

Spis treści:

Oświadczenie projektanta

A. CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- 2. STAN ISTNIEJĄCY**
- 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE**
- 4. INFORMACJE DODATKOWE**
- 5. OPIS TECHNOLOGII ROBÓT**

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

B. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

- 6. UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**

C. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- | | |
|------|------------------|
| D-01 | Orientacja |
| D-02 | Plan sytuacyjny |
| D-03 | Profil podłużny |
| D-04 | Przekroje typowe |
| D-05 | Szczegóły |

Spis treści

Oświadczenie.....	3
1.Podstawa opracowania.....	5
1.1.Przedmiot opracowania.....	5
1.2.Podstawa opracowania.....	5
1.3.Zakres opracowania.....	5
2.Stan istniejący.....	6
2.1.Lokalizacja.....	6
2.2.Istniejące zagospodarowanie przestrzenne.....	6
2.3.Istniejąca organizacja ruchu.....	6
2.4.Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Krupski Młyn 7	
2.5.Budowa geologiczna.....	7
2.6.Warunki gruntowe i kategoria geotechniczna.....	8
3.Projektowane zagospodarowanie.....	8
3.1.Charakterystyczne parametry techniczne.....	8
3.2.Przebieg dróg w planie oraz w profilu.....	8
3.3.Dostosowanie obiektu dla osób niepełnosprawnych.....	9
3.4.Konstrukcja nawierzchni.....	10
3.5.Konstrukcja chodników.....	11
3.6.Odwodnienie.....	11
3.7.Sieci uzbrojenia terenu.....	12
3.8.Docelowa organizacja ruchu.....	13
3.9.Roślinność.....	13
3.10.Rozbiórki.....	13
4.Informacje dodatkowe.....	13
5.Opis technologii robót.....	14

Oświadczenie

Niniejszym oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć. W przypadku powstania wątpliwości, czy niejasności należy zwrócić się do autora dokumentacji o dodatkowe informacje lub wyjaśnienia.

Podpis projektanta

Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017

.....
Podpis sprawdzającego

Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany branży drogowej dla inwestycji pn.: „Rozbudowa i przebudowa budynku szkoły podstawowej w Strzyżowicach wraz z zagospodarowaniem terenu”.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie wsi Strzyżowice w gminie Psary.

1.2. Podstawa opracowania

- Zlecenie na opracowanie dokumentacji projektowej,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych /skala 1:500/ powiatu będzińskiego jedn. ewid. 240106_2 Psary obręb 0010, Strzyżowice km. 2 i 6;
- Wizja w terenie,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane, (Tekst jednolity z 2010r. Dz. U. nr 243, poz. 1623).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)
- Rozporządzenie MTiGM z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

1.3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje:

- budowę miejsc postojowych przed Przedszkolem wraz z dojazdem – Parking nr 1,
- przebudowę drogi wewnętrznej – Droga wewnętrzna,
- budowę miejsc postojowych z podłączeniem do drogi wewnętrznej – Parking nr 2,
- wymianę nawierzchni poliuretanowej boiska sportowego,
- budowę placu zabaw w części dotyczącej konstrukcji nawierzchni.

Zakres i forma projektu budowlanego jest zgodna z wymaganiami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 (Dz. U. Nr 120 poz.1133).

2. Stan istniejący

2.1. Lokalizacja

Województwo: śląskie
Powiat: będziński
Gmina: Psary
Miejscowość: wieś Strzyżowice

2.2. Istniejące zagospodarowanie przestrzenne

Przedmiotowa inwestycja położona jest na terenie wsi Strzyżowice na działkach nr 448, 1583/4, 1614/3, 1583/3. Na rozpatrywanym terenie zlokalizowany jest zespół szkolno-przedszkolny.

Komunikacja samochodowa odbywa się obecnie ul. 1 Maja o szerokości nawierzchni jezdni ok. 6m. Nawierzchnia drogi wykonana jest z betonu asfaltowego obramowana jest krawężnikami drogowymi.

Do ul. 1 Maja podłączona jest droga wewnętrzna prowadząca wzdłuż zespołu szkolnego. Droga ta umożliwia dojazd do działek znajdujących z się poniżej. Droga o nawierzchni z kruszywa. Brak jednolitych spadków podłużnych i poprzecznych na drodze uniemożliwia właściwe jej odwodnienie. Na przedmiotowej drodze brak jest odwodnienia wgłębnego - brak odpływu wód opadowych. Na drodze tworzą się zastoiska wodne.

W rejonie przedmiotowej inwestycji zlokalizowana jest sieć podziemnego uzbrojenia, a mianowicie sieć wodociągowa, gazowa, energetyczna, telekomunikacyjna oraz kanalizacji deszczowej. Sieci te znajdują się pod drogą wewnętrzną i parkingiem nr 1. Ponadto nie wyklucza się występowania w terenie urządzeń niewskazanych do inwentaryzacji.

W miejscu lokalizacji parkingów zlokalizowana jest roślinność: drzewa i krzewy.

Na terenie inwestycji znajduje się boisko sportowe. Nawierzchnia poliuretanowa boiska jest zniszczona i wymaga przebudowy.

2.3. Istniejąca organizacja ruchu

Na ulicy 1 Maja ruch prowadzony jest oznakowaniem pionowym i poziomym. Podłączenie drogi wewnętrznej jest na zasadzie zjazdu.

2.4. Budowa geologiczna

W wyniku przeprowadzonych prac wydzielono 5 warstw geotechnicznych. Stwierdzono występowanie utworów spoistych w stanie twardoplastycznym i miękkooplastycznym, gruntów organicznych oraz piaskowcowego podłoża skalnego. W wykonanych otworach we wschodniej części obszaru badań, stwierdzono występowania ścieżek wód podziemnych. Rozpoznanie na badanym obszarze ma charakter punktowy, co może się wiązać z pewnymi rozbieżnościami pomiędzy rzeczywistym a przedstawionym układem warstw.

