

Adnotacje urzędowe:

Nazwa i adres Inwestora:



GMINA PURDA
PURDA 19
11-030 PURDA

Nazwa i adres jednostki projektowej:

ARKAS-PROJEKT

ARKAS – PROJEKT SP. Z O.O. SP. K.

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,
TEL. (089) 532 45 00, FAX. (089) 532 45 10

Nazwa opracowania:

KONCEPCJA

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

**Opracowanie Program Funkcjonalno – Użytkowego dla realizacji drogi nr 165005N
wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kaborno, gm. Purda realizowanej
w ramach programu Polski Ład**

Wstępny zakres obszaru realizacji inwestycji (nie dotyczy obszarów zajętych pod zjazdy, infrastrukturę techniczną, itp.):

**Działki nr: 66/3, 68, 95 – obręb Klewki; działka nr 41 – obręb Trękusek;
działki nr: 12/1, 12/2, 98, 205/1, 205/2, 205/3, 207, 209/3, 221/2, 222, 223/1,
224, 231 – obręb Kaborno**

Branża:		Drogowa			Kod CPV:	
Stanowisko:	Imię i nazwisko:		Specjalność i nr uprawnień:		Podpis:	
Projektant:	mgr inż. Krystian Obidziński		spec. drogowa WAM/0096/POOD/09 spec. sanitarna WAM/0051/PWBS/21			
Sprawdzający:	mgr inż. Arkadiusz Obidziński		spec. drogowa WAM/0014/POOD/08			
Nr archiwalny:		Data opracowania:		Stadium:	Nr tomu:	Nr egzemplarza:
400-ARKAS/OLS/2021		Luty 2022r.		KP		



KONCEPCJA

drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kaborno, gm. Purda relizowanej w ramach programu Polski Ład

SPIS TREŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA	4
1 ZAKRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.....	4
1.1. Zakres opracowania	4
1.2. Przepisy związane	5
2 ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	6
2.1 Zamierzony sposób użytkowania.....	6
2.2 Stan istniejący	6
2.2.1 Powiązania z istniejącą siecią dróg	6
2.2.2 Ruch pieszny	6
2.2.3 Komunikacja publiczna	6
2.2.4 Obiekty inżynierskie.....	6
2.2.5 Uzbrojenie terenu	6
2.2.6 Odwodnienie w stanie istniejącym	7
3 UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO	8
3.1 Forma architektoniczna obiektu budowlanego.....	8
3.2 Układ przestrzenny – stan projektowany	8
3.2.1 Charakterystyka ogólna	8
3.2.2 Rozwiązania w planie	9
3.2.3 Niweleta i odwodnienie	10
3.2.4 Zjazdy	12
3.2.5 Obiekty budowlane przeznaczone do rozbiórki i odtworzenie i zabezpieczenie istniejących obiektów budowlanych	13
3.2.6 Drenaże	13
3.2.7 Oświetlenie	13
3.2.8 Kanał technologiczny.....	14
3.2.9 Kolizje z sieciami uzbrojenia terenu	14
3.2.10 Umocnienie skarp	15
3.2.11 Oznakowanie	15
3.2.12 Roboty ziemne.....	16
3.2.13 Wycinka drzew i krzewów	17

4 PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO 18

4.1	Parametry projektowe.....	18
4.2	Konstrukcje.....	19
4.2.1	Konstrukcja jezdni	19
4.2.2	Zjazdy bitumiczne	20
4.2.3	Zjazdy z kostki betonowej - propozycja	21
4.2.4	Dojścia.....	21
4.3	Przepusty na rowach drogowych i pod korpusem drogowym	21

**5 KOPIE ZAŚWIADCZEŃ Z IZB BUDOWLANYCH ORAZ KOPIE DECYZJI O
NADANIU UPRAWNIEŃ PROJEKTOWYCH LUB KOPIE DECYZJI O WPISIE DO
CENTRALNEGO REJESTRU OSÓB POSIADAJĄCYCH UPRAWNINIA 22**

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA..... 30

1. Plan orientacyjny - rys. 1.0
2. Plan sytuacyjny - rys. 2.1 – 2.4
4. Przekroje normalne i szczegóły – rys. 4.0

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1 ZAKRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

1.1. Zakres opracowania

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest realizacja inwestycji drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kaborno, gm. Purda realizowanej w ramach programu Polski Ład, na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, powiatu olsztyńskiego, gmina Purda.

W ramach podstawowego zakresu przewiduje się między innymi:

- budowę/przebudowę drogi 165005N
- budowę/przebudowę innych dróg publicznych,
- budowę/przebudowę innych dróg niepublicznych,
- budowę/ przebudowę/remont dojazdów,
- budowę/przebudowę przepustów,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- budowę murków oporowych i umocnień skarp,
- utwardzenie i zagospodarowanie miejsca pod wiatą przystankową,
- budowę kompletnego odwodnienia, w tym kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych wraz z profilowaniem istniejących,
- przebudowę systemu drenarskiego jeżeli będzie w kolizji
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę/przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę kanału technologicznego – wykonawca zobowiązany jest do uzyskania od Ministra Cyfryzacji zwolnienia z obowiązku budowy kanału technologicznego zgodnie z procedurą,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym oznakowanie pionowe i poziome,
- wykonanie urządzeń ochrony środowiska – jeżeli będą wymagane w wydanej decyzji środowiskowej,
- uzyskanie innych decyzji, w tym deregacyjnych niezbędnych z punktu widzenia procedur środowiskowych oraz uzyskania dokumentów pozwalających na przeprowadzenie robót budowlanych,
- zagospodarowanie terenów zielonych,
- prace rozbiórkowe, odtworzeniowe,

- inne elementy infrastruktury niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i użytkowania drogi.

1.2. Przepisy związane

Wybrane akty prawne:

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020r. poz. 1363),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020r. poz. 470)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2020r. poz. 1333),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020r. poz. 1609),
- 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. Nr 120, poz. 1126),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012r. poz. 463),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.),
- Zarządzenie Nr 2 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 stycznia 2017 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych w zakresie projektowania i użytkowania dróg i obiektów inżynierskich (Dz. Urz. MIB z 2017 r., poz. 3),

2 ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

2.1 Zamierzony sposób użytkowania

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, powiatu olsztyńskiego, gmina Purda. Inwestycja obejmuje budowę dróg o przekroju 1x2 oraz 1x1 z mijankami. Ponadto w koronie drogi przewidziano lokalizację odwodnienia i oświetlenia. Sposób użytkowania obiektu budowlanego w stosunku do stanu istniejącego nie zmienia się.

Zgodnie z danymi przekazanymi przez Inwestora do projektowania należy przyjąć kategorię ruchu **KR2**.

2.2 Stan istniejący

2.2.1 Powiązania z istniejącą siecią dróg

Główną oś obszaru objętego wnioskiem stanowić będzie droga gminna 165005N na odcinku DK 53-Kaborno wraz z drogami innych kategorii.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi występują drogi publiczne oraz wewnętrzne.

2.2.2 Ruch pieszy

W stanie istniejącym brak jest chodników i ścieżek rowerowych. Ruch odbywa się w istniejącym pasie drogowym.

2.2.3 Komunikacja publiczna

Wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowany jest przystanek autobusowy dla dzieci dojeżdżających do szkoły. Po wybudowaniu drogi nie wyklucza się iż statut tego przystanku zmieni się na obsługę komunikacji publicznej.

2.2.4 Obiekty inżynierskie

Wzdłuż projektowanego odcinka występują przepusty na rowach.

2.2.5 Uzbrojenie terenu

Na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej stwierdzono występowanie sieci kablowych i rurowych następujących branż:



- elektroenergetycznej w tym oświetlenia,
- teletechnicznej,

Przebieg istniejących urządzeń obcych pokazano na planie sytuacyjnym.

