenie wód opadowych odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych. Projekt przebudowy drogi powiatowej zakłada oczyszczenie, odtworzenie i wyprofilowanie rowów przydrożnych remont przepustów, oczyszczenie przepustów, lokalizacja zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego w części rysunkowej niniejszego opracowania. W miejscowościach dodatkowo przewiduje się wykonanie lokalnie przebudowy istniejących i budowy nowych odcinków kanalizacji deszczowej z wykonaniem nowych studni rewizyjnych i wpustów deszczowych. Rozwiązania projektowe odwodnienia w oddzielnym tomie (tom3) niniejszego opracowania.

W ciągu rowów przydrożnych pod zjazdami i skrzyżowaniami projektuje się przepusty z rur dwuściennych karbowanych średnicy 40 cm. Rury należy ułożyć na

wcześniej przygotowanej ławie z pospółki o wymiarach 30 x 110 cm ułożonej na geotkaninie separacyjno - wzmacniającej. Spadek dna wykopu pod przepust powinien być zgodny z niweletą rowów ale nie mniejszy niż 1 %. Jako zasypkę należy stosować piasek gruboziarnisty lub pospółkę układaną i zagęszczaną warstwami grubości 30 cm. Skarpy oraz wlot i wylot przepustu należy zabezpieczyć brukiem kamiennym (np. kamień polny) na chudym betonie grubości 10 cm.

#### **4.12. Mury oporowe**

W kilku przypadkach zastosowano mur oporowy z typowych gotowych elementów żelbetowych prefabrykowanych typu „L”. Przy 5 przystankach autobusowych: w km 3+360; 13+330; 13+370; 14+050; 17+720 oraz przy parku w m. Stowięcino km 13+044 do km 13+160.

#### **4.13. Oświetlenie**

Na terenach zabudowanych przy przejściach dla pieszych przewiduje się wykonanie nowego oświetlenia jest ono przedmiotem tomu 2 niniejszego projektu.

#### **4.14. Sieci uzbrojenia terenu**

W obszarze planowanych robót zlokalizowane jest uzbrojenie w sieci wskazane na projekcie zagospodarowania terenu. Nie można jednak wykluczyć , że w terenie występuje inne uzbrojenie, które nie zostało nigdzie zinwentaryzowane. Przed przystąpieniem do robót w obrębie występowania w/w urządzeń należy zgłosić ten fakt odpowiednim gestorom sieci. W przypadku odkrycia w czasie robót ziemnych niezainwentaryzowanej sieci uzbrojenia terenu n, należy powiadomić inspektora nadzoru i inwestora oraz właściciela sieci, którzy podadzą warunki i sposób usunięcia ewentualnej kolizji. W miejscach wykrycia ewentualnych kolizji linii energetycznych i telekomunikacyjnych itp., z jezdnią, zjazdem , zatoką należy kable zabezpieczyć zakładając na nie rury ochronne dwudzielne , ewentualnie zagłębić na normatywną głębokość.

#### **4.15. Roboty ziemne**

Roboty ziemne na przedmiotowym odcinku drogi sprowadzają się do :  
wykonania wykopów i nasypów , bądź jedynie korytowania pod projektowane konstrukcje elementów dróg, oraz przepustów  
wykonanie koryta pod chodnikami, zjazdami i skrzyżowaniami

oczyszczenia skarp nasypów i wykopów

Podbudowy konstrukcji jezdni , jezdni dróg bocznych, zjazdów, zatok autobusowych oraz chodników należy układać na podłożu zagęszczonym do  $W_z=1,0$  . W przypadku trudności w uzyskaniu wymaganego wskaźnika zagęszczenia  $I_s=1,0$  zastosować należy metody , polepszające zagęszczalność gruntu np. odziarnienie lub stabilizację chemiczną.

Roboty należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 . Przed przystąpieniem do prac ziemnych, w ramach robót przygotowawczych , należy zebrać warstwę ziemi roślinnej , usunąć przeznaczone do wycinki drzewa i krzewy.