W rejonie parkingu nr 2 zlokalizowane jest ujście rury kanalizacyjnej. Długotrwałe zawilgacanie górnych warstw gruntów wodami bytowymi, spowodowało pogorszenie warunków gruntowych. Aby doprowadzić ten obszar do stanu umożliwiającego na nim lokalizację parkingu, należy zaprzestać odprowadzania ścieków, zdrenować teren. W przypadku występowania nienośnych gruntów pod projektowaną konstrukcją nawierzchni parkingu nr 2 należy wykonać wymianę gruntu na nośny.

Dodatkowo należy wykonać wymianę gruntu w rejonie otworów OT 4 i OT 5 ze względu na występujące w górnych profilach, warstwy gruntów nasypowych organicznych (namulów).

W miejscach lokalizacji boiska i placu zabaw wykonano dwa otwory geologiczne. W obu otworach stwierdzono występowanie utworów spoistych w stanie twardoplastycznym. W wykonanych otworach nie stwierdzono występowania ścieżek ani wód podziemnych. Nie stwierdzono występowania niekorzystnych warunków geodynamicznych

W czasie prac terenowych, przeprowadzono rozmowę telefoniczną z wykonawcą podbudowy pod boisko sportowe. Prace ziemne zostały wykonane 6-7 lat temu. Wierzchnia warstwa asfaltu została usunięta, w jej miejsce wbudowano podbudowę gruzową (30-40 cm), w której zainstalowano system drenażowy. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że grunt warstwy II uległ już częściowej konsolidacji i powinien charakteryzować się dość dobrymi właściwościami wytrzymałościowymi i odkształceniowymi. Ze względu jednak na możliwą jego niejednorodność nie było możliwe określenia konkretnych parametrów geotechnicznych.

2.5. Warunki gruntowe i kategoria geotechniczna

warunki gruntowo-wodne: proste
kategoria geotechniczna: I
głębokość przemarzania: $h_z=1,0\text{m}$
grupa nośności podłoża: G2 i G4

3. Projektowane zagospodarowanie

3.1. Charakterystyczne parametry techniczne

Parking nr 1

ilość miejsc postojowych 8 szt.
wymiary miejsc postojowych 5,0 x 2,5 m,
wjazd/wyjazd szerokość 4,5 m,
jezdnia manewrowa szerokość 2 x 3,0 m,
pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne 2,0 %,
pochylenie podłużne miejsc post. jednostronne 1 %.

Droga dojazdowa

kategoria droga wewnętrzna,
teren w otoczeniu drogi teren zabudowy,
klasa drogi dojazdowa,
ulica jednojezdniowa jednokierunkowa,
prędkość projektowa $V_p = 30 \text{ km/h}$,
jezdnia szerokość 5,0 m,
pas ruchu szerokość 2,5 m,
pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne 2 %.

Parking nr 2

ilość miejsc postojowych 35 szt.
wymiary miejsc postojowych 5,0 x 2,5 m
jezdnie manewrowe szerokość 6,0 m
chodnik szerokość 2,0 m
pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne 0,5 % i 2,5 %,

pochylenie podłużne miejsc post. jednostronne 2 % i 2,5%.

Boisko sportowe

Nawierzchnia poliuretanowa

Wymiary 42,5 x 22m

Plac zabaw

Nawierzchnia poliuretanowa

Wymiary 20 x 20m

3.2. Parking nr 1

Parking zaprojektowano dla obciążenia ruchem KR-1 z rozprowadzeniem ruchu pojazdów ul. 1 Maja. Do komunikacji czasowej związanej z dowożeniem dzieci do przedszkola przewidziano jezdnie manewrowe (zatoki) z zastosowaniem wysp dzielących. Wygospodarowano w ten sposób 2 stanowiska z jednoczesnym umożliwieniem przejeźdźności drugą jezdnią manewrową.

Jezdnie zaprojektowano dla obciążenia ruchem KR-2 z rozprowadzeniem ruchu pojazdów jezdnią jednokierunkową.

Miejsca postojowe zlokalizowano przy ul. 1 Maja za chodnikiem. Parking będzie parkingiem ogólnodostępnym.

Rozwiązania sytuacyjne zaprojektowano wykorzystując maksymalnie rozwiązania z zatwierdzonej koncepcji drogowej.

Rozwiązania wysokościowe zaprojektowano w oparciu o:

- konfigurację istniejącego terenu,
- powierzchniowe odwodnienie zatoki.

Jezdnie manewrowa zatoki ma przekrój o pochyleniu poprzecznym jednostronnym 2% w kierunku do ul. 1 Maja.

Miejsca postojowe mają nachylenie 2% do jezdni.

Spadek podłużny jezdni manewrowej ma pochylenie od 1,82% do 4,21%.

Zastosowano pochylenie poprzeczne chodnika i = 2% skierowane w stronę jezdni.

Drogę zaprojektowano w przekroju z umocnieniem krawędzi krawężnikiem 15x30x100. W miejscu połączenia z jezdnią ulicy 1 Maja projektuje się krawężniki najazdowe 15x22x100 wyniesione 4cm.

Nawierzchnię jezdni manewrowej jak i miejsc postojowych należy wykonać z kostki betonowej.

Szczegółowo rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono w części rysunkowej.

Zestawienie powierzchni:

- jezdni manewrowa:	306 m²
- zjazd	56 m²
- miejsca postojowe:	101 m²
- chodniki:	149 m²
- zieleńce:	156 m²
- boisko sportowe	935 m²
- plac zabaw	40 m²

3.3. Droga dojazdowa

Dla potrzeb zapewnienia należytego dojazdu do projektowanego parkingu i działek znajdujących się poniżej przewidziano przebudowę drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce nr 1614/3. Drogę zlokalizowano maksymalnie wpisując się w działkę drogową z lokalnymi poszerzeniami (wejścia na działkę nr 1583/3) związanymi z koniecznością przestawienia ogrodzenia terenu szkolnego. Droga ta tworzy ciąg pieszo-jezdny. Z uwagi na bardzo wąski pas drogowy na odcinku od km 0+110 do końca opracowania tj. km 0+176,56 droga w znacznej części zlokalizowana jest na działce nr 1583/3.