2.2.6 *Odwodnienie w stanie istniejącym*

W stanie istniejącym woda jest odprowadzana powierzchniowo na przyległe nieruchomości. Lokalnie kierowana jest do istniejących rowów drogowych.

3 UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO

3.1 Forma architektoniczna obiektu budowlanego

W ramach budowy dróg planuje się wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej. Projektowane dojeżdża będą posiadały nawierzchnię z kostki betonowej. Na terenie zabudowy przewiduje się przekrój z zastosowaniem ścieku trójkątnego korytkowego. Zjazdy indywidualne i publiczne, w zależności od lokalizacji, zostaną wykonane z kostki betonowej bądź nawierzchni bitumicznej.

3.2 Układ przestrzenny – stan projektowany

3.2.1 Charakterystyka ogólna

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest realizacja inwestycji drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kaborno, gm. Purda realizowanej w ramach programu Polski Ład, na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, powiatu olsztyńskiego, gmina Purda.

W ramach podstawowego zakresu przewiduje się między innymi:

- budowę/przebudowę drogi 165005N
- budowę/przebudowę innych dróg publicznych,
- budowę/przebudowę innych dróg niepublicznych,
- budowę/ przebudowę/remont dojeżdż,
- budowę/przebudowę przepustów,
- budowę/przebudowę zjazdów,
- budowę murków oporowych i umocnień skarp,
- utwardzenie i zagospodarowanie miejsca pod wiatą przystankową,
- budowę kompletnego odwodnienia, w tym kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych wraz z profilowaniem istniejących,
- przebudowę systemu drenarskiego jeżeli będzie w kolizji
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę/przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę kanału technologicznego – wykonawca zobowiązany jest do uzyskania od Ministra Cyfryzacji zwolnienia z obowiązku budowy kanału technologicznego zgodnie z procedurą,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,

- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym oznakowanie pionowe i poziome,
- wykonanie urządzeń ochrony środowiska – jeżeli będą wymagane w wydanej decyzji środowiskowej,
- uzyskanie innych decyzji, w tym deregacyjnych niezbędnych z punktu widzenia procedur środowiskowych oraz uzyskania dokumentów pozwalających na przeprowadzenie robót budowlanych,
- zagospodarowanie terenów zielonych,
- prace rozbiórkowe, odtworzeniowe,
- inne elementy infrastruktury niezbędne do prawidłowego funkcjonowania i użytkowania drogi.

3.2.2 Rozwiązania w planie

Niniejsza koncepcja ma za zadanie zobrazować zamierzenia inwestycyjne dotyczące budowy dróg o łącznej długości 3,5km na odcinku Dk 53- Kaborno. Przyjęte założenia opierały się na zapewnieniu pełnej obsługi komunikacyjnej obszaru. Z uwagi na wąski pas drogowy i istniejące zagospodarowanie terenu oś tyczono starając się uniknąć kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu. Założenia wniosku o dofinansowanie narzuciło przyjęcie szerokości jezdni 5m na odcinku szlakowym. Natomiast w miejscowości zastosowano jezdnie o szerokości 3.5m wraz z mijankami oraz 4.5m i 4.75m odcinki przejściowe zawężone z uwagi na uspokojenie ruchu. Parametry dróg pokazano na planie sytuacyjnym. Podane wartości są wartościami minimalnymi jakie należy przyjąć do projektowania. W wyniku opracowania rozwiązań szczegółowych, przeprowadzonych analiz przez projektanta oraz rozwiązań wysokościowych może zajść konieczność wprowadzenia zmian do układu drogowego lecz nie mogą być to zmiany pogarszające i zmniejszające zakres przedstawiony we wstępnej koncepcji. Podczas opracowania koncepcji planu stwierdzono liczne wgrożenia w pas drogowy. Na obszarze występują skrzyżowania na których należy zapewnić przejezdność co najmniej dla pojazdów obsługi takich jak śmieciarki. Kształtując geometrię skrzyżowań należy zapewnić zgodność spadków podłużnych i poprzecznych z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi i ich użytkowanie. Nie narzuca się dla Wykonawcy spadków poprzecznych jezdni lecz ze względów na poprawę odwodnienia na odcinku szlakowym zaleca się przekrój daszkowy natomiast na odcinku zabudowanym gdzie znajduje się ściek przyjąć spadek jednostronny. Zmiana spadku na odcinkach gdzie występuje spadek jednostronny na dwustronny wiązać będzie się z ujęciem kosztów związanych z umieszczeniem ścieków po obu stronach jezdni i dodatkowych wpustów deszczowych. W większości przyjęte łuki poziome w planie nie powodują dodatkowego poszerzenia jezdni. Natomiast były miejsca gdzie bardziej korzystnym rozwiązaniem ze względu na zajęcia nieruchomości i uniknięcie podziałów było zastosowanie minimalnych łuków wraz

z poszerzeniem. Przedstawione podziały na koncepcji dotyczą rozwiązań w planie i nie mogą być traktowane jako ostateczne. Ostateczny zakres podziałów będzie wynikał z opracowania wysokościowego drogi. Natomiast zaleca się wprowadzenie dodatkowych rozwiązań projektowych np. murki oporowe, zaostrenie skarp itd. niż wykonanie podziałów pod poszerzenie drogi. Każde rozwiązanie dodatkowego podziału musi mieć uzasadnienie brakiem możliwości wprowadzenia umocnień skarp czy murów oporowych i uzyskać zgodę Inwestora. Nie wskazano podziałów ze względu na rozwiązania wysokościowe ponieważ będzie to wynikało z indywidualnych rozwiązań przyjętych przez projektanta. Teren pasa drogowego poza koroną drogi należy wyrównać, rozplatawać i uporządkować. Na terenie miejscowości zahumusować i obsiać trawą.

Pobocza przyjęto o szerokości 0.75m z kruszywa C50/30 lub destruktu. Wykonanie pobocza z destruktu nie może wpływać negatywnie na właściwości użytkowe i estetyczne pobocza. Zastosowanie pobocza z destruktu musi być indywidualnie uzgodnione z Inwestorem.

3.2.3 Niweleta i odwodnienie

Niweletę należy kształtować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zamawiający dopuszcza stosowanie minimalnych parametrów projektowych w celu jak najmniejszej ingerencji poza pas drogowy. W takim przypadku należy w organizacji przewidzieć oznakowanie ostrzegające o zagrożeniach wynikających z przyjęcia minimalnych parametrów. Do takich ostrzeżeń należą ograniczenia prędkości, oznakowania łuków poziomych itd. Kształtując niweletę należy zapewnić prawidłowy odpływ wody z nawierzchni a najniższe punkty należy wynieść poza otaczający teren tak aby woda z najniższych punktów mogła odpłynąć. Na odcinku od 0+000 do około 1+400 niweletę należy wynieść conajmniej nad istniejące skarpy tak aby woda mogła swobodnie odpłynąć na tereny leśne i rolnicze. Dopuszcza się lokalnie na w/w odcinku poprowadzenie niwelety poniżej skarpy lecz musi być zapewnione prawidłowe odwodnienie tych odcinków. Od kilometra około 1+400 do około 2+100 drogę również należy wynieść poza otaczający go teren a na odcinkach występowania większych skarp i gdzie wyniesienie drogi będzie niemożliwe lub nieuzasadnione ekonomicznie lub zajdzie konieczność wykonania podziałów to można odstąpić od wyniesienia lecz należy zapewnić prawidłowe odwodnienie. Zabrania się aby w najniższych punktach drogi, droga była jednocześnie najniższym punktem w terenie. Natomiast w najniższych punktach otaczającego terenu drogę należy wynieść ponad teren i wykonać awaryjne przelewy wyrównujące poziom wody po obu stronach drogi np. wykonane ze studni fi 1000 -rura fi 400 i studni fi 1000 lub przepustu. Od km 2+100 niweletę należy próbować dostosować do istniejącego zagospodarowania terenu kształtując ją tak aby uniknąć ingerencji

w nieruchomości sąsiednie. Z obserwacji wynika, że można ją wypośrodkować między lewą stroną drogi i prawą ograniczając tym samym ilość murków oporowych i umocnień skarp. Wysokość niwelety będzie uzależniona od zjazdów i konieczności zapewnienia na nich normatywnych spadków.