Roboty ziemne wykonywane mechanicznie , jedynie w miejscach występowania uzbrojenia podziemnego należy je wykonywać ręcznie przy zachowaniu szczególnej ostrożności , po przeprowadzeniu próbnych przekopów w celu ustalenia lokalizacji sieci. W miejscu wystąpienia wody gruntowej , budowę nasypów i wykonywanie wykopów należy poprzedzić robotami odwodnieniowymi przy zastosowaniu np. igłofiltrów , w celu uzyskania odpowiednich warunków do robót i wymaganego zagęszczenia podłoża i warstw nasypu. Wykonanie nasypów , wykopów i robót odwodnieniowych powinno przebiegać w kolejności zapewniającej stałe odprowadzenie wód gruntowych i opadowych. Nasyp należy wykonywać warstwami o grubości max. 20 cm. Każdą warstwę należy zagęścić mechanicznie natychmiast po wbudowaniu do wymaganych w przepisach wskaźników zagęszczenia . Należy wykonać schodkowe wcięcia w grunt.

Nasypy należy wykonywać z gruntu niewysadzinowego, piaszczystego. Pochylenie skarp drogowych przyjęto 1 : 1,5 ,w wyjątkowych przypadkach gdzie nie jest możliwe utrzymanie normatywnego pochylenia proponuje się wzmocnienie skarp geosiatką lub geokratą i zwiększenie pochylenia.

Nadmiar gruntu pozyskanego z wykopu, który nie nadaje się do ponownego wbudowania w nasyp należy wywieźć w miejsce wg wykonawcy, wskazane przez inwestora, zagospodarować w obrębie placu budowy lub poddać utylizacji. Roboty ziemne prowadzone w sąsiedztwie istniejących budynków, ogrodzeń itp., należy wykonywać ręcznie ze szczególną ostrożnością. Nie dopuszcza się takiego sposobu prowadzenia robót , w którym pozostawia się odkryte fundamenty budynków. Po rozebraniu istniejących nawierzchni , wykonawca zobowiązany jest przed rozpoczęciem dalszych robót w obrębie istniejących budynków , do wykonania odkrywek ich fundamentów , w celu oceny ich stanu i dobrania sposobu zabezpieczenia robót w ich obrębie.

#### **4.16. Informacje uzupełniające**

- W miejscach występowania sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Przed przystąpieniem do robót w obrębie występowania w/w urządzeń należy zgłosić ten fakt odpowiednim gestorom sieci.

- Szczególną ochroną należy objąć także znaki osnowy geodezyjnej.

- Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia robót budowlanych z uwzględnieniem przepisów Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o opadach ( Dz. U.2013.21)

-- Materiały uzyskane z rozbiórki nie nadające się do ponownego wykorzystania należy zgruzować i zutylizować. W przypadku odkrycia pod istniejącymi nawierzchniami bruk kamienny lub kostkę brukową, należy rozebrać i w maksymalnym stopniu wykorzystać stosując na nawierzchnie zjazdów gospodarczych ( zamiast nawierzchni z betonu )

- Zgodnie z Wymaganiami Technicznymi WT-2 nawierzchnie asfaltowe na drogach publicznych rekomendowanych przez ministra Infrastruktury projektowana konstrukcja nawierzchni, układ warstw oraz typ mieszanki mineralno-asfaltowej określa dokumentacja projektowa, natomiast wybór materiałów do mieszanki mineralno-asfaltowej oraz zaprojektowanie składu w/w mieszanki należy do producenta mieszanki. W zawiązku z powyższym zastosowane w projekcie lepiszcze asfaltowe jest lepiszczem zalecanym przez projektanta. Zmiana rodzaju lepiszcza powinna być możliwa w zakresie przewidzianym przez WT-2 nawierzchnie asfaltowe.

- Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w trybie spec ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych ( Dz.U.2008.193.1194 j.t. z póź. Zm. )

- Przedmiotowe przedsięwzięcie , w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ora Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U.10.213.1397), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko ( par. 3 ust.1 pkt. 60 w/w rozporządzenia ) , dla których należy uzyskać decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

- realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza rzeki Łeby.

- Wody opadowe i roztopowe spływające z powierzchni drogi na odcinkach

szlakowych, oczyszczane będą w oparciu o naturalne metody oczyszczania ( rowy trawiaste ) , co pozwala na zachowanie istniejących stosunków wodnych.

Na obszarach zabudowanych wody z przedmiotowej drogi powiatowej częściowo odprowadzane będą powierzchniowo do rowów, w Rzechcinie do rzeki Rzechcinki, w Dargolezie do stawu gminnego w Stowęcinie do cieku wodnego w Potęgowie częściowo odprowadzane będą do przebudowanych odcinków kanalizacji deszczowej z odpływem na terenach zamkniętych PKP. Ścieki te nie będą przekraczać wartości : dla zawiesin ogólnych – 100 mg/l , a dla węglowodorów ropopochodnych – 15 mg/l. Ponadto zgodnie z par.19 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków , jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi , oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137 , poz. 984) wprowadzane do wód lub do ziemi , wody opadowe lub roztopowe ujęte w szczelne , otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie , o których mowa w ust. 1 mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczenia.

- W związku z planowaną inwestycją , zachodzi konieczność wycinki drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zgodnie z art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych , na usunięcie tych drzew i krzewów nie stosuje się obowiązku uzyskania zezwolenia i opłat z tym związanych.

Ponadto , zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych , do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ZRID nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

- Uzyskane opinie , o których mowa w art. 11 d ust. 1 pkt. 8 ustawy j.w. zastępują uzgodnienia , pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

**CZEŚĆ FORMALNO - PRAWNA**



File .. dnia 16 listopada 1990 r.

WGJEWODA-PILSKI

UAN-8345/1492/90

## DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO

do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie 4 ust. 2, § 7 ..... : 13 ust. 1 pkt 3 lit. b.  
zporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975r. w sprawie  
samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr. 8, poz. 46)  
wierdza się, że:

cywateł(ka) Janusz M A R C I N K O W S K I  
nie i aktywne

magister inżynier budownictwa  
tytuł inżyniera - zawodowy

uczony(a) dnia 27 października 1955r. w Ostrzeszowie

osiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnych funkcji

projektanta

rodzaj funkcji

o specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej

rodzaj specjalności techniczno-budowlanej

zakresie dróg

specjalizacja zawodowa

Obywatel(Ka) Janusz M A R C I N K O W S K I

jest gospodarz(m) do :

sporządzania projektów budowli dróg .

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa za pośrednictwem Wojewody Piłskiego w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji.

Otrzymuje:

Z upoważnienia WOJEWODY

Janusz MARCINKOWSKI  
Osiedle KRN 4C/15  
64-840 B u d z y ń



skarbowa w wys. 3000-  
na konie składowej  
1 01 11

Podpis i pieczęć



## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**WKP-PST-LTB-SDV \***

Pan Janusz Marcinkowski o numerze ewidencyjnym WKP/BD/6381/02

adres zamieszkania ul. Lipowa 24, 64-840 Budzyń

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2014-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-06-30 roku przez:

Włodzimierz Draber, Przewodniczący Okręgowej Rady Wielkopolskiej 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.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.pib.org.pl](http://www.pib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**WKP-F6I-9NT-DYC \***

Pan Janusz Marcinkowski o numerze ewidencyjnym WKP/BD/6381/02

adres zamieszkania ul. Lipowa 24, 64-840 Budzyń

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-01-08 roku przez:

Andrzej Mikołajczak, Zastępca Przewodniczącego Okręgowej Rady Wielkopolskiej 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.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.pib.org.pl](http://www.pib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



WIELKOPOLSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

WOJTB-OKK-DW-7131/32-21/2004

Poznań, dnia 14 czerwca 2004 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.) i art.13 ust.1 pkt.1 i 2, art. 14 ust.1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane ( tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r. Nr 207 poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8 poz. 38, z późn. zm.)