Wzdłuż drogi zaprojektowano krawężniki 15x30x100 wyniesione na 12cm.

Ukształtowanie wysokościowe dostosowano do ukształtowania wysokościowego istniejącej drogi jak i zagospodarowania otaczającego terenu. Projektowaną niweletę drogi zaprojektowano w sposób maksymalnie nawiązujący się do istniejącego profilu. W przekroju poprzecznym jezdni zastosowano pochylenie poprzeczne jednostronne 2%.

Na połączeniu drogi dojazdowej z ul. 1 Maja projektuje się krawężniki najazdowe 15x22x100 wyniesione 4cm.

Z uwagi na ukształtowanie drogi w planie na odcinku od km 0+140 do km 0+160 zachodzi konieczność wykonania skarpy. Przewiduje się umocnienie skarpy płytami ażurowymi na całej jej wysokości. W przypadku gdy istniejący grunt w miejscu skarpy będzie uniemożliwiał wykonanie umocnienia a stateczność skarpy będzie zagrożona należy przewidzieć wykonanie muru oporowego

Szczegółowo rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono w części rysunkowej.

Zestawienie powierzchni:

- nawierzchnia drogi:	852 m²
- zjazd	28 m²

3.4. Parking nr 2

W ramach planowanego zadania wybudowany będzie parking dla samochodów osobowych – 35 stanowisk. Parking zlokalizowany został na terenie zespołu szkolno-przedszkolnego. Nawierzchnia parkingu wykonana będzie z kostki betonowej na podsypce cementowo-piaskowej 1:4. Po stronie północnej i zachodniej projektuje się chodnik dla pieszych umożliwiający dojście do bramy i furtki znajdujących się w istniejącym ogrodzeniu. Chodnik poprowadzono do drogi dojazdowej po stronie północnej.

Parking został podłączony do drogi dojazdowej jezdnią o szerokości 6m. Przecięcie krawędzi nawierzchni jezdni z drogą dojazdową wyokrąglono łukiem o promieniu 6m.

Miejsca postojowe usytuowanie pod kątem 90 stopni. Jezdnie manewrowe na parkingu o szerokości 6m.

Rozwiązania sytuacyjne zaprojektowano wykorzystując maksymalnie rozwiązania z zatwierdzonej koncepcji drogowej.

Miejsca postojowe mają nachylenie 2% do jezdni (6 miejsc w środkowej części mają pochylenie 2,5%).

Spadek podłużny jezdni manewrowych ma pochylenie 2,5%.

Zastosowano pochylenie poprzeczne chodnika $i = 2\%$ skierowane w stronę parkingu.

Parking zaprojektowano z umocnieniem krawędzi krawężnikiem 15x30x100. W miejscu połączenia z drogą dojazdową projektuje się krawężniki najazdowe 15x22x100 wyniesione 4cm.

Nawierzchnię jezdni manewrowej jak i miejsc postojowych należy wykonać z kostki betonowej.

Szczegółowo rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono w części rysunkowej.

Zestawienie powierzchni:

- jezdnie manewrowe w tym zjazd:	570 m²
- miejsca postojowe:	440 m²
- chodniki:	155 m²
- zieleńce:	153 m²

3.5. Boisko sportowe – konstrukcja nawierzchni

Płyta boiska o nawierzchni przepuszczalnej poliuretanowej, na podbudowie dynamicznej z odwodnieniem typu drenaż wgłębny. Z uwagi na zły stan nawierzchni boiska oraz biorąc pod uwagę istniejącą podbudowę z gruzu zaprojektowano wymianę nawierzchni z konstrukcją podbudowy. Wymiary boiska pozostają bez zmian tj. 42,5 x 22m. Dla utrzymania nowej konstrukcji boiska przewidziano zastosowanie obrzeży betonowych wokół płyty boiska.

Niniejszy projekt obejmuje swoim zakresem jedynie dobór odpowiedniej konstrukcji nawierzchni boiska sportowego. Wyposażenie, kolorystyka płyty boiska oraz linii jak i ich rozmieszczenie wg odrębnego opracowania.

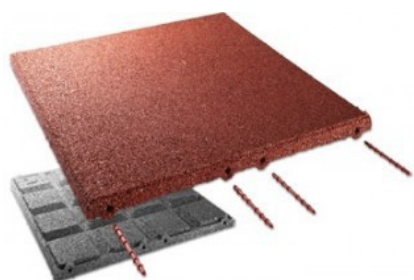
Zestawienie powierzchni:

- nawierzchnia poliuretanowa:	935 m²
-------------------------------	--------------------------

3.6. Plac zabaw – konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano plac zabaw o powierzchni 40m² w kształcie kwadratu o bokach 20x20m. Nawierzchnia bezpieczna z płyt gumowych z granulatu SBR układana będzie na projektowanej podbudowie.

Nawierzchnia występuje w gotowych elementach o wymiarach 500x500 mm i grubości 45 mm. Nawierzchnia jest wodoprzepuszczalna, składa się z dwóch warstw połączonych ze sobą. Dolna część składa się z mieszaniny granulatu gumowego SBR oraz kleju poliuretanowego, a górna część to warstwa kolorowego granulatu EPDM zmieszanego z klejem poliuretanowym. Wierzchnia część płyt jest gładka, po obwodzie sfrezowana. Spód płyty składa się z 16 wystających kwadratowych pól imitujących „tabliczkę czekolady”. Nawierzchnia musi posiadać atest PZH oraz certyfikat bezpieczeństwa upadku (HIC) na wysokość min. 1,5 m uzyskany zgodnie z PN-EN 1177.



Łączenie poszczególnych elementów nawierzchni następuje dzięki wykorzystaniu systemowych karbowanych kołków montażowych o średnicy min. 15 mm i długości min. 95 mm. Ze względu na wytrzymałość łączy nie dopuszcza się stosowania kołków o mniejszej średnicy ani gładkich. Osiem kołków montażowych jest umieszczanych w dwóch krawędziach każdego elementu nawierzchni. Zaleca się układanie płytek w „cegiełkę” tj. jeden rząd względem drugiego przesunięty o pół płytki.