Przedstawione na planie rowy są wrysowane schematycznie i dotyczą one odwodnienia miejscowości. Pod zjazdami na rowach należy przewidzieć przepusty. Rowy należy kształtować minimum na głębokość 0.5m od pobocza a nachylenie skarp od 1:1 do 1:1,5 w zależności od możliwości terenowych (szerokość pasa drogowego). Dno rowów umocnić w zależności od spadków niwelety rowów. Rowy, które nie mają odprowadzenia wody należy projektować jako chłonne z warstwą kruszywa o głębokości 0,40m i frakcji 20-40 mm zawiniętego w geotkaninę. Rowy chłonne należy wyposażyć w przegrody ograniczające przepływ wody. Ich ilość będzie wynikała z różnicy wysokości na rowie. Przegrody mają za zadanie kumulować wodę w rowie.

Na odcinku szlaku rowy należy kształtować w miejscach gdzie jest to możliwe z uwagi na szerokość pasa drogowego. Nawet jeżeli byłyby one krótkie i płytkie. Kształtując takie rowy należy ukształtować przeciwskarpę na takiej rzednej aby woda nie zalała drogi i miała możliwość awaryjnego przelania się poza drogę. Takie rowy należy również wyposażyć w kruszywo owinięte w geowłókninę zgodnie z powyższym opisem. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej analizy formalno prawnej projektant będzie zobowiązany lub zdecyduje się na zaprojektowanie rowów na całej długości odcinka szlaku to w takim przypadku należy zaprojektować rów jednostronny ze spadkiem jezdni w kierunku rowów. Takie działanie wyeliminuje konieczność dodatkowych podziałów nieruchomości. Oczywiście ostateczne rozwiązanie w tym zakresie zależy od decyzji projektanta.

Analizując dostępne możliwości odwodnienia na terenie zabudowanym z uwagi na wąski pas drogowy, konieczność zapewnienia i poprawy odwodnienia przyjęto spadek jednostronny w kierunku ścieku drogowego wyposażanego w wpusty deszczowe. Woda z wpustów będzie odprowadzona do zamkniętego systemu kanalizacji deszczowej z wylotami do rowów. Kanalizacje należy projektować z zachowaniem warunku przemarzania a w przypadku konieczności jej wypłycenia należy ją ocieplić.

Sieć kanalizacji deszczowej należy zaprojektować z rur z tworzywa sztucznego, studnie rewizyjne z kręgów żelbetowych z betonu szczelnego łączone na uszczelki lub tworzywa sztucznego, studnie oraz wpusty deszczowe zaprojektować z osadnikami. Studnie wyposażyć w kręgi odciążające oraz włazy żeliwne D400 z wkładką wygłuszającą. Rury kanalizacji deszczowej należy układać na zagęszczonej podsypce piaskowej o grubości min 15 cm. Przed zasypaniem przewodów należy przeprowadzić próbę szczelności. Na każdym załamaniu przewodów oraz przy zmianie średnic rur należy zaprojektować studnie kanalizacyjne. Rury i kształtki przewidzieć z PP lub PVC, kielichowe, łączone za pomocą uszczelki (nie można stosować rur z PVC spienionego).

Na planie pokazano minimalny zasięg kanalizacji deszczowej. Jeżeli w wyniku przyjętych rozwiązań projektowych lub braku miejsca na wykonanie rowów przedstawionych na planie zajdzie konieczność jej wydłużenia to należy taką czynność wykonać. Istniejące rowy należy wyprofilować i oczyścić na długości zapewniającej odpływ zrzucanych wód z kanalizacji deszczowej. Przedstawione rozwiązania są założeniami, które wykonawca interpretuje na własne ryzyko. Dopuszcza się modyfikacje systemu odwodnienia polegająca na skróceniu rowów i zastąpienie ich kanalizacją i na odwrót natomiast takie działanie wymaga zgody Inwestora.

3.2.4 Zjazdy

Zjazdy należy zaprojektować do każdej nieruchomości w tym lasów, pól oraz dróg wydzielonych geodezyjnie na mapie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zjazdy które nie są wyraźnie wytyczone w terenie należy ich lokalizację uzgodnić z właścicielem nieruchomości. Na załączonym planie wrysowano przykładowe zjazdy aby Wykonawca miał zobrazowaną geometrię i szerokości. Natomiast nie wrysowano pozostałych zjazdów ponieważ ich długość będzie wynikała z przyjętej niwelety i inwentaryzacji zjazdów, która to podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego. Minimalna długość zjazdu to do granicy pasa drogowego a ostateczna będzie wynikała z przyjętych spadków podłużnych. Wyjście poza pas drogowy możliwy jest w sytuacji gdy rozwiązania wysokościowe spowodują taką konieczność. Każde wyjście poza pas drogowy musi być przeanalizowany. Należy unikać wejścia na tereny prywatne zjazdami. Szacowana liczba zjazdów to w przedziale 60-70 w zależności od przeprowadzonej analizy dostępności do drogi publicznej istniejących nieruchomości.

Zjazdy zaprojektować:

- zjazdy indywidualne z betonowej kostki brukowej o szerokości dostosowanej do szerokości bram lecz nie węższe niż określone w rozporządzeniu i skosach 1:1.
- zjazdy indywidualne bitumiczne poza teren zabudowy do pól o szerokości min 4,0m i wyokrągleniach o promieniu min. 3m,
- zjazdy publiczne – bitumiczne do lasów i dróg nie będących drogami publicznymi o szerokości min 5,0m i wyokrągleniach o promieniu min. 5m.

Promienie i szerokości zjazdów dostosować do istniejącego zagospodarowania terenu. W zależności od przyjętych rozwiązań projektowych w ramach wykonania zjazdów należy: przebudować wszystkie urządzenia związane z funkcjonowaniem zjazdu, przebudować obiekty i urządzenia

infrastruktury podziemnej, wyregulować wysokościowo ogrodzenia, dowiązać projektowane obiekty do istniejącego zagospodarowania i ukształtowania działki. Celem zapewnienia przejezdności dopuszcza się wykonanie dodatkowych wybrukowań, których nie wlicza się do szerokości zjazdu. Na zjazdach zlokalizowanych na rowach należy przewidzieć przepusty o parametrach zgodnych z przeznaczeniem zjazdu i jego funkcji lecz o nie gorszych niż średnica minimum $\phi 400$ z rur litych PVC SN 8 z wybrukowaniem lub betonowych z wlotami i wylotami systemowymi. Wloty przepustów obrobić do wysokości pobocza z elementów prefabrykowanych zaproponowanych na etapie projektu.

3.2.5 Obiekty budowlane przeznaczone do rozbiórki i odtworzenie i zabezpieczenie istniejących obiektów budowlanych

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia należy wykonać wszelkie roboty związane z przebudową, przestawieniem i rozbiórką wszystkich obiektów i nawierzchni kolidujących z projektowaną inwestycją. Wszystkie istniejące dojścia do furtek, boksów na kosze itp. należy przewidzieć do odtworzenia.

