

# PROJEKT

**Temat:**

**PRZEBUDOWA ORAZ REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1438G  
ŻELAZNO – MIERZYNO – KOSTKOWO – BOLSZEWO.  
PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA Z  
DROGĄ GMINNĄ DO LISEWA GNIEWIŃSKIEGO PRZEZ  
MIEJSCOWOŚĆ KOSTKOWO O DŁUGOŚCI 1982,26M**

**Inwestor:**

ZARZĄD DROGOWY DLA POWIATU PUCKIEGO  
I WEJHEROWSKIEGO Z SIEDZIBĄ W PUCKU  
84 – 100 Puck, ul. E. Orzeszkowej 5

**Stadium:**

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

**Branża:**

Drogowa

**Oświadczenie:**

Oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej. Zgodnie z Art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo Budowlane” z dnia 07.07.1994 r. z późniejszymi zmianami (Dz. U. Nr 156 poz. 1118 z 2006 r.).

**Projektant:**

mgr inż. Tomasz Gałka  
POM/0172/PWOD/06

mgr inż. Tomasz Gałka  
uprawnienia drogowo-miejscowe  
i wykonawcze bez ograniczeń  
nr POM/BD/0071/07

## WYSZCZEGÓLNIENIE DOKUMENTACJI

PRZEBUDOWA ORAZ REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1438G ŻELAZNO – MIERZYNO – KOSTKOWO – BOLSZEWO.  
PRZEBUDOWA DROGI NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ GMINNĄ DO LISEWA GNIEWIŃSKIEGO PRZECZ  
MIEJSCOWOŚĆ KOSTKOWO O DŁUGOŚCI 1982,26M

### CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Opis Techniczny wraz z schematem tyczenia trasy
2. Szkic rozmieszczenia Reperów roboczych na mapie w skali 1:5000
3. Tabela obliczenia warstwy profilującej
4. Tabela obliczenia ilości pogłębiania rowów
5. Zaświadczenie Projektanta o Przynależności do POI IB wraz z uprawnieniami

### CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

D.1 – D.4	Plan Sytuacyjny	skala 1:500
D.5 – D.8	Profil podłużny odcinka drogi	skala 1:50/500
D.9 – D.13	Przekroje normalne konstrukcyjne	skala 1:50
D.14	Szczegół Konstrukcyjny	skala 1:20
D.15	Przekroje poprzeczne – warstwa profilowa	Schemat
D.16	Przekroje poprzeczne – pogłębianie rowów	Schemat

## **OPIS TECHNICZNY**

### **Przebudowa oraz remont drogi powiatowej nr 1438G Żelazno – Mierzyno – Kostkowo – Bolszewo. Przebudowa drogi na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną do Lisewa Gniewińskiego przez miejscowość Kostkowo o długości 1982,26m**

#### **1. Podstawa opracowania**

Projekt budowlany został opracowany na podstawie:

- Umowy zawartej pomiędzy Zamawiającym, a Wykonawcą.
- Mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500 do celów projektowych z naniesionym uzbrojeniem podziemnym wykonanej przez Geodezja – Tomasz Mielewczyk o nr ewidencyjnym KERG 2930/2010
- Szkicu rozmieszczenia reperów w skali 1:5000
- Wizji lokalnej i pomiarów uzupełniających przeprowadzonych we własnym zakresie.
- Obowiązujących przepisów i norm w zakresie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

#### **2. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest przebudowa i remont w/w drogi powiatowej w zakresie:

- Przebudowa ciągu jezdni z poprawą geometrii jezdni
- Uporządkowanie odwodnienia powierzchniowego
- Przebudowa i remont chodników oraz przystanków autobusowych
- Zmiana nawierzchni zjazdów w zakresie pasa drogowego

Projekt podaje rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe i określa konstrukcję nawierzchni wraz ze szczegółowym odwodnieniem.

