

# PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ

mgr inż. Marek Sabat ▪ ul. Ks. Ściegiennego 180, 26-026 Bilcza  
Tel.: +48 698 428 997 ▪ E-mail: mareksabat@poczta.onet.pl

**OBIEKT:** Droga gminna nr 160 527K „Pod lasem”

**KATEGORIA  
OBIEKTU  
BUDOWLANEGO:** Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

**NUMERY EWID.  
DZIAŁEK:** 111, 113

**OBREBY:** 0012 Koniusza

**INWESTOR:** Gmina Koniusza  
Koniusza 55  
32-104 Koniusza



**TYTUŁ PROJEKTU:** **Warunki Techniczne**

dla zadania pn.:

„Remont drogi gminnej «Pod lasem» nr 160 527K  
od km 0+000 do km 0+550 w m. Koniusza”.

**NUMER UMOWY:** 109/2023 z dn. 16.08.2023 r.

**WSPÓLNY SŁOWNIK  
ZAMÓWIENIA  
(KOD CPV):** 45233223-8

## AUTOR OPRACOWANIA:

### OŚWIADCZENIE:

Niniejszy projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu któremu służy.

Lp.	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1	Drogowa	Projektant	mgr inż. Marek Sabat SWK/0067/PBD/16		

Bilcza, sierpień 2023 r.

**Spis zawartości:**

<b>CZĘŚĆ OPISOWA.....</b>	<b>3</b>
<b>1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....</b>	<b>4</b>
<b>2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....</b>	<b>5</b>
2.1. RODZAJ OBIEKTU BUDOWLANEGO .....	5
2.2. LOKALIZACJA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	5
2.3. STAN ISTNIEJĄCY .....	5
2.4. STAN PROJEKTOWANY .....	5
<b>UPRAWNIENIA.....</b>	<b>10</b>
<b>CZĘŚĆ GRAFICZNA .....</b>	<b>14</b>
RYS. 1 ORIENTACJA W SKALI 1:10 000	
RYS. 2.1 – 2.3 PLAN SYTUACYJNY W SKALI 1:500	
<b>ZAŁĄCZNIKI.....</b>	<b>19</b>
LICENCJA MAPY ZASADNICZEJ (GP.6642.914.2023_1214_CL1) Z DN.19.07.2023 R.	

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

## **1. Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

- [1] Umowa nr 109/2023 z dnia 16 sierpnia 2023 r., zawarta pomiędzy Gminą Koniusza, a Markiem Sabatem.
- [2] Mapa zasadnicza w postaci wektorowej w skali 1:500.
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784).
- [4] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. 2023 poz. 682).
- [5] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645).
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518).
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 Nr 120 poz. 1126).
- [8] Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, GDDKiA, Politechnika Gdańska 2012.
- [9] Wytyczne Projektowania Ulic, GDDP Warszawa 1992.
- [10] R. Edel – „Odwodnienie dróg”, WKiŁ Warszawa 2000.
- [11] Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED), Transprojekt Warszawa 1979-1982.
- [12] Wytyczne rekomendowane dotyczące dróg WR-D-20 –70, Ministerstwo Infrastruktury 2020.

## **2. Charakterystyka obiektu budowlanego**

### **2.1. Rodzaj obiektu budowlanego**

Przedmiotem opracowania jest zadanie pn.: „Remont drogi gminnej „Pod lasem” nr 160 527K od km 0+000 do km 0+550 w m. Koniusza”.

### **2.2. Lokalizacja obiektu budowlanego**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Koniusza, która położona jest w południowej części kraju, na terenie województwa małopolskiego, w powiecie proszowickim, w gminie Koniusza.

### **2.3. Stan istniejący**

Obiekt jest drogą klasy „D” (dojazdowa) o przekroju jednojezdniowym o nawierzchni bitumicznej szerokości 3,0 m. Początek remontowanego odcinka jest zlokalizowany za łukiem poziomym ww. drogi prowadzącej do centrum Koniuszy. Koniec znajduje się w km 0+550, na skraju terenu zabudowy. Droga ta powiązana jest z drogą powiatową nr 181 79K za pomocą skrzyżowania, które nie jest objęte przedmiotową inwestycją. Przeciwny koniec nie ma połączenia z inną drogą.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Nawierzchnia ta jest w złym stanie technicznym z powodu pęknięć siatkowych, deformacji i wykruszeń krawędzi jezdni. Istniejące pobocza o zmiennej szerokości w znacznym stopniu są rozmyte przez wodę napływającą z przyległych terenów po intensywnych opadach deszczu. Pobocza te nie zachowują normatywnych spadków poprzecznych oraz wymaganych wysokości.