Wszelkie odtwarzane lub przebudowywane elementy należy wykonać tak aby zapewnić nie gorszą niż w stanie istniejącym funkcjonalność obiektów, urządzeń zagospodarowania działek. W ramach prowadzonych robót należy zapewnić dowiązanie wszystkich odtwarzanych elementów do istniejącego zagospodarowania i ukształtowania przyległych nieruchomości.

Dodatkowo należy przewidzieć dojścia (schody) do kapliczki oraz dojścia do wiaty i do placu zabaw i innych obiektów, które nie są mieszkalne w tym również istniejąca kaplica.

3.2.6 Drenaże

Jeżeli w terenie podczas robót ziemnych zostaną zidentyfikowane drenaże to należy uzyskać stosowne warunki i dokonać ich przebudowy jeżeli będą one kolidować. Natomiast jeżeli w pasie drogowym będą zlokalizowane drenaże które nie kolidują to niezależnie od powyższego należy je w pasie drogowym wymienić na nowe. Ma to zabezpieczyć je przed uszkodzeniem podczas realizacji prac lub po ich zakończeniu. Uszkodzone drenaże mogą uszkodzić konstrukcje drogi.

3.2.7 Oświetlenie

W terenie występuje istniejące oświetlenie drogi, które należy zdemontować i przekazać na majątek zarządcy Energa oświetlenie. Na demontaż oświetlenia wykonać dokumentację i uzyskać uzgodnienie.

W celu prawidłowego oświetlenia drogi oraz zapewnienia wymaganych parametrów świetlnych wymagana jest budowa nowego oświetlenia. Oświetlenie zaprojektować dla elementów wymienionych w §109, ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne oraz ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 t.j.). Oświetlenie przyjąć jako ledowe o mocy zgodnej z obliczeniami. Słupy stalowe lokalizować poza skrajnią drogi w miejscach nieutrudniających komunikację i nie stwarzających zagrożenie. Kable pod jezdnią umieszczać w rurach osłonowych. Na planie przedstawiono minimalną propozycję rozmieszczenia lamp oświetleniowych lecz należy ją zmodyfikować w celu zapewnienia właściwego doświetlenia drogi.

3.2.8 Kanał technologiczny

Wykonawca jest zobowiązany do złożenia wniosku o zwolnienie z obowiązku budowy kanału technologicznego do ministra cyfryzacji. Procedura opisana została na stronie ministerstwa cyfryzacji. Podstawowym argumentem jakim należy uzasadniać wniosek dotyczy przesłanki ekonomicznej niezasadności budowy kanału technologicznego, która jest opisana i wskazana na stronie ministerstwa. Zgodnie z jej opisem należy przedstawić stosowne wyliczenia i analizy udowadniające wyżej opisaną przesłankę. Zwraca się uwagę, że konieczność budowy kanału będzie wymuszała dodatkowe podziały i wycinke drzew, przebudowę dodatkowych kolizji co w konsekwencji będzie istotnie procentowo podnosić koszty realizacji inwestycji w stosunku do całości zamierzenia budowlanego. Dodatkowo należy zbadać czy w najbliższych latach dany obszar nie jest przeznaczony do uzbrojenia przez inne jednostki zapewniające dostęp do sieci internetowej.

3.2.9 Kolizje z sieciami uzbrojenia terenu

W ramach przedmiotowego zadania należy przewidzieć zabezpieczenie istniejących sieci lub przebudowę wszystkich kolizji istniejących sieci uzbrojenia terenu, które wynikną z przyjętych rozwiązań projektowych. Na etapie opracowania koncepcji uzyskano wstępne warunki techniczne dotyczące kolizji z sieciami znajdującymi się w obszarze inwestycji. Nie można wykluczyć, iż w terenie znajdują się sieci nizinwentaryzowane przez zarządców sieci a mogące kolidować z inwestycją. W takim układzie należy postępować jak w przypadku sieci zinwenatryzowanych tj. zidentyfikować zarządcę sieci, opracować i uzgodnić projekt i przebudować kolizję.

3.2.10 Umocnienie skarp

W przypadku braku możliwości wykonania skarp o pochyleniu 1:1.5, należy zwiększyć pochylenie skarp oraz zastosować umocnienie płytami betonowymi ażurowymi/ kratami drogowymi. Rodzaj uzależniony od wysokości i kąta nachylenia skarpy. Przeiwdziano również umocnienie skarp murkami oporowymi. Na planie wskazano jedynie murki wynikające z rozwiązań w planie. Ich zakres może odbiegać po opracowaniu rozwiązań wysokościowych opracowanych na etapie projektu budowlanego i technicznego. Murki należy wyposażać w urządzenia bezpieczeństwa ruchu jeżeli ich lokalizacji będzie zagrażała uczestnikom ruchu. Rodzaj murków pozostawia się do decyzji projektanta. Murki powinny być wykończone w sposób estetyczny i posiadać systemowe wykończenia takie jak kapinos, drenaże odwadniające itp. Części nieodziemne powinny być wykończone w sposób estetyczny.

3.2.11 Oznakowanie

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. dla drogi gminnej należy przeiwdzieć znaki średnie. Oznakowanie pionowe zastosować na całym odcinku drogi oznakowując skrzyżowania, miejsca niebezpieczne, miejsca o często zmiennej i o minimalnych parametrach geometri drogi oraz drogi wewnętrzne stosownymi tabliczkami.

Do znaków powinny być zastosowane słupki wykonane z rur stalowych ocynkowanych wygięte o średnicy 63,5 mm, malowane farbą poliwinylową modyfikowaną w kolorze jasnoszarym. Tarcze znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej z podwójnie giętymi krawędziami, a elementy mocujące – z materiałów ocynkowanych. Znaki powinny być wykonane z folii odblaskowej typu II o wymiarach zgodnych z grupą wielkości „średnie”, zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Folię II typu należy również zastosować dla lic urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Materiały na znaki powinny posiadać aktualną aprobatę techniczną IBDiM oraz mieć znak „B”. Lico znaków powinno być wolne od zarysowań i uszkodzeń. Znaki należy umieszczać na wysokości minimum 2,0 m od dolnej krawędzi znaku i w odległości znaku od krawędzi pasa drogi 0,5-2 m zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Jeśli na jednym słupku zaprojektowano więcej niż jedną tarczę, wówczas powyższe dotyczy znaku montowanego najniżej. Jeżeli słupki będą wymagały wygięcia i zastosowania konstrukcji wsporczej

ponieważ nie będzie można ich zlokalizować w sposób prawidłowy względem jezdni i ich widoczności to taki rodzaj rozwiązań należy przewidzieć w organizacji ruchu.

Oznakowanie poziome należy wykonać na skrzyżowaniach oraz na krawędziach jezdni jako odblaskowe z masy chemoutwardzalnej strukturalnej.

Użyte materiały muszą charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, odblaskowością, szorstkością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie oraz trwałością minimum 5 lat. Wymiary i sposób rozmalowania poszczególnych linii należy przedstawić w projekcie organizacji ruchu i uzyskać stosowne zatwierdzenie.

W organizacji należy również przewidzieć słupki hektometrowe co 500m na odcinku poza terenem zabudowy.

W miejscach niebezpiecznych należy zastosować bariery drogowe. Miejsca te należy typować w oparciu o wytyczne lokalizowania barier drogowych opracowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Miejsca zostaną wytypowane przez projektanta. W koncepcji przedstawiono przykładowe rozmieszczenie bariery na terenie zabudowy i w obszarze wąwozu, które to są minimalnym zakresem ich występowania. Pozostałe bariery ich lokalizacja i parametry będą wynikały z rozwiązań projektowych.