Nawierzchnia bezpieczna obramowana będzie systemowym elastycznym obrzeżem z wewnętrznym usztywnieniem (wewnątrz obrzeża zatopiono stalową konstrukcję) oraz dodatkowymi kotwami montażowymi. Kotwy mają za zadanie poprawę stabilności mocowania w ławie. W czole obrzeża znajdują się otwory na karbowane kołki montażowe służące do łączenia ze sobą sąsiadujących obrzeży.



Zestawienie powierzchni:

- nawierzchnia poliuretanowa: **40 m²**

Niniejszy projekt obejmuje swoim zakresem jedynie dobór odpowiedniej konstrukcji nawierzchni placu zabaw. Kolorystyka nawierzchni oraz urządzenia jak i ich rozmieszczenie wg odrębnego opracowania.

3.7. Dostosowanie obiektu dla osób niepełnosprawnych

Zaproponowane rozwiązanie zapewnia bezpieczeństwo ruchu na drodze z prędkością dostosowaną do warunków widoczności i stanu nawierzchni. Droga pełni funkcję dojazdu wewnętrznego (szkoła i mieszkańcy). Wszystkie drogi są o spadkach podłużnych nie przekraczających 5%. Nie ogranicza to dostępności do drogi osobom niepełnosprawnym. W miejscach lokalnego obniżenia krawężnika, na połączeniu chodnika z drogą, przewiduje się wyniesienie krawężnika w stosunku do jezdni o wartość 2cm. Obniżenia te zlokalizowano na ciągach pieszych.

3.8. Konstrukcja nawierzchni

Parking 1

8 cm nawierzchnia z kostki betonowej z betonu wibroprasowanego szara (czerwona dla miejsc postojowych)

5 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4

nośność podbudowy $E_2 \geq 80\text{MPa}$

20cm podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)

33cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2
geowłóknina separacyjna

podłoże gruntowe o nośności G4 o $E_2 \geq 25\text{MPa}$

Droga dojazdowa w km 0+000 ÷ 0+080

8 cm nawierzchnia z kostki betonowej z betonu wibroprasowanego szara

5 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4

nośność podbudowy $E_2 \geq 80\text{MPa}$

20cm podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)

15cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2
geowłóknina separacyjna
podłoże gruntowe o nośności G2 o $E_2 \geq 50\text{MPa}$

Droga dojazdowa w km 0+080 ÷ 0+140

8 cm nawierzchnia z kostki betonowej z betonu wibroprasowanego szara
5 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4
nośność podbudowy $E_2 \geq 80\text{MPa}$
20cm podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)
15cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2
20cm mieszanka niezwiązana CNR (0-31,5)
georuszt trójosiowy
20cm mieszanka niezwiązana CNR (0-31,5)
georuszt trójosiowy
geowłóknina separacyjna
podłoże gruntowe o nośności G4 o $E_2 \geq 25\text{MPa}$

Parking 2 oraz droga dojazdowa w km 0+140 ÷ 0+177

8 cm nawierzchnia z kostki betonowej z betonu wibroprasowanego szara (czerwona dla miejsc postojowych)
5 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4
nośność podbudowy $E_2 \geq 80\text{MPa}$
20cm podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)
15cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2
20cm mieszanka niezwiązana CNR (0-31,5)
georuszt trójosiowy
geowłóknina separacyjna
podłoże gruntowe o nośności G4 o $E_2 \geq 25\text{MPa}$

Stosowane ograniczenia jezdni i chodników:

Jezdnia – betonowy krawężnik uliczny 15x30x100 cm

Chodniki – obrzeża betonowe 8x30x100 cm

Na łukach należy stosować krawężniki i obrzeża łukowe o promieniu odpowiadającym wartości projektowanej.

Konstrukcja chodników

08 cm nawierzchnia z kostki betonowej z betonu wibroprasowanego (szara)

05 cm podsypka piaskowa

nośność podbudowy $E_2 \geq 80\text{MPa}$

32cm podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C90/3 (0-31,5)

15cm warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem C1,5/2

geowłóknina separacyjna

podłoże gruntowe o nośności G4 o $E_2 \geq 25\text{MPa}$

Kostkę należy układać na wykonanej warstwie podsypki cementowo-piaskowej 1:4. Kostkę układa się na podsypce w taki sposób, aby szczeliny między kostkami wynosiły 2-3 mm. Po ułożeniu kostki, szczeliny należy wypełnić piaskiem drobnej frakcji, a następnie zamieść powierzchnię ułożonych kostek i przystąpić do ubijania nawierzchni. Piasek do wypełniania spoin powinien odpowiadać wymaganiom normy PN-B-11113.

Konstrukcja nawierzchni płyty boiska sportowego

1,3cm nawierzchnia poliuretanowa

3,5cm warstwa stabilizująca, poliuretanowa na bazie granulatu SBR

20cm warstwa stabilizowana mechanicznie z kruszywa kamiennego sortowanego frakcji 0-31,5 mm

36cm warstwa stabilizowana mechanicznie z kruszywa kamiennego sortowanego frakcji 4-31,5mm

zmienna warstwa spadkowa o podsypka rur drenarskich z kruszywa płukanego 4-16mm stanowiąca drenaż wgłębny odbioru wód opadowych z płyty boiska

- geowłóknina separacyjna

Podłoże pod podbudowę powinno być suche, równe, stabilne i bez zanieczyszczeń. Mechaniczne profilowanie i zagęszczanie podłoża do współczynnika zagęszczenia $Is=0,98$. Podłoże należy wzmocnić geowłókniną, na której należy ułożyć warstwę odsączającą (spadkową).

Podbudowę dynamiczną i nawierzchnię płyty po obwodzie boiska należy zamknąć obramowaniem z obrzeża betonowego o wymiarach 100x30x8 cm na ławie betonowej z oporem z betonu B-10 z wypełnieniem spoin piaskiem.