#### **3. Opis istniejący**

Droga Powiatowa nr 1438G przebiegająca przez miejscowość Kostkowo w stanie istniejącym ma szerokość około 6m. Jezdnia bitumiczna ze starą nawierzchnią z licznymi łatami i spękaniem wskazują na niedostateczną nośność konstrukcji. Od strony

południowej na długości około 0,6 km znajduje się chodnik. Podczas opadów deszczu woda opadowa nie mając zbyt dobrego odprowadzenia do istniejących rowów melioracyjnych tworzy rozlewiska i kałuże utrudniające ruch pieszemu zwłaszcza w części miejscowości znajdującej się od strony zachodniej gdzie nie ma chodnika. Na całym odcinku znajdują się zjazdy do posesji w większości o nawierzchni żwirowo – ziemnej. Podczas intensywnych opadów deszczu na jezdni tworzą się naniesienia piasku, które w znacznym stopniu pogarszają przyczepność pojazdów do jezdni. Rowy melioracyjne wymagają odbudowy swojego pierwotnego kształtu w większości zakrzaczone zamulone i porośnięte trawą. Wzdłuż drogi w poboczu znajdują się dość grube drzewa ograniczające skrajnię i widoczność o obwodach od 2 – 3 m.

Obecnie w pasie drogi występuje następujące uzbrojenie podziemne:

- \* Sieć wodociągowa wraz z przyłączami;
- \* Linie kablowe sieci energetycznej.
- \* Linie Telekomunikacyjne
- \* Projektowana Sieć Gazowa

Szczegółowe trasy przebiegu istniejących sieci uzbrojenia podziemnego w otoczeniu miejsc projektowanych robót ziemnych pokazano na planie sytuacyjnym.

#### **4. Opis stanu projektowanego**

##### Przebieg drogi w planie sytuacyjnym.

Zaprojektowano przebieg drogi maksymalnie w istniejącym przebiegu z jednoczesnym zastosowaniem korekt parametrów łuków poziomych. Zastosowano zamiast wcześniejszych prostych przejściowych – kłoidy. Poprawiono parametry przekrojów poprzecznych na prostych i łukach. Zastosowano łuki poziome o promieniach spełniających rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zastosowano minimalny łuk poziomy w planie o promieniu  $R=230m$  z dwoma kłoidami o długościach 30m. Zjazdy do posesji zostaną dostosowane wysokościowo do nowej nawierzchni.

##### Wykaz zjazdów do posesji.

Zjazdy do wykonania z nawierzchni bitumicznej wraz ze skrzyżowaniem z drogą gminną

Km 0+294,26 str P – 30 m<sup>2</sup>

Km 0+558,16 str P – 30 m<sup>2</sup>

Km 0+707,39 str P – 60 m<sup>2</sup>

Km 0+780,54 str P – 60 m<sup>2</sup>

Km 1+108,00 str L – 16 m<sup>2</sup>

Km 1+191,62 str L – 56 m<sup>2</sup>

Km 1+316,00 str L – 30 m<sup>2</sup>

Istniejące zjazdy z kostki betonowej przeznaczone do regulacji wysokościowej

Km 0+500,00 str L

Km 0+599,11 str P

Km 0+651,00 str P

Km 0+615,12 str P

Km 0+661,29 str P

Km 1+243,22 str P

Km 1+278,00 str P

Km 1+290,00 str P

Km 1+340,00 str P

Km 1+350,00 str L

Nowe zjazdy do wykonania z kostki betonowej. Konstrukcja:

- kostka betonowa „8”

- podsypka cementowo – piaskowa 5 cm

- kruszywo do stabilizacji mechanicznej o uziarnieniu 0/32 na grubości 15 cm

Wykaz zjazdów :

Km 0+672,00 str L – 61,3 m<sup>2</sup>

Km 0+844,74 str P – 18,0 m<sup>2</sup>

Km 0+903,47 str L – 29,5 m<sup>2</sup>

Km 0+962,00 str L – 13,0 m<sup>2</sup>

#### Kategoria ruchu i analiza nośności istniejącej konstrukcji nawierzchni

Z pomiarów wykonanych na drodze we własnym zakresie zanotowano strukturę potoku pojazdów o następującym rodzaju:

Motocykle – 14

Osobowe – 1664

Dostawcze – 173

Ciężarowe – 162

Ciężarowe z przyczepami – 79

Autobusy – 44

Obliczono, że SDR z pomiaru wynosi  $SDR = 14 + 1664 + 173 + 162 + 79 + 44 = 2136$ .