W miejscach gdzie będzie to konieczne należy zastosować balustrady szczeblinkowe lub typu olsztyńskiego (w zależności od występującego zagrożenia). Kolor balustrad Ral 7031.

3.2.12 Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują swoim zakresem wykonanie wszystkich prac koniecznych do wykonania inwestycji. Nasypy i dno koryta należy dokładnie wyrównać, wyprofilować do zadanych spadków oraz dodatkowo zagęścić. W trakcie robót ziemnych, wykop korytowy należy chronić przed nadmiernym zawilgoceniem i zapewnić odprowadzenie wody opadowej. W przypadku dopuszczenia do zalania koryta i pogorszenia się wytrzymałości podłoża, Wykonawca naprawi podłoże na koszt własny. Roboty ziemne należy prowadzić sposobem ręcznym i mechanicznym. W miejscach zbliżeń do budynków , słupów, sieci uzbrojenia podziemnego i drenaży prace ziemne prowadzić ręcznie. Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się ze zbiorczym planem uzbrojenia terenu.



3.2.13 Wycinka drzew i krzewów

Zakres wycinki drzew i krzewów należy określić na podstawie przyjętych rozwiązań projektowych.

Na trasie w początkowej części drogi około 2km występuje silne zakrzaczenie i zadrzewienie. Na dalszym odcinku intensywność ulega zmniejszeniu lecz lokalnie występują sielne zadrzewienia i zakrzaczenia. W miejscowości występuje drzewo dąb zlokalizowany przy przystanku, który należy zabezpieczyć podczas robót przed szkodliwym ich działaniem.



4 PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

4.1 Parametry projektowe

Droga DG 165005N:

- klasa drogi - D
- dopuszczalny nacisk na oś – 115kN
- kategoria ruchu - KR 2
- przekrój poprzeczny – 1x2 oraz 1x1 z mijankami
- prędkość projektowa:
na terenie zabudowy - $V_p = 30$ km/h
poza terenem zabudowy - $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu - 2,5m oraz 3,5m z mijankami 5,0m
- szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m

DROGA DG 165009N:

- klasa drogi - D
- dopuszczalny nacisk na oś – 115kN
- kategoria ruchu - KR 2
- przekrój poprzeczny – 1x2 oraz 1x1
- prędkość projektowa:
na terenie zabudowy - $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu - 2,25m oraz 3,5m
- szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m

DROGA DG 165030.1N:

- klasa drogi - D
- dopuszczalny nacisk na oś – 115kN
- kategoria ruchu - KR 2
- przekrój poprzeczny – 1x2
- prędkość projektowa:
na terenie zabudowy - $V_p = 30$ km/h
- szerokość pasa ruchu - 2,25m
- szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m



Droga DG 165056.2:

- klasa drogi - D
- dopuszczalny nacisk na oś – 115kN
- kategoria ruchu -KR 2
- przekrój poprzeczny – 1x2 oraz 1x1 z mijankami
- prędkość projektowa:
na terenie zabudowy -Vp =30 km/h
- szerokość pasa ruchu -2,25m oraz 3,5m z mijankami 5,0m
- szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m

Droga DG 165026.1:

- klasa drogi - D
- dopuszczalny nacisk na oś – 115kN
- kategoria ruchu -KR 2
- przekrój poprzeczny – 1x1
- prędkość projektowa:
na terenie zabudowy -Vp =30 km/h
- szerokość pasa ruchu - 3,5m
- szerokość pobocza gruntowego – min. 0,75 m

4.2 Konstrukcje

4.2.1 Konstrukcja jezdni

- warstwa ścieralna : 4 cm *
- warstwa wiążąca : 8 cm*
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 : 22 cm
- konstrukcja dolnych warstw nawierzchni / nasyp budowlany / istniejące wzmocnienie – wybór określonej warstwy należy do Projektanta

*** dopuszcza się wykonanie jednowarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16 S TD natomiast wymagane jest uzyskanie równości i innych parametrów określonych dla górnych warstw konstrukcyjnych z AC.**

Konstrukcja dolnych warstw nawierzchni w zależności od grupy nośności podłoża do ustalenia indywidualnego przez projektanta na określonych odcinkach:

Propozycja dla G4 dopuszcza się indywidualne projektowanie :

- warstwa mrozochronna mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem : 20 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego: 25 cm
- podłoże gruntowe (wymagana nośność: $E2 \geq 25$ MPa)

Propozycja dla G3 dopuszcza się indywidualne projektowanie :

- warstwa mrozochronna mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem : 15 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego: 35 cm
- podłoże gruntowe (wymagana nośność: $E2 \geq 35$ MPa)

Propozycja dla G2 dopuszcza się indywidualne projektowanie :

- warstwa mrozochronna mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem : 15 cm
- podłoże gruntowe (wymagana nośność: $E2 \geq 50$ MPa)

Uwaga:

Na odcinku od km 0+000 do km 2+000 Zamawiający w roku 2020 wykonał warstwę z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym na szerokości istniejącej (wyjeżdżonej) jezdni w terenie na głębokość około 30 – 40cm i szerokości 4-6m (w zależności od szerokości pasa drogowego). Wykonawca po zapoznaniu się z zastosowaną technologią może wykorzystać na własne ryzyko niniejsze podłoże tym samym odchudzić zaproponowaną konstrukcję dla kategorii ruchu KR 2. Stosując taki model konstrukcji należy zastosować zabiegi minimalizujące ryzyko powstania spękań odbitych dobrane w zależności od wytrzymałości podbudowy na ściskanie.

4.2.2 Zjazdy bitumiczne

- warstwa ścieralna: 4 cm*
- warstwa wiążąca: 5 cm*
- podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C50/30: 20 cm
- konstrukcja dolnych warstw nawierzchni / nasyp budowlany / istniejące wzmocnienie – wybór określonej warstwy należy do Projektanta

*** dopuszcza się wykonanie jednowarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16 S TD natomiast wymagane jest uzyskanie równości i innych parametrów określonych dla górnych warstw konstrukcyjnych z AC.**

4.2.3 Zjazdy z kostki betonowej - propozycja

- kostka betonowa: 8 cm
- podsypka piaskowo-cementowa: 3 cm
- podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C50/30 : 20 cm
- konstrukcja dolnych warstw nawierzchni / nasyp budowlany / istniejące wzmocnienie – wybór określonej warstwy należy do Projektanta

4.2.4 Dojścia

- kostka betonowa: 8 cm
- podsypka piaskowo-cementowa: 3 cm
- podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana C50/30 0/31,5: 25 cm
- konstrukcja dolnych warstw nawierzchni / nasyp budowlany / istniejące wzmocnienie – wybór określonej warstwy należy do Projektanta

4.3 Przepusty na rowach drogowych i pod korpusem drogowym

Przepusty pod korpusem drogowym należy projektować minimum ϕ 800 z rur dostosowanych do warunków terenowych. Nie określa się rodzaju rury. Przepusty na rowach drogowych wykonać z rur betonowych lub rur PVC o średnicy minimum ϕ 400 .

Przepusty należy posadzić na zagęszczonym fundamencie kruszywowym o minimalnej grubości 30-50 cm w zależności od rodzaju przepustu. Grunt zasypki to mieszanka żwirowo-piaskowa spełniająca wymagania normy PN-S-02205 i PN-B-11112, maksymalny wymiar ziaren wnosi 32mm. W trakcie montażu przepustów należy stosować się do wytycznych producenta oraz warunków norm.

Dla przepustów zaprojektować umocnienie wlotu i wylotu z kostki betonowej gr. min. 0.1m na betonie gr.0,1m C12/15 na szerokości i długości (wlot/wylot) równej średnicy rury.