Nawierzchnia przepuszczalna poliuretanowa dla wody projektuje się na podbudowie z kruszywa kamiennego. Instaluje się warstwę przepuszczalną dla wody i warstwę stabilizującą gr. 35mm na bazie granulatu SBR. Następnie warstwę gr. 10-11mm z granulatu SBR, następnie warstwę natrysku (mieszanka granulatu EPDM zmieszana z PU) o gr. 2-3mm. Dopuszcza się zastosowanie innej konstrukcji poliuretanowej typu EPDM spełniającej poniższe wymagania:

Wymagania techniczne wierzchniej warstwy z poliuretanu

- Grubość całkowita – min. 12 mm
- Wytrzymałość na rozciąganie - min. 0,70 MPa
- Wydłużenie względne przy rozciąganiu – min. 50%
- Wytrzymałość na rozdieranie – min. 100 N
- Ścieralność - max. 0,09 mm
- Odporność na uderzenia powierzchnia odbicia kulki (mm²) - max. 600
- Stan powierzchni po badaniu - bez zmian

Oferowana nawierzchnia syntetyczna musi posiadać następujące dokumenty:

- Aprobata lub Rekomendacja ITB lub ewent. inny dokument (atest, certyfikat, wyniki badań itp.) wydany przez instytucję uprawnioną do badania i certyfikowania wyrobów, potwierdzające, że nawierzchnia posiada żądane parametry
- Attest Higieniczny PZH
- Dokument potwierdzający spełnienie przez oferowaną nawierzchnię wymogów normy DIN18035/6
- Karta techniczna systemu

- Badania na zawartość pierwiastków śladowych
- Autoryzacja producenta systemu
- Deklaracja zgodności (dokument odbiorowy)

Montaż nawierzchni boiska winien wykonać wykonawca przeszkolony przez producenta poliuretanu, wg podanej przez niego szczegółowej instrukcji montażu i wskazań.

Konstrukcja nawierzchni placu zabaw

4,5cm	nawierzchnia elastyczna poliuretanowa
5cm	warstwa stabilizowana mechanicznie z kruszywa łamanego 0,05 – 5mm
15cm	warstwa stabilizowana mechanicznie z kruszywa łamanego (kruszonego) 4-30
15cm	warstwa odsączająca z piasku zagęszczonego $I_s=1$
-	geowłóknina separacyjna

Wymagane dokumenty dotyczące nawierzchni które należy dołączyć do oferty

- Badania laboratoryjne parametrów użytkowych nawierzchni, potwierdzające ich zgodność w opisanymi wymogami
- Badania na zawartość metali ciężkich w nawierzchni
- Dowód wydania w przeszłości Rekomendacji Technicznej ITB
- Certyfikat Bezpieczeństwa upadku z wysokości 1,5 m uzyskany zgodnie z PN-EN 1177
- Atest Higieniczny PZH

3.9. Odwodnienie

Drogi parkingi

Woda opadowa z powierzchni drogi i parkingów odprowadzona będzie poprzez ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych, w kierunku projektowanych wpustów drogowych a następnie do kanalizacji deszczowej. Projekt odwodnienia – kanalizacji deszczowej nie zawiera się w niniejszej dokumentacji.

Boisko sportowe

Istniejące boisko zostało wykonane na podbudowie gruzowej z drenażem. Mając

na uwadze istniejące uszkodzenia boiska można wnioskować, że boisko nie ma dobrego odwodnienia a przy występujących gruntach nieprzepuszczalnych sprawa odwodnienia odgrywa tu najważniejszą rolę. Przyjęto zatem wykonanie rozbiórki istniejącego boiska sportowego wraz z podbudową.

Pod powierzchnią boiska sportowego zaprojektowano drenaż odwadniający. Zaprojektowano dwa główne dreny odwadniające, do których pod kątem 90° będą podłączone sączki. Po długim boku boiska, po obu stronach jego osi, w odległości 11m zostaną ułożone dwa dreny główne Dn 126/113mm. Do zbieracza zostanie podłączonych po 29 sączków, rozmieszczonych naprzemiennie co 3,0m po jego obu stronach. Na początku ciągu drenarskiego należy umieścić studzienki rewizyjne (Sr1, Sr2) z rurą karbowaną Dn315mm z wbudowanym osadnikiem piaskowym. Na końcu tego ciągu należy umieścić studzienkę osadnikową z filtrem (SO1, SO2). Podłączenia do studzienek 2 tworzywa sztucznego poprzez wejścia in situ. Długość drenów głównych wynosi łącznie 88m. Połączenie sączka z przewodem drenarskim należy wykonać za pomocą trójnika 90°. Rozstaw sączków - 3,0m. Zagłębienie sączków zgodnie z profilem podłużnym.

Do wykonania drenażu należy wykorzystać rury drenarskie z filtrem z włókna syntetycznego. Zbieracz wykonać z rury o średnicy 126(113) i ułożyć ze spadkiem 0,2%, sączki wykonać z rury o średnicy 75(65) ze spadkiem 0,3%. Sieć drenażową ułożyć na głębokości minimum 30cm. Wolne końce sączków zabezpieczyć zaślepkami. Grunt nawożony na płytę boiska należy ukształtować tak, by uzyskać spadek w kierunku sączków. Przewody drenażowe należy ułożyć w obsypce o grubości 0,2-0,25m wykonanej z grubego żwiru lub gruboziarnistego piasku.

Rury drenarskie chronić przed uszkodzeniem ciężkim sprzętem.

Rzędne projektowanych studni, spadki przewodów drenarskich, długości przewodów, materiał rur oraz średnice - według załączonej części graficznej opracowania.

3.10. Sieci uzbrojenia terenu

Zgodnie z mapą do celów projektowych na podstawie której wykonywany jest przedmiotowy projekt, ciągi komunikacyjne zlokalizowane są w miejscu występowania następujących sieci uzbrojenia terenu:

- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej
- sieć wodociągowa.