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**  
nadaje

**Panu**  
**Grzegorzowi Piluszczykowi**  
magistrowi inżynierowi  
kierunek: Budownictwo  
urodzonemu dnia 29 czerwca 1974 r. w Pile

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
nr ewidencyjny WKP/0099/PWOD/04

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

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji

## UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, uchwałą Nr 13/OKK/04 z dnia 09 czerwca 2004 r. stwierdziła, że Pan Grzegorz Piluszczyk posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane.

### Powinno

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



Skład orzekający  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

Przewodniczący – mgr inż. Jan Lemański

Członek Komisji – mgr inż. Marian Karcz

Członek Komisji – dr inż. Daniel Pawlicki

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 2, 3, 4 i 5 ustawy Prawo budowlane w związku z § 4a ust. 1 w op. MGPIB, Pan Grzegorz Piluszczyk jest upoważniony w specjalności drogowej do:

- projektowania i kierowania robotami budowlanymi w zakresie *drog* i *drog* przeznaczonych do ruchu i postoju statków powietrznych, łącznie z typowymi lub powtarzalnymi elementami:
  - o długości całkowitej do 10 m i przepustami,
- sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego
- kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- wykonywania nadzoru inwestorskiego
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych bez ograniczeń.

Niniejsze uprawnienia, na podstawie §4 ust. 4 rozporządzenia MGPIB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, stanowią podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu w w/w specjalności, jeśli całość problematyki jest przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu – zgodnie z art. 34 ust. 3b.

Zgodnie z § 5 ust. 3c w związku z ust. 2 pkt. 1 i 2 rozporządzenia MGPIB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, - niniejsze uprawnienia budowlane, uprawniają również:

- 1) do projektowania budowli oraz budynków o kubaturze mniejszej niż 1000m<sup>3</sup> takich jak domy jednorodzinne, obiekty gospodarcze, inwentarskie, składowe, handlowe lub usługowe:
    - a) nie wyższych niż 12 m nad poziomem terenu lub o wysokości do 3 kondygnacji naziemnych w odniesieniu do budynków mieszkalnych,
    - b) zagłębionych nie więcej niż 3 m poniżej poziomu terenu i posadowionych na ławach bądź stopach fundamentowych bezpośrednio na stabilnym gruncie nośnym,
    - c) zawierających elementy konstrukcyjne o rozpiętości do 6 m, wysięgu do 2 m lub wysokości dla jednej kondygnacji do 4,8 m,
    - d) mających konstrukcję dla której jest właściwy obliczeniowy statystycznie wyznaczalny, lub zawierających prostoliniowe belki i płyty ciągle obliczane jednokierunkowo,
    - e) nie zawierających elementów konstrukcyjnych poddanych obciążeniu zmiennemu technologicznemu większemu niż 5 kN/m<sup>2</sup>, a także nie wymagających uwzględnienia obciążeń zmiennych ruchomych, parcia gruntu, materiałów sypkich albo cieczy, sił sprężających oraz wpływów dynamicznych, termicznych lub przemieszczeń podpór,
    - f) nie wymagających uwzględnienia wpływu eksploatacji górniczej,
  - 2) do kierowania robotami budowlanymi w obiektach:
    - a) o kubaturze mniejszej niż 5000m<sup>3</sup>
    - b) nie wyższych niż 15 m nad poziomem terenu lub o wysokości do 4 kondygnacji naziemnych w odniesieniu do budynków,
    - c) zagłębionych nie więcej niż 4 m poniżej poziomu terenu i posadowionych na ławach bądź stopach fundamentowych bezpośrednio na stabilnym gruncie nośnym,
    - d) zawierających elementy konstrukcyjne o rozpiętości do 12 m, wysięgu do 3 m lub wysokości dla jednej kondygnacji do 6 m,
    - e) mających konstrukcję nośną, zawierającą prostoliniowe belki, słupy i płyty płaskie,
    - f) nie zawierających elementów konstrukcyjnych poddanych obciążeniu zmiennemu technologicznemu większemu niż 8 kN/m<sup>2</sup>, a także nie wymagających uwzględnienia obciążeń zmiennych ruchomych, parcia gruntu, materiałów sypkich albo cieczy,
    - g) nie zawierających elementów wstępnie sprężanych na budowie,
    - h) nie wymagających uwzględnienia wpływu eksploatacji górniczej.
- Zgodnie z § 5 ust. 3 w/w ograniczenia nie dotyczą obiektów budowlanych gospodarki wodnej i obiektów budowlanych melioracji wodnych