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

5 KOPIE ZAŚWIADCZEŃ Z IZB BUDOWLANYCH ORAZ KOPIE DECYZJI O NADANIU UPRAWNIEŃ PROJEKTOWYCH LUB KOPIE DECYZJI O WPISIE DO CENTRALNEGO REJESTRU OSÓB POSIADAJĄCYCH UPRAWNINIA



WARMIŃSKO-MAZURSKA
OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA
10-532 Olsztyn, Plac Konsulatu Polskiego 1

WAM/OKK/U/62/08

Olsztyn, dnia 4 czerwca 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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
nadaje

Panu ARKADIUSZOWI JERZEMU OBIDZIŃSKIEMU
magistrowi inżynierowi budownictwa
ur. dnia 18 maja 1975 r. w Szczycie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. WAM/ 0014/POOD/08

DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI DROGOWEJ

UZASADNIENIE

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

Pouczenie :

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



Skład orzekający OKK:

1. mgr inż. Andrzej Stasiorowski
2. inż. Janusz Palmowski
3. mgr inż. Sylwester Rączkiewicz



Pan Arkadiusz Jerzy Obidziński upoważniony jest :

I. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności drogowej, bez ograniczeń do:

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

II. Na podstawie § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 ze zm./ uprawnienia niniejsze uprawniają **w specjalności drogowej** bez ograniczeń do :

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

Otrzymuje:

- 1. Pan Arkadiusz Jerzy Obidziński
12-100 Szczytno, ul. Wolyńska 13
- 2. Okręgowa Rada Izby
- 3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4. a/a

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ

(Signature)
mgr inż. Andrzej Stasiński





„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WAM-N3B-DHQ-X3L *

Pan Arkadiusz Jerzy Obidziński o numerze ewidencyjnym WAM/BO/0233/05
adres zamieszkania Ostrzeszewo 29, 10-687 Olsztyn
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2022-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-06-21 roku przez:

Mariusz Dobrzeńicki, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej 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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL



**GŁÓWNY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO**

DSW/INN/600/572/10
EKL

Warszawa, 2010-02-02

DECYZJA

Na podstawie art. 88 a ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.),

KRYSTIAN KAMIL OBIDZIŃSKI
magister inżynier budownictwa

uprawniony na mocy decyzji

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko-Mazurskiej

Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

z dnia 15.12.2009 r., znak WAM/OKK/U/115/09

uprawnienia budowlane numer ewidencyjny WAM/0096/POOD/09

do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

w specjalności drogowej

obejmującej projektowanie

bez ograniczeń

w zakresie określonym w powyższej decyzji

został wpisany

DO CENTRALNEGO REJESTRU OSÓB POSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIA BUDOWLANE
pod pozycją 552/10/U/C

Decyzja niniejsza jako uwzględniająca w całości żądania strony, zgodnie z art. 107 § 4 Kpa, nie wymaga uzasadnienia.

Niniejsza decyzja jest ostateczna. W związku z powyższym, w oparciu o art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane stanowi podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Strona może w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji wystąpić, na podstawie art. 127 § 3 Kpa oraz stosownie do uchwały Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9.12.1996 r., sygn. akt OPS 4/96, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Otrzymują:

1. Pan Krystian Obidziński
2. Warmińsko-Mazurska Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa
3. aa



z upoważnienia
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
DYREKTOR DEPARTAMENTU SKARG I WNIOSKÓW

Anna Janaszewska
Anna Janaszewska



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL



WARMIŃSKO-MAZURSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



WAM/OKK/U/115/09

Olsztyn, dnia 15 grudnia 2009 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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
nadaje**

Panu KRYSTIANOWI KAMIŁOWI OBIDZIŃSKIEMU

magistrowi inżynierowi budownictwa
ur. dnia 14 października 1981 r. w Szczytnie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. WAM/ 0096/POOD/09

**DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI DROGOWEJ**

UZASADNIENIE

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

Pouczenie :

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



Skład orzekający OKK:

1. mgr inż. Andrzej Stasiorowski
2. inż. Janusz Palmowski
3. mgr inż. Bogumił Wierzbowski

Bogumił Wierzbowski



Pan Krystian Kamil Obidziński upoważniony jest :

I. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności drogowej, bez ograniczeń do:

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

II. Na podstawie § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 ze zm./ uprawnienia niniejsze uprawniają **w specjalności drogowej** bez ograniczeń do :

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

Otrzymuje:

- 1. Pan Krystian Kamil Obidziński
- 2. Okręgowa Rada Izby
- 3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4. a/a

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ

mgr inż. Andrzej Stasiukowski

Olsztyn, dnia 15 grudnia 2009 r.



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL



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

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WAM-SYU-1QC-NCB *

Pan Krystian Kamil Obidziński o numerze ewidencyjnym WAM/BD/0067/10

jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2022-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-02-19 roku przez:

Mariusz Dobrzeńcki, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej 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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL



WARMIŃSKO-MAZURSKA
OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA
10-532 Olsztyn, Plac Konsulatu Polskiego 1



WAM.OKK.U.23.21.142.20

Olsztyn, dnia 31 marca 2021 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1117), art. 12 ust. 2 i ust. 3, art. 12 ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 4 lit. b i art. 15a ust. 20 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

Pan KRYSZTOF KAMIL OBIDZIŃSKI

magister inżynier inżynierii środowiska
ur. dnia 14 października 1981 r. w Szczepnie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. WAM/ 0051 /PWBS/21

DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANymi
BEZ OGRANICZEŃ

w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
ciepłotnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych.

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.

Powinno być:

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określeniem w nim terminu ważności.

2. Od decyzji niniejszej służy odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko – Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

3. Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.): § 1. w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrezygnować z prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję; § 2. z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez osobę za którą postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługują prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.



Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. mgr inż. Elżbieta Lasmanowicz

2. mgr inż. Wojciech Rudzki

3. mgr inż. Mariusz Iwanowicz



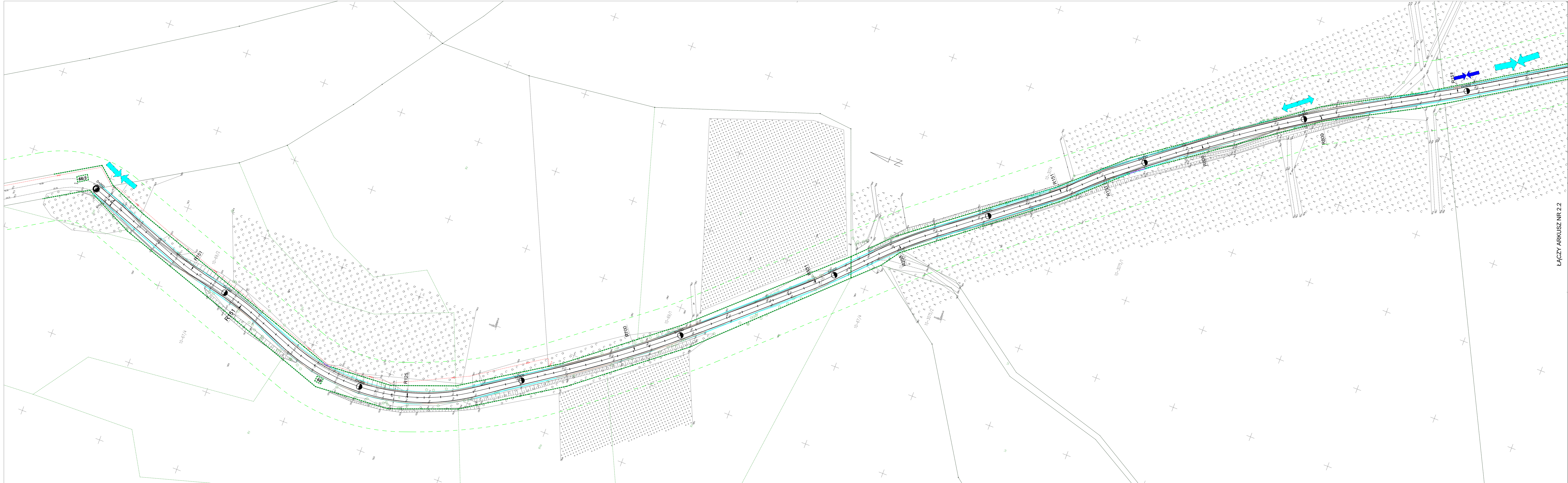
„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A