W strukturze ruchu przeważają pojazdy o obciążeniach osi 100kN i udział pojazdów o obciążeniach osi 115kN nie przekracza 8% dlatego do pomiarów przyjęto oś obliczeniową 100kN.

$$L = (N_1 \times r_1 + N_2 \times r_2 + N_3 \times r_3) \times f_1$$

L – Liczba osi obliczeniowych na dobę na pas obliczeniowy

$f_1$  – współczynnik obliczeniowy pasa ruchu zależny od liczby pasów ruchu w obu kierunkach

$N_1$  – średni dobowy ruch samochodów ciężarowych bez przyczep

$N_2$  – średni dobowy ruch samochodów ciężarowych z przyczepami

$N_3$  – średni dobowy ruch autobusów

$r_1, r_2, r_3$  – współczynniki przeliczeniowe samochodów ciężarowych na osie obliczeniowe

$r_1$  – dla 100kN – 0,109

$r_2$  – dla 100kN – 1,245

$r_3$  – dla 100kN – 0,594

$f_1 = 0,5$

$$L = (162 \times 0,109 + 79 \times 1,245 + 44 \times 0,594) \times 0,5 = 71,08$$

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że drogę należy zakwalifikować do kategorii ruchu KR3. Jednak należy wziąć pod uwagę, że liczba obliczeniowych osi na dobę na pas obliczeniowy L jest na granicy ruchu między KR2 a KR3. W tym przypadku istnieje możliwość pozostania przy kategorii ruchu KR2 w zależności od finansów tutejszego Zarządu Dróg.

#### Konstrukcja nawierzchni

Dla wzmocnienia obecnej konstrukcji jezdni i uzyskania modułów sprężystości nie mniejszych niż 120MPa wymaganych przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, należy zaprojektować

dodatkową warstwę wzmacniającą o grubości 6 cm – Warstwa Wiążąca z BA dla kategorii ruchu KR3 o uziarnieniu 0/20.

W tym przypadku projektuje się konstrukcję wzmocnienia następująco:

- warstwa ścieralna z BA o uziarnieniu 0/16 KR3 – 5 cm
- warstwa wiążąca z BA o uziarnieniu 0/20 KR3 – 6 cm
- warstwa wyrównawcza z masy asfaltowej 0/8 – profil

Warstwa wzmacniająca powinna być wykonana na szerokość 6,1m

W przypadku pozostania przy kategorii ruchu KR2 należy:

- warstwa ścieralna z BA o uziarnieniu 0/16 KR3 – 5 cm
- warstwa wyrównawcza z masy asfaltowej 0/8 – profil

Konstrukcja nawierzchni chodnika

- kostka betonowa cegielka 10x20 o grubości 6 cm
- podsypka cementowo – piaskowa o grubości 5cm
- kruszywo do stabilizacji mechanicznej o uziarnieniu 0/32 – 15cm

Konstrukcja nawierzchni wjazdów do posesji w granicach pasa drogowego – oznaczone na planie sytuacyjnym

- kostka betonowa cegielka 10x20 o grubości 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa o grubości 5cm
- kruszywo do stabilizacji mechanicznej o uziarnieniu 0/32 – 15cm

Zatoka autobusowa – konstrukcja według zaleceń w/w Rozporządzenia – jak dla kategorii ruchu KR4