Wzdłuż drogi na odc. od km 0+000 do km 0+300 lokalnie po stronie prawej poprowadzone są rowy trawiaste, które są w złym stanie w wyniku znacznych zamuleń. Obsługa komunikacyjna przyległego terenu realizowana jest poprzez zjazdy. Istniejące zjazdy mają nawierzchnię gruntową, tłuczniową, bitumiczną i betonową.

Na terenie planowanej inwestycji znajdują się w dominującym stopniu grunty zalesione, nieużytki, zabudowa gospodarcza i domy jednorodzinne lub działki przeznaczone pod zabudowę jednorodziną. W obrębie tego terenu przeważa roślinność leśna, przydrożne skupiska drzew i krzewów, a także zwarta wieloletnia roślinność złożona z licznych gatunków traw.

W rzeźbie Płaskowyżu Proszowickiego dominują zaokrąglone garby o wysokościach względnych do 80 m, długich stokach, krętych liniach grzbietowych z wcinającymi się pomiędzy nie długimi, nieckowatymi dolinami. Remontowany odcinek drogi gminnej usytuowany jest w terenie pofałdowanym. Rzędne terenu wahają się od 282 do 298,0 m n.p.m.

W obrębie planowanej inwestycji zlokalizowane są urządzenia infrastruktury technicznej. Są to sieci energetyczne niskiego napięcia.

### **2.4. Stan projektowany**

Funkcja obiektu w stosunku do funkcji istniejącej drogi pozostanie niezmienna, czyli polegać będzie na ułatwieniu połączenia i dojazdu (łatwiejszy i szybszy przejazd na odcinku objętym remontem) do zabudów w północnej części wsi.

#### *2.4.1. Ogólne zamierzenia projektowe*

Projekt przewiduje odnowę istniejącej nawierzchni bitumicznej. Projektuje się wzmocnienie istniejących warstw bitumicznych na odc. od km 0+000 do km 0+450. Frezowanie na głębokość 3 cm ma mieć charakter planimetryczny w celu zniwelowania istniejących deformacji. Pozostałe warstwy konstrukcyjne na których ułożone będą nowe warstwy tj. wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego pozostają bez zmian. Odcinek od km 0+450 do km 0+550 należy przed ułożeniem warstw bitumicznych wyrównać dodatkową warstwą podbudowy zasadniczej z kruszywa żużlowego. Zakłada się obustronne, półmetrowe pobocza z kruszywa żużlowego, z powierzchniowym utwaleniem grysem i emulsją asfaltową. Remont obejmuje również wykonanie odmulenia istniejących rowów na odc. od km 0+015 do km 0+300.

Powyższy zakres robót mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego. Na trasie remontowanej drogi gminnej, w obrębie pasa drogowego nie przewiduje się wycinki drzew oraz rozbiórek obiektów kubaturowych.

Ogólnym warunkiem planowanej inwestycji jest osiągnięcie takich celów jak:

- potrzeba poprawy parametrów geometrycznych oraz stanu technicznego istniejącej drogi,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawa warunków ruchu pieszego,
- poprawa sprawnego odprowadzenia wody z jezdni,
- poprawa komfortu życia mieszkańców nieruchomości przyległych do drogi.

#### *2.4.2. Przebieg trasy w planie*

Przebieg trasy starano się zachować zgodnie z dotychczasowym tak aby nie ingerować w istniejące zagospodarowanie terenu. Trasa remontowanej drogi gminnej będzie zgodnie z kilometrażem z kierunku zachodniego na wschód.

#### *2.4.3. Założenia projektowe i parametry techniczne*

- Łączna długość odcinka – 550,00 m.
- Klasa drogi – D (dojazdowa).
- Kategoria ruchu – KR1.
- Prędkość do projektowania  $V_{dp}$  - 30 km/h.
- Szerokość jezdni – 3,00 m.
- Spadek poprzeczny – lewostronny 2%
- Szerokość poboczy z kruszywa żużlowego, z powierzchniowym utwaleniem grysem i emulsją asfaltową – 0,50 m.
- Pochylenia skarp wykopów oraz nasypów 1:1.5.
- Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadek poprzeczny jednostronny 2% oraz za pomocą rowu otwartego na odc. od km 0+015 do km 0+300.

#### *2.4.4. Ukształtowanie wysokościowe drogi*

Przebieg niwelety drogi wynika z dopasowania się do istniejącego terenu oraz założonych punktów stałych, do których należą m.in. istniejące zjazdy indywidualne oraz ciąg dalszy drogi gminnej nr 160 527K w km 0+000 o nawierzchni bitumicznej. Wysokościowy przebieg trasy starano się tak poprowadzić by uzyskać jednocześnie możliwie najlepsze parametry dla założonej klasy drogi.