+48 89 532 45 00, FAX: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL


II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

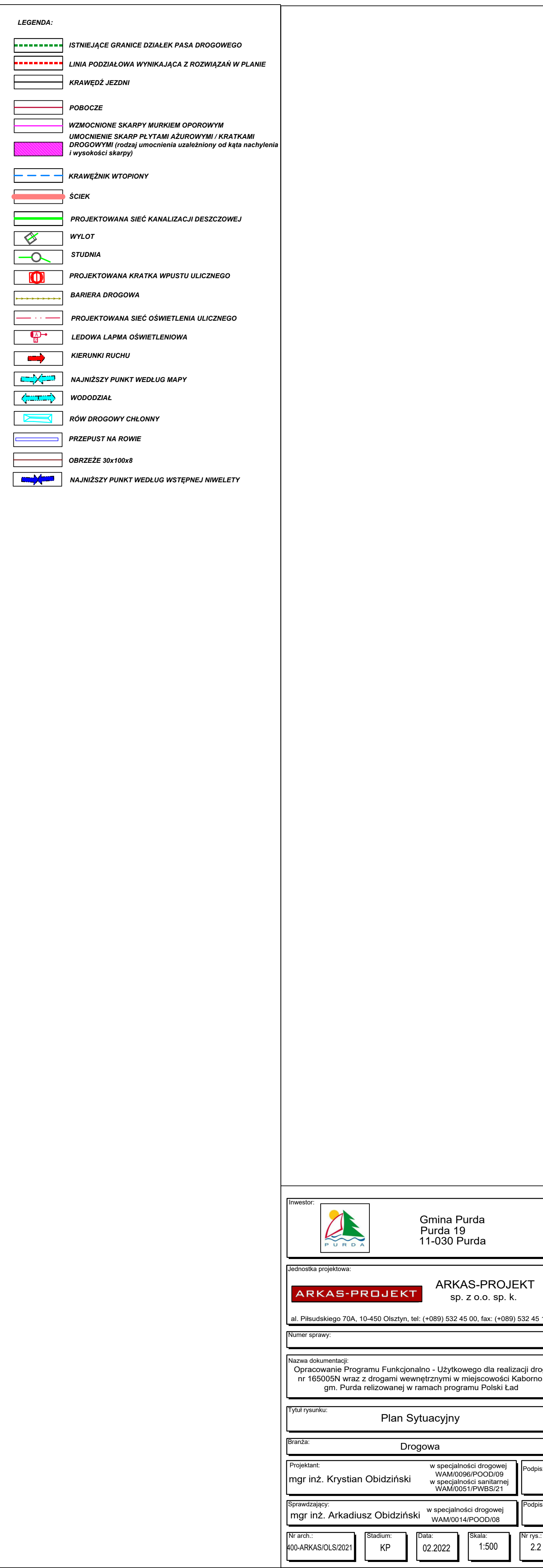
1. Plan orientacyjny - rys. 1.0
2. Plan sytuacyjny - rys. 2.1-2.4
4. Przekroje normalne – rys. 4.0