Otrzymują:

1. Pan Grzegorz Piluszczyk  
Pl. Konstytucji 3 Maja 1-2/22 64-920 Piła
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inżynier

PRZEWODNICZĄCY  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
Województwa Wielkopolskiego  
Wielkopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budowlanych



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

Poznań, 2013-08-20...

### ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani ..... **Grzegorz Antoni Piluszczyk** .....

miejsce zamieszkania ..... **ul. Miła 20** .....  
**64-920 Piła** .....

jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa o numerze ewidencyjnym **WKP/BD/0656/04**.....  
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności  
cywilnej.

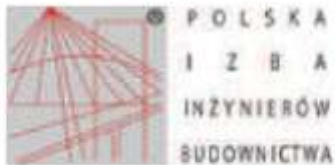
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia ..... **2013-10-01**.....

do dnia **2014-09-30** .....

PRZEWODNICZĄCY  
Wielkopolskiej Okręgowej Izby  
Inżynierów Budownictwa

*mgr inż. Jerzy Stronalski*

Wielkopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa  
ul. Dworkowa 14, 60-602 Poznań, tel./fax 61 854 2014, 61 854 2011  
e-mail: wkp@wkp.pib.org.pl



## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**WKP-414-ZIE-ESP \***

Pan Grzegorz Antoni Piluszczyk o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0656/04

adres zamieszkania ul. Miła 20, 64-920 Piła

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-09-30.

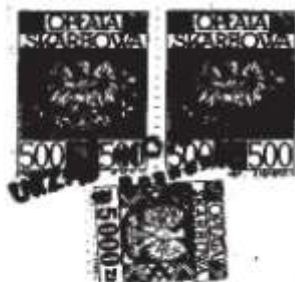
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-08-22 roku przez:

Włodzisław Draber, Przewodniczący Okręgowej Rady Wielkopolskiej 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.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.pib.org.pl](http://www.pib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





Poznań, 1990-10-02

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGETOWANIA ZAWODOWEGO  
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych  
w budownictwie

Na podstawie § 5 ust.1, § 6 ust.1, § 7 i § 13 ust.1 pkt 4 lit. b  
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska  
z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych  
w budownictwie /Dz.U.Nr 8, poz.46/ stwierdza się, że:

Pan Ryszard P R Z Y B Y Ł  
magister inżynier budownictwa

urodzony/a/ dnia 24 marca 1959 r. w Szamocinie posiada  
przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnych  
funkcji

kierownika budowy i robót  
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej  
w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych

Pan Ryszard P R Z Y B Y Ł

jest upoważniony/a/ do:

- 1/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, typowych przepustów i mostów,
- 2/ sporządzenia w budownictwie osób fizycznych projektów budowli nie będących budynkami.-----

33/



Zastępca Dyrektora  
Podpis



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-J9F-WP9-ZC3 \*

Pan Ryszard Wiesław Przybył o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0691/03  
adres zamieszkania ul. Kościuszki 60/4, 62-300 Września  
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2014-11-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-10-08 roku przez:

Zenon Woškowiak, Zastępca Przewodniczącego Okręgowej Rady Wielkopolskiej 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.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.pib.org.pl](http://www.pib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