- kostka betonowa cegielka 10x20 o grubości 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa o grubości 3cm
- Podbudowa zasadnicza z chudego betonu(B7,5) – 20cm
- Kruszywo do stabilizacji mechanicznej o uziarnieniu 0/32 z dodatkiem cementu w ilości 45 kg/m<sup>3</sup> – 16cm

#### Droga w przekroju poprzecznym

Droga poza terenem zabudowanym posiada spadek dwustronny o nachyleniu 2%. Na łukach w planie zastosowano spadki poprzeczne jednostronne o pochyleniu

wynikającym z promienia łuku i prędkości miarodajnej pojazdu. W terenie zabudowanym w granicach pasa drogowego projektuje się chodnik, oraz pozostawia istniejący chodnik do regulacji. W związku z chodnikiem jednostronnym na terenie zabudowanym projektuje się spadek poprzeczny jezdni jednostronny.

#### Istniejące rowy odwodnieniowe i zadrzewienie

Wzdłuż całej drogi rowy melioracyjne należy wykarczować z zakrzaczenia, odmulić(pogłębić) i dokonać niezbędnych przedłużeń wskazanych na planie sytuacyjnym.

Istniejące pnie w ilości 6 szt. pozostałe po wcześniejszych wycinkach drzew należy wyfrezować. W miejscach usunięcia pni należy odtworzyć kształt pobocza.

Z pomiarów terenowych wynika, że drzewa w poboczu ograniczają widoczność na łukach oraz niezbędną skrajnię drogi. Dlatego też przeznaczono 9 drzew do wycinki. Na planie sytuacyjnym oznaczono je jako skreślone kolorem czerwonym.

Zestawienie rodzajów i obwodów drzew przeznaczonych do wycinki:

c.a. km 0+498,50 str P – Jesion (obwód 2,1m)

c.a. km 0+517,11 str P – Klon (obwód 2,0m)

c.a. km 0+531,79 str P – Jesion (obwód 1,4m)

c.a. km 0+586,75 str L – Lipa (obwód 2,9m)

c.a. km 0+639,47 str L – Lipa (obwód 2,8m)

c.a. km 0+778,04 str L – Jesion (obwód 3,3m)

c.a. km 0+874,45 str L – Lipa (obwód 2,3m)

c.a. km 0+885,90 str L – Klon (obwód 1,9m)

c.a. km 0+893,75 str L – Brzoza (obwód 2,0m)

#### Odprowadzenie wód opadowych - pobocze

Wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo do istniejących rowów. Istnieją dwa miejsca zastosowania przelotów wody opadowej pod powierzchnią chodnika poprzez zastosowanie korytek ściekowych, ułożonych w taki sposób aby zapewnić dobry przepływ wody w kierunku przyległego pobocza gruntowego – rysunki Konstrukcyjne. W kilku miejscach w celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych zostaną zastosowane powierzchniowe korytka odprowadzające wodę do rowu – miejsca zastosowania wskazane na planie sytuacyjnym.



Przed rozpoczęciem prac związanych z profilowaniem nawierzchni masą asfaltową należy wykonać ścinę poboczy i usunięcia humusu w taki sposób, aby po wykonaniu prac bitumicznych wykonać ułożenie utwardzonego pobocza na gotowym nośnym podłożu nie będącym humusem.

#### Projektowane Elementy ulic

- Krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z oporem na betonie B15 (krawężniki o wymiarach 15x30x100)
- Ściek z kostki kamiennej należy ułożyć na takiej samej konstrukcji jak dla zatoki autobusowej na szerokości 35 cm – lokalizację wskazano na planie sytuacyjnym
- Obrzeża chodnikowe zastosować jako 8x25x100 i ustawić na ławie z betonu B15 o grubości 5 cm i szerokości 18 cm.
- Korytka ściekowe – jako przepusty wody pod chodnikiem ułożyć na ławie z betonu cementowego, obsypując z obu stron oporem w taki sposób, aby górne korytko zostało należycie zabezpieczone przed przemieszczaniem – rysunki konstrukcyjne.