Na etapie realizacji zadania wystąpić o nadzór przy robotach prowadzonych przy istniejących sieciach do gestorów tych sieci. W razie potrzeby od gestorów wszystkich sieci znajdujących się pod projektowanymi ciągami komunikacyjnymi należy uzyskać odpowiednie warunki i uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia tych sieci bądź ich przebudowy.

W czasie prowadzenia robót należy zwrócić szczególną uwagę na istniejące sieci wchodzące w kolizję z projektowaną konstrukcją ciągów lub na inne niezidentyfikowane.

W razie wystąpienia kolizji, podczas wykonywania robót ziemnych z istniejącą siecią podziemną oraz koniecznością jej zabezpieczenia bądź przebudowy należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie odpowiedniego gestora danej sieci.

Zabezpieczenia sieci

Warunki ochrony istniejącego uzbrojenia:

- utrzymać bezwzględnie istniejącą niweletę terenu,
- zlecić sprawowanie nadzoru branżowego wszystkim właścicielom uzbrojenia,
- roboty ziemne prowadzić z należytą ostrożnością a w miejscach zbliżenia do naniesionych na mapie sieci.

Nie przewiduje się obniżenia obecnej rzędnej wysokościowej terenu nad istniejącymi sieciami. W razie konieczności sieci zabezpieczyć np. rurami dwudzielnymi typu AROT wg wytycznych właścicieli sieci.

3.11. Roślinność

Inwestycja wymagać będzie wycinki drzew oraz krzewów. Projekt wycinki nie zawiera się w niniejszej dokumentacji.

3.12. Rozbiórki

Przewiduje się do rozbiórki:

- nawierzchnia poliuretanowa boiska sportowego,
- ogrodzenie w miejscach kolizyjnych z odbudową w nowym śladzie.

4. Informacje dodatkowe

- 4.1. Projektowany układ drogowy nie narusza istniejących stosunków wodnych.
- 4.2. Teren obejmujący przedmiotowe zadanie nie podlega ochronie konserwatorskiej.
- 4.3. Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana na terenie eksploatacji górniczej.
- 4.4. Wszystkie przedstawione wymiary i lokalizacje należy sprawdzić, przed wykonaniem robót, w terenie. W przypadku jakichkolwiek niezgodności lub niejasności należy zwrócić się do Projektanta w celu ich wyjaśnienia.
- 4.5. Projektowana inwestycja nie będzie generowała zwiększonej ilości hałasu. Inwestycja nie będzie generowała dodatkowych zapachów ani szkodliwych substancji.
- 4.6. Inwestycja nie przyczyni się do zwiększenia produkcji odpadów.
- 4.7. Inwestycja nie będzie generowała wibracji, promieniowania, promieniowania jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń.
- 4.8. Wszystkie połączenia projektowanego układu komunikacyjnego należy dowiązać do stanu istniejącego. Przewidziano niwelację istniejącego terenu i chodników na odcinku ok. 1m w celu dowiązania się do projektowanego rozwiązania.
- 4.9. Wszystkie użyte materiały budowlane powinny być niepalne lub trudnozapalne oraz muszą być oznakowane znakiem budowlanym „B” lub „CE” i posiadać świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie.

5. Opis technologii robót

Drogi i parkingi

Po geodezyjnym wytyczeniu w terenie miejsca usytuowania inwestycji na całej jego powierzchni zebrać warstwę humusu (dla nowo projektowanych elementów). Następnie wykorytować teren pod projektowaną konstrukcję nawierzchni. Przed korytowaniem

należy dokonać przekopu kontrolnego w celu dokładnego zlokalizowania istniejących sieci oraz, by wykluczyć kolizję z innymi nie zinwentaryzowanymi sieciami. Dla istniejących odcinków ciągów komunikacyjnych należy je rozebrać do głębokości umożliwiającej wykonanie nowej nawierzchni.

Następnie należy zabezpieczyć istniejące sieci wchodzące w kolizję zgodnie z podanymi warunkami otrzymanymi od gestorów sieci. Przy wykryciu uzbrojenia nie zinwentaryzowanego kolidującego z robotami – należy uzyskać opinię gestora i zabezpieczyć zgodnie z jego warunkami.

Następnie należy ukształtować powierzchnię dna umożliwiającą wykonanie warstw konstrukcyjnych. Na odpowiednio przegotowanej powierzchni dna należy ułożyć geowłókninę separacyjną i odpowiednio poszczególne warstwy konstrukcyjne w tym georuszt. Następnie należy ułożyć krawężniki na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Szczegóły ułożenia krawężników należy wykonać zgodnie ze szczegółami zawartymi w części rysunkowej.

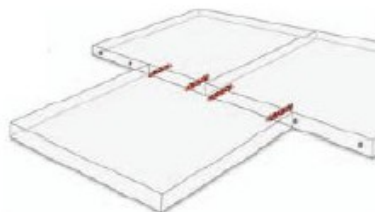
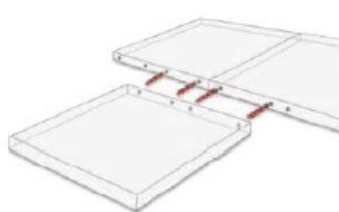
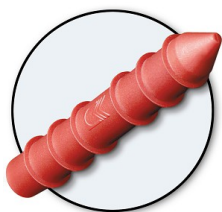
Po wykonaniu krawężników należy wykonać kolejne warstwy konstrukcyjne, a następnie ułożyć nawierzchnię z kostki betonowej.

Roboty budowlane wykonać zgodnie z obowiązującymi normami (PN –S-06102 Drogi Samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie, PN-S-96012 Drogi samochodowe. Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem), sztuką budowlaną i przepisami BHP.