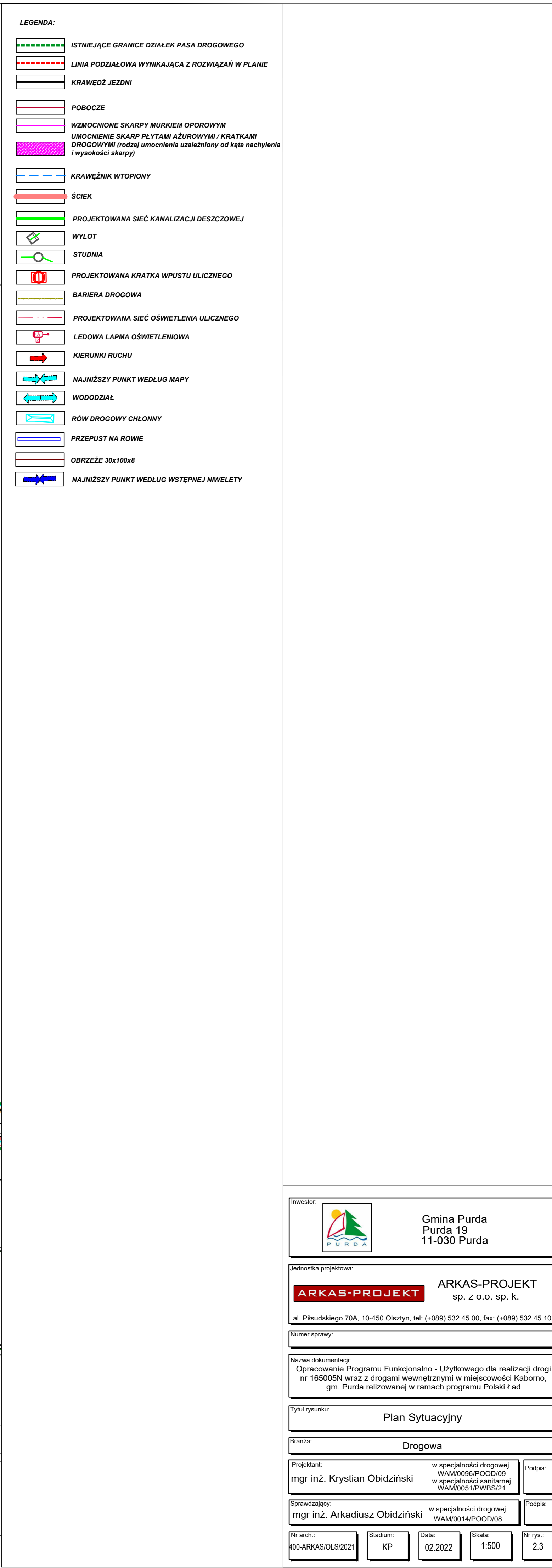


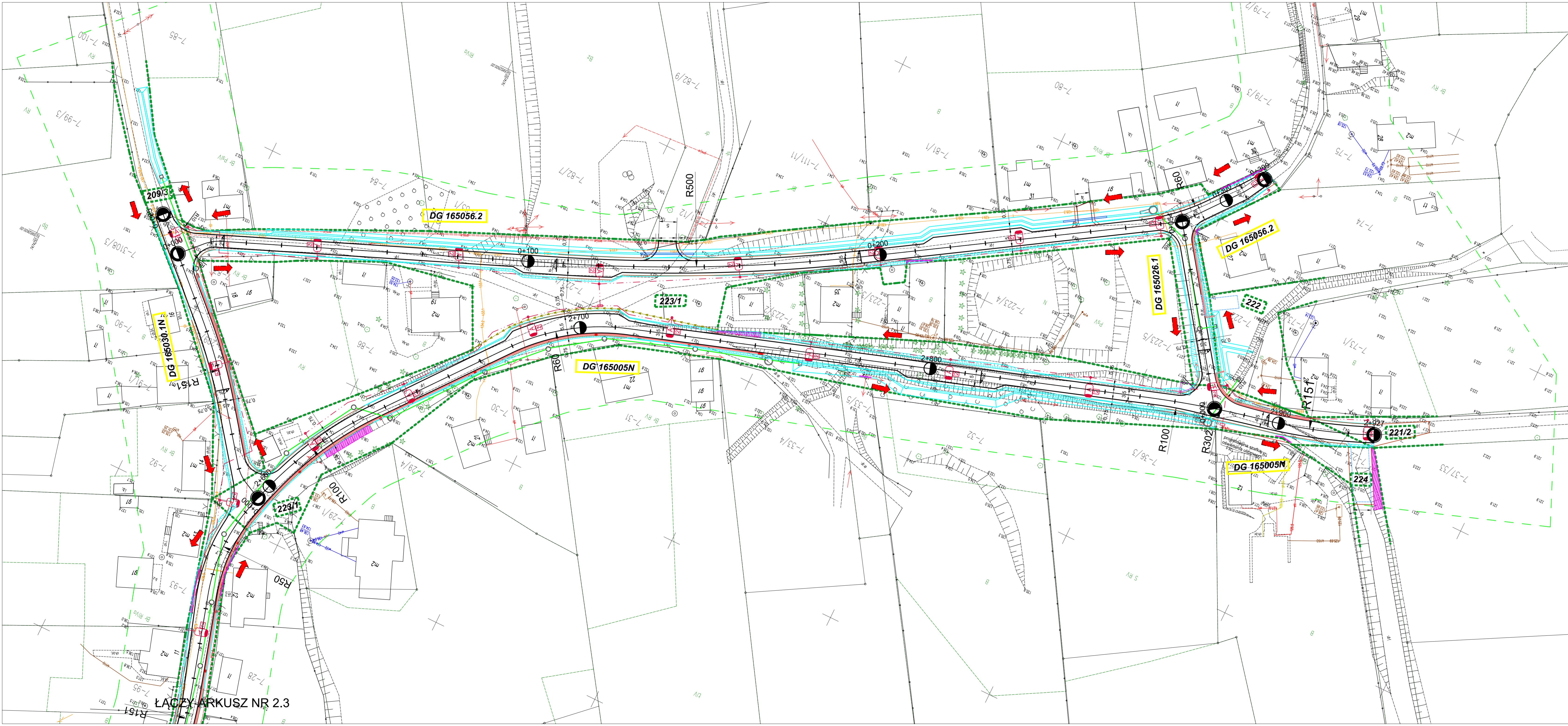
ŁĄCZY ARKUSZ NR 2.2

- LEGENDA:
- ISTNIEJĄCE GRANICE ODZIEK PASA DROGOWEGO
 - LINIA PODZIAŁOWA WYNIKAJĄCA Z RÓWNOZAR W PLANIE
 - KRAWĘDZ JEDNY
 - POBOCZE
 - WZMOCNIENIE SKARPY BUNKIEM OPOROWYM
 - WZMOCNIENIE SKARPY STAN JEDNOJENNY: KRAJEM
 - DROGOWY WYLOT (wskazanie skrajności od asfaltu)
 - KRAWĘDZ WYLOTOWY
 - ŚCIEK
 - PROJEKTOWANA SIĘC KANALIZACJI DESZCZOWEJ
 - WYLOT
 - STUJKA
 - PROJEKTOWANA KRAJKA WPUSTU ULICZNEGO
 - BARIERA DROGOWA
 - PROJEKTOWANA SIĘC OŚWIETLENIA ULICZNEGO
 - LEDOWA LAMPY OŚWIETLENIA
 - KIERUNKI RUCHU
 - NALAZKI PUNKT WZGLĘDNY MAPY
 - WODODZIAŁ
 - RÓW DROGOWY CHŁONNY
 - PRZEPUSZTA RÓW
 - OBRODZE 30/10/10
 - NALAZKI PUNKT WZGLĘDNY WIEŻY


 <p>Gmina Purda Purda 18 11-030 Purda</p>	
<p>ARKAS-PROJEKT sp. z o.o. sp. k.</p>	
<p>ul. Piłsudskiego 70A, 10-403 Chylin, tel. (+48) 52 45 05, fax. (+48) 52 45 10</p>	
<p>Wzrost spłaty</p>	
<p>Nazwa dokumentu: Opisanie Programu Funkcyjnego - Użytkownik dla realizacji drogi nr 165005H wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kąkolno, gm. Purda realizowany w ramach programu Polki Lubi</p>	
<p>Tytuł rysunku: Plan Sytuacyjny</p>	
<p>Skala: Drogi</p>	
Projektant: mgr inż. Krystian Obidziński	Wzrost spłaty: Wzrost spłaty: Wzrost spłaty: Wzrost spłaty:
Projektant: mgr inż. Arkadiusz Obidziński	Wzrost spłaty: Wzrost spłaty: Wzrost spłaty: Wzrost spłaty:
Wzrost spłaty: Wzrost spłaty:	Wzrost spłaty: Wzrost spłaty:
Wzrost spłaty: Wzrost spłaty:	Wzrost spłaty: Wzrost spłaty:







- LEGENDA:
- ISTNIEJĄCE GRANICE DZIAŁEK PASA DROGOWEGO
 - LINIA PODZIAŁOWA WYNIKAJĄCA Z ROZWIĄZAŃ W PLANIE
 - KRAWĘDZ JEZDNI
 - POBOCZE
 - WZMOCNIŁE SKARPY MURKIEM OPOROWYM
 - UMOCNIENIE SKARP PŁYTAMI AZUROWYMI / KRATKAMI DROGOWYMI (rodzaj umocnienia uzależniony od kąta nachylenia i wysokości skarpy)
 - KRAWĘŻNIK WTOPIONY
 - ŚCIEK
 - PROJEKTOWANA SIĘĆ KANALIZACJI DESZCZOWEJ
 - WYLOT
 - STUDNIA
 - PROJEKTOWANA KRATKA WPUSTU ULICZNEGO
 - BARIERA DROGOWA
 - PROJEKTOWANA SIĘĆ OŚWIETLENIA ULICZNEGO
 - LEDOWA ŁAPMA OŚWIETLENIOWA
 - KIERUNKI RUCHU
 - NAJNIŻSZY PUNKT WEDŁUG MAPY
 - WODODZIAŁ
 - RÓW DROGOWY CHŁONNY ZWYKŁY
 - PRZEPUST NA ROWIE
 - OBRZEŻE 30x100x8
 - NAJNIŻSZY PUNKT WEDŁUG WSTĘPNEJ NIWELETY

Investor:  Gmina Purda
Purda 19
11-030 Purda

Jednostka projektowa: **ARKAS-PROJEKT**
sp. z o.o. sp. k.
al. Piłsudskiego 70A, 10-450 Olsztyn, tel: (+089) 532 45 00, fax: (+089) 532 45 10

Numer sprawy:

Nazwa dokumentacji: Opracowanie Programu Funkcjonalno - Użytkowego dla realizacji drogi nr 165005N wraz z drogami wewnętrznymi w miejscowości Kabarno, gm. Purda realizowanej w ramach programu Polski Ład

Tytuł rysunku: Plan Sytuacyjny

Branża: Drogową

Projektant: mgr inż. Krystian Obidziński	w specjalności drogowej WAM/0096/POD/09 w specjalności sanitarnej WAM/0051/PWBS/21	Podpis:
Sprawdzający: mgr inż. Arkadiusz Obidziński	w specjalności drogowej WAM/0014/POD/08	Podpis:

Nr arch.: 400-ARKAS/OLS/2021	Stadium: KP	Data: 02.2022	Skala: 1:500	Nr rys.: 2.4
------------------------------	-------------	---------------	--------------	--------------

ŁĄCZY ARKUSZ NR 2.3