#### 2.4.5. Odwodnienie

Remontowana droga ma zapewnione odwodnienie powierzchniowe poprzez założone spadki podłużne oraz poprzeczne. Ze względu na zły stan istniejącego rowu przewidziano jego odmulenie na odc. od km 0+015 do km 0+300, str. prawa.

#### 2.4.6. Przepusty pod koroną drogi

Nie dotyczy.

#### 2.4.7. Zjazdy

Przewiduje się wykonanie dwóch zjazdów wspólnych tj. w granicy działek sąsiednich w km ok. 0+140 oraz ok. 0+185 po stronie prawej. Ww. zjazdy na pola zaprojektowano jako typowe o nawierzchni bitumicznej.

Przecięcie krawędzi typowego zjazdu o naw. bitumicznej i drogi należy wyokrąglić łukiem o promieniu 3 m. Pod zjazdami w ciągu rowów odwadniających należy zastosować rury PP o średnicy  $\varnothing 40-50\text{cm}$  w zależności od warunków terenowych oraz zakończyć murkami czołowymi.

#### 2.4.8. Organizacja ruchu oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie dotyczy.

#### 2.4.9. Roboty ziemne

Nie dotyczy.

#### 2.4.10. Konstrukcja nawierzchni

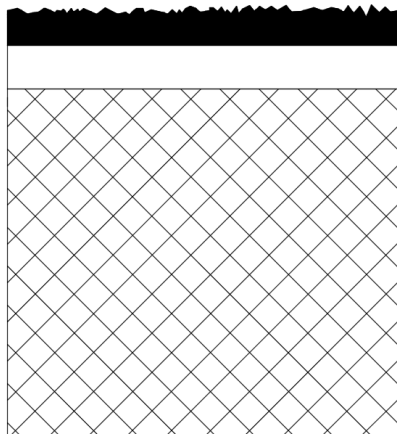
Remont przedmiotowej drogi obejmuje wykonanie wymiany nawierzchni bitumicznej na odcinku 0+000 – 0+550.

#### **Nawierzchnia drogi gminnej na odc. 0+000 – 0+450**

Istniejące warstwy bitumiczne należy sfrezować na głębokość 3 cm.

Przyjęto warstwy konstrukcji nawierzchni:

- a) warstwa ścieralna: beton asfaltowy (AC) o grubości 4 cm,
- b) warstwa wiążąca: beton asfaltowy (AC) o grubości 5 cm,



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S

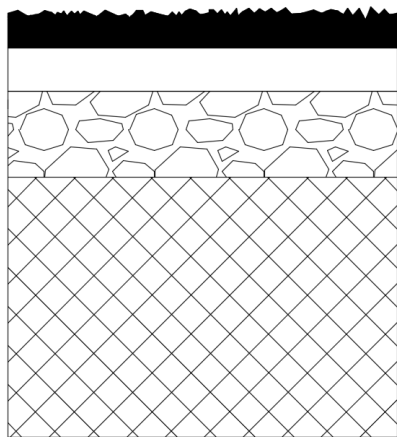
5 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

Istniejąca konstrukcja nawierzchni  
po sfrezowaniu 3 cm warstwy bitumicznej

### **Nawierzchnia drogi gminnej na odc. 0+450 – 0+550**

Przyjęto warstwy konstrukcji nawierzchni:

- a) warstwa ścieralna: beton asfaltowy (AC) o grubości 4 cm,
- b) warstwa wiążąca: beton asfaltowy (AC) o grubości 5 cm,
- c) dodatkowa warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa żuźlowego o grubości 10 cm.



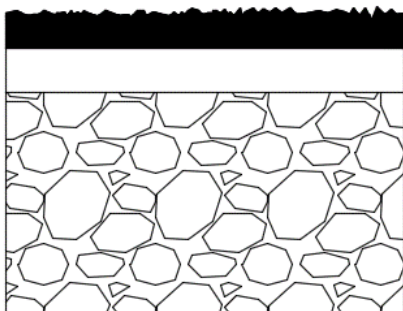
- 4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S
- 5 cm - w-wa wiążąca z AC 16W
- 10 cm - dodatkowa w-wa podbudowy  
zasadniczej z kruszywa żuźlowego

Istniejąca konstrukcja nawierzchni

### **Nawierzchnia zjazdów na pole**

Przyjęto warstwy konstrukcji nawierzchni:

- a) warstwa ścieralna: beton asfaltowy (AC) o grubości 4 cm,
- b) warstwa wiążąca: beton asfaltowy (AC) o grubości 5 cm,
- c) warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa żuźlowego o grubości 25 cm.