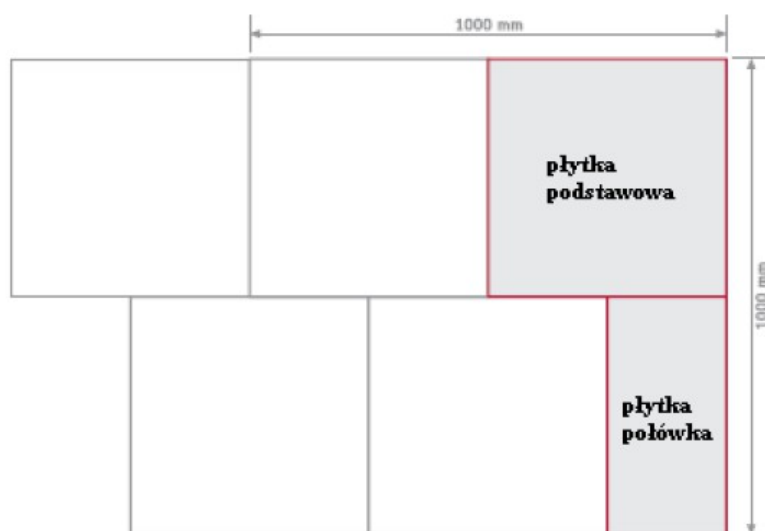
Plac zabaw

Sposób układania nawierzchni

Płyty Flexi-Step są układane ręcznie na stabilnej podbudowie. Przed montażem zaleca się szczegółowe zapoznanie z instrukcją montażu producenta instalowanej nawierzchni. Łączenie poszczególnych elementów nawierzchni (Flexi-Step) następuje dzięki wykorzystaniu systemowych karbowanych kołków montażowych o średnicy min. 15 mm i długości min. 95 mm. Ze względu na wytrzymałość łączy nie dopuszcza się stosowania kołków o mniejszej średnicy, płaskich ani gładkich. Osiem kołków montażowych jest umieszczanych w dwóch krawędziach każdego elementu nawierzchni.



Zaleca się układanie płytek w „cegiełkę” tj. jeden rząd względem drugiego przesunięty o pół płytki.



Warunki niezbędne do prawidłowej instalacji nawierzchni

Prace powinny być wykonywane przez cały czas instalacji w temperaturze powyżej +3°C oraz przy braku opadów atmosferycznych.

6. Uwagi końcowe

- 6.1. Zastosowane rozwiązania projektowe mogą być, za zgodą projektantów, zastąpione przez inne zbliżone z uwzględnieniem wynikających z tych zmian konsekwencji.
- 6.2. Wszystkie użyte materiały powinny odpowiadać atestom technicznym zgodnie z odpowiednimi normami.
- 6.3. Roboty budowlane i montażowe powinny być prowadzone zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, obowiązującymi przepisami, normami i instrukcjami producentów oraz Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót.

6.4. Każdorazowe wykorzystanie niniejszej dokumentacji winno odbyć się za zgodą i wiedzą autora dokumentacji.

Podpis projektanta

Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017

.....

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:	Rozbudowa i przebudowa budynku szkoły podstawowej w Strzyżowicach wraz z zagospodarowaniem terenu Wieś Strzyżowice dz. nr 2542, 2367/22, 2367/38 Jedn. ewid. 240106_2, Psary Obręb 0008, Psary km.6 i 8
INWESTOR	Gmina Psary ul. Malinowicka 4, 42-512 Psary
PROJEKTANT / ADRES:	MGR INŻ. PIOTR LEGOMSKI ul. Szczęść Boże 104b, 42-600 Tarnowskie Góry

ROBOTY DROGOWE

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów:

- Projekt branży drogowej obejmuje swym zakresem
 - budowę miejsc postojowych przed Przedszkolem wraz z dojazdem – Parking nr 1,
 - przebudowę drogi wewnętrznej – Droga wewnętrzna,
 - budowę miejsc postojowych z podłączeniem do drogi wewnętrznej – Parking nr 2,
 - wymianę nawierzchni poliuretanowej boiska sportowego,
 - budowę placu zabaw w części dotyczącej konstrukcji nawierzchni.
- Przewidziano wykonanie robót odcinkowo w zależności od kolejności budowy kanalizacji deszczowej oraz uwzględniając dojazd do szkoły i zabudowy mieszkaniowej. Wykonawca ustali z Zamawiającym odpowiednią kolejność robót z uwzględnieniem pozostałych prac budowlanych.

Kolejność realizacji:

- wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy,
- roboty przygotowawcze: rozbiórka istniejących elementów inżynierskich,
- wytyczenie tras,
- wycinka zieleni (drzew i krzewów),
- usunięcie warstwy humusu,
- wykonanie wykopów,
- profilowanie i zagęszczenie podłoża,
- warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg i chodników,
- uporządkowanie terenu.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

- Ulica 1 Maja z jezdnią o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- Kompleks szkolno-przedszkolny,
- urządzenia elektroenergetyczne i teletechniczne,
- sieć wodociągowa, gazowa i kanalizacji.

3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- Czynne ciągi komunikacyjne.
- Według mapy zasadniczej, przez teren przeznaczony pod projektowaną inwestycję przebiegają podziemne instalacje/sieci. Należy zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia robót, aby nie uszkodzić przyłączy/sieci i nie stworzyć zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia.
- Niezidentyfikowane sieci uzbrojenia terenu.

Należy mieć na uwadze to, że roboty budowlane prowadzone będą na większości odcinków przy czynnym ruchu i w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej, obiektów handlowych oraz użyteczności publicznej (zespół szkolno-przedszkolny). Zabezpieczenia budowy muszą w szczególności uniemożliwiać wtargnięcie na teren budowy osób postronnych, a także zabezpieczenia budowy przed złodziejstwem i wandalizmem oraz **dzieci**, co może mieć znaczący wpływ na organizację robót i sposób zagospodarowania placu budowy. Na organizację placu budowy będą mieć także wpływ wymagania wynikające z projektu organizacji ruchu na czas budowy. Konieczność zachowania i ochrony istniejących drzew, wiązać się będzie z odpowiednim ograniczeniem stosowania sprzętu mechanicznego w rejonie ich występowania.