- 4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S
- 5 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

25 cm - w-wa podbudowy zasadniczej  
z kruszywa żuźlowego

---

Całkowita grubość konstrukcji - 34 cm

#### ▪ Związanie międzywarstwowe

Bez względu na kategorię ruchu musi być stosowane wiązanie pomiędzy warstwami asfaltowymi oraz pomiędzy warstwami podbudowy niezwiązanej lub związanej spoiwem hydraulicznym a warstwą asfaltową. Wiązanie warstw nawierzchni uzyskuje się skrapianiem lepiszczem asfaltowym podłoża pod wykonywaną warstwę. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować emulsję asfaltową lub asfalt upłynniony rozpuszczalnikami organicznymi. Właściwości lepiszcza asfaltowego do skrapiania powinny być dostosowane do warunków stosowania (typ i porowatość podłoża i wykonywanej warstwy, temperatura otoczenia, wilgotność). Skropienie powinno być wykonywane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia.



Układana warstwa asfaltowa	Podłoże pod warstwę asfaltową	Ilość pozostałego lepiszcza [kg/m <sup>2</sup> ]
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC	Podbudowa z kruszywa	0,5 – 0,7
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC	Stara nawierzchnia asfaltowa (frezowana)	0,3 – 0,5
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC	Warstwa wiążąca asfaltowa	0,2 – 0,4

Dokładne zużycie lepiszczy powinno być ustalone w zależności od rodzaju warstwy, stanu jej powierzchni oraz zastosowanego lepiszcza i zaakceptowane przez Inżyniera.

Rzeczywiste zużycie emulsji asfaltowej Wykonawca ustali na odcinku próbnym.

▪ Uwagi ogólne

Konstrukcje nawierzchni zostały zaprojektowane na podstawie „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych” oraz „WR-D-60 Nawierzchnie i geotechnika”. Stosowane do budowy nawierzchni materiały składowe mieszanek i gotowe mieszanki muszą spełniać wymagania aktualnie obowiązujących norm przedmiotowych, zatwierdzonych lub zalecanych administracyjnie przepisów technicznych lub być dopuszczone na podstawie świadectw lub aprobat technicznych wydanych przez uprawnione do tego instytucje.

## **UPRAWNIENIA**



**ŚWIĘTOKRZYSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA**

Kielce, dnia 27 czerwca 2016r.

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**  
sygn. akt SK-0054-0027(2)/16

## **DECYZJA**

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*Dz.U. z 2014r. poz. 1946 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2016r. poz. 290*) oraz § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2014r. poz. 1278*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

**Pan Marek Sabat**

magister inżynier budownictwa  
ur. dnia 8 czerwca 1989 roku w Kielcach

**otrzymuje**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

**nr ewidencyjny SWK/0067/PBD/16**

**do projektowania**

**w specjalności inżynieryjnej drogowej  
bez ograniczeń.**

## **UZASADNIENIE**

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

## **Pouczenie**

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

## **Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej**

mgr inż. Andrzej Pieniążek  
Przewodniczący składu orzekającego



Otrzymują:

1. Pan Marek Sabat  
ul. Zastawie 6 Bilcza  
26-026 Morawica
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

dr inż. Stefan Szałkowski  
Członek składu orzekającego

mgr inż. Elżbieta Chociaj  
Członek składu orzekającego

Uprawnienia budowlane nadane

**Pan Markowi Sabat**

magistrowi inżynierowi budownictwa

ur. dnia 8 czerwca 1989 roku w Kielcach

**nr ewidencyjny SWK/0067/PBD/16**

**do projektowania**

**w specjalności inżynierskiej drogowej**

**bez ograniczeń**

upoważniają:

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy - Prawo budowlane do:

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie do:

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności;
- projektowania obiektu budowlanego, takim jak:
  - 1) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
  - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

**Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej**




mgr inż. Andrzej Pieniążek

Przewodniczący składu orzekającego



mgr inż. Stefan Szalkowski

Członek składu orzekającego



mgr inż. Elżbieta Chociaj

Członek składu orzekającego



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**SWK-YTC-6PG-517 \***

Pan Marek Sabat o numerze ewidencyjnym SWK/BD/0141/16

adres zamieszkania ul. Ściegiennego 180, 26-026 Bilcza

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-09-01 do 2023-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-08-16 roku przez:

Ewa Skiba, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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



## **CZĘŚĆ GRAFICZNA**

## **ZAŁĄCZNIKI**