4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania w trakcie realizacji robót drogowych mogą wystąpić następujące elementy stwarzające zagrożenia dla pracowników i użytkowników dróg:

- wykopy powstałe w trakcie robót ziemnych i korytowania pod korpus drogi,
- odsłonięte podczas robót ziemnych sieci,
- praca maszyn budowlanych,
- wymuszona pozycja przy pracach brukarskich,
- przenoszenie ciężkich materiałów,
- realizacja zadania w pasie drogowym może spowodować zagrożenie dla robotników ze strony pojazdów poruszających się ulicą. Istniejący ruch pieszych

powodować może zagrożenie w stosunku do pieszych ze strony sprzętu drogowego. Należy wprowadzić taką organizację ruchu drogowego, według której obowiązywać będą przepisy ruchu drogowego z zabezpieczeniem ruchu pieszych.

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

- przed przystąpieniem do pracy na poszczególnych rodzajach robót, należy dokonać szkolenia stanowiskowego pracowników;
- osobne szkolenie powinni przejść operatorzy wszystkich maszyn używanych przy budowie/remoncie dróg wewnętrznych.

Nie wolno dopuścić do pracy pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności do jej wykonania, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Pracodawca jest obowiązany zapewnić przeszkolenie pracownika w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenie okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie wstępne obejmuje: instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy, szkolenie podstawowe. Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego oraz instruktażu podstawowego powinno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych przechodzą szkolenie okresowe (w formie instruktażu) nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach, na których występują duże zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy, inne osoby kierujące pracownikami (np. mistrzowie, kierownicy) podlegają szkoleniom nie rzadziej niż co 6 lat. Szkolenie okresowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym.

Sprawą niezwykle ważną jest, aby wszystkie rodzaje szkoleń w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracodawców i pracowników budowlanych realizowane były według programów dostosowanych pod względem formy i treści do poszczególnych rodzajów szkoleń, specyfiki zagrożeń i uciążliwości na określonym

stanowisku czy grupie stanowisk.

Niezależnie od ukończonych szkoleń zatrudnieni przy budowie w części wykonywania wykopów, szczególnie operatorzy maszyn budowlanych winni zachować szczególną ostrożność przy robotach ziemnych. Może się bowiem zdarzyć, iż występują nie zaznaczone na mapie geodezyjnej, pomimo jej aktualizacji urządzenia. Należy zachować szczególną ostrożność przy demontażu i montażu krawężników, przy wykonywaniu wykopów oraz układaniu warstw nawierzchni.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywanych robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

- instruktaż pracowników,
- prace w pasie drogowym powinny być prowadzone przy zabezpieczeniu zgodnym z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu,
- roboty ziemne należy rozpocząć po powiadomieniu właścicieli sieci podziemnych i wskazaniu ich przebiegu w terenie poprzez wytyczenie geodezyjne,
- pracownicy powinni być wyposażeni w odpowiedni asortyment ubrań roboczych (kamizelki, kaski, obuwie itp.), dostosowany do rodzaju robót które wykonują,
- wykonanie oznakowania robót zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu.

Podpis projektanta

Tarnowskie Góry, dnia 30.01.2017

.....

B. CZĘŚĆ FORMALNO PRAWNA

**6. Spis uprawnień i zaświadczeń o przynależności
do izby inżynierów budownictwa:**

- mgr inż. Piotr Legomski Uprawnienia budowlane nr: SLK/1896/POOD/07
- mgr inż. Piotr Legomski Zaświadczenie o przynależności do izby
- mgr inż. Maciej Kotyś Uprawnienia budowlane nr: SLK/2138/POOD/08
- mgr inż. Maciej Kotyś Zaświadczenie o przynależności do izby



SLK/OKK/7131/1896/07

Katowice, dnia 20 grudnia 2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB

n a d a j e

Panu(i) Piotrowi Legomski

Mgr inż. budownictwa

ur. dnia 12 grudnia 1974 w Sosnowcu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny SLK/1896/POOD/07

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

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

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

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

Otrzymują:

1. Pan(i) Piotr Legomski
Królowej Jadwigi 25/60
41-300 Dąbrowa Górnicza
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1.
Mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz
2.
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
Mgr inż. Tadeusz Lipiński


Za zgodność z oryginałem

zakres:

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie **Pan(i) Piotr Legomski** jest uprawniony(a) w specjalności **drogowej** do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
 - 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego
 - 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**

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

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ
ŚLĄSKIEGO OKRĘGU INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

Za zgodność z oryginałem



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-FZH-QFB-61F *

Pan Piotr Legomski o numerze ewidencyjnym SLK/BM/2392/04
adres zamieszkania ul. Szczęść Boże 104b, 42-600 Tarnowskie Góry
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2017-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-16 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

* 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.



Za zgodność z oryginałem



SLK/OKK/7131/2138/08

Katowice, dnia 17 grudnia 2008 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB n a d a j e

Panu(i) Maciejowi Kotyś

Mgr inż. budownictwa
ur. dnia 14 listopada 1978 w Bytomiu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/2138/POOD/08

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

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

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

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

Otrzymują:

1. Pan(i) Maciej Kotyś
Chorzowska 55/18
41-902 Bytom
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1.
Mgr inż. Zbigniew Dzieńiewicz
2.
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
Mgr inż. Tadeusz Lipiński

Za zgodność z oryginałem

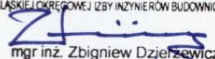
z a k r e s:

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie **Pan(i) Maciej Kotyś** jest uprawniony(a) w specjalności **drogowej** do:

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

bez ograniczeń.

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

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ
ŚLĄSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Zbigniew Dzięczewicz

Za zgodność z oryginałem



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SLK-1RK-S5D-R6G *

Pan Maciej Kotyś o numerze ewidencyjnym SLK/BD/5921/09
adres zamieszkania ul. Chorzowska 55/18, 41-902 Bytom
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-29 roku przez:

Franciszek Buszka, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

* 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.



Za zgodność z oryginałem

C. CZĘŚĆ GRAFICZNA