#### Frezowanie nawierzchni:

Przy połączeniach z istniejącą nawierzchnią należy wykonać wcinki na długości minimum 5m. Dodatkowo przewidziano frezowanie nawierzchni w okolicach skrzyżowania od km 0+760,00 str L do km 0+800,00 str L.

Na odcinku od km 1+200,00 do km 1+330,00 istniejąca nawierzchnia jest mocno zdeformowana. Tutaj należy wykonać frezowanie na całej szerokości jezdni w przypadku wykonywania w/w wzmocnienia, lub na części w przypadku pozostania przy kategorii ruchu KR2. Przy większych deformacjach istniejącej nawierzchni zaleca się profilowanie masą asfaltową o uziarnieniu 0/20 jak dla warstwy wzmacniającej.

### **5. Murek oporowy**

Murek oporowy wykonać z elementów prefabrykowanych – bloczków betonowych przeznaczonych do zbrojenia. Posadowić na ławie betonowej z betonu B20 o wymiarach 0,3x0,6 m na długości 18 m

Murek przeznaczony jest do wzmocnienia krawędzi chodnika w lokalizacji od zjazdu w km 1+1290,00str P na długości 18m

## 6. Schemat tyczenia trasy wraz z punktami geodezyjnymi XY

### Układ współrzędnych XY

Współrzędne XY należą do państwowego systemu odniesień przestrzennych, a poziom odniesienia jest to poziom zerowy określony przez mareograf w Kronsztadzie. W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie punktów głównych przebiegu trasy. Punkty wysokościowe łuków poziomych i pionowych określono na profilu podłużnym.

		WSPÓŁRZĘDNA X	WSPÓŁRZĘDNA Y
Początek projektowanego odcinka drogi	PT	6060650.7421	6501873.5441
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W1	6060290.0807	6502090.5891
	ŚŁK	6060285.9988	6502098.0830
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W2	6060175.2138	6502206.2625
	ŚŁK	6060176.9533	6502207.6694
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W3	6060117.4961	6502294.6820
	ŚŁK	6060118.9576	6502295.4815
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W4	6060095.2807	6502344.0501
	ŚŁK	6060095.4351	6502344.1141
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W5	6060042.7295	6502482.5114
	ŚŁK	6060046.2800	6502483.2511
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W6	6060037.6966	6502587.1274
	ŚŁK	6060040.0142	6502587.0504
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W7	6060052.8080	6502718.5306
	ŚŁK	6060054.4686	6502718.1693
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W8	6060145.7930	6503004.8136
	ŚŁK	6060144.9317	6502996.4818

Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W9	6060261.1358	6503193.7118
	ŚŁK	6060262.4806	6503192.7107
Wierzchołek załamania trasy w planie + Wierzchołek wyznaczonego łuku kołowego	W10	6060343.5199	6503285.4872
	ŚŁK	6060339.6400	6503287.8010
ZAŁOM TRASY	W11	6060383.1596	6503395.3152
Koniec projektowanego odcinka drogi	KT	6060415.6853	6503484.6170

## 7. Rozwiązania chroniące środowisko naturalne

Należy uzgodnić z Inwestorem dokąd odwieźć masy ziemne powstałe w wyniku pogłębiania rowów odwadniających. W fazie realizacji podjęte powinny zostać działania mające na celu zapobieganiu i ograniczeniu negatywnych oddziaływań na środowisko. Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi powinno być tak zorganizowane, aby na terenie objętym robotami lub w jego okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych (np.: beton, masa mineralno asfaltowa itp.), które mogą powodować zanieczyszczenie bądź skażenie gruntu lub wód powierzchniowych i podziemnych. W trakcie realizacji podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia właściwego stanu technicznego maszyn, urządzeń i samochodów stosowanych w realizacji przedsięwzięcia, w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (np. oleje, benzyna i inne płyny eksploatacyjne). Działania te powinny polegać między innymi na odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza oraz bazy sprzętowej tak, aby nie powodować zagrożenia wyciekami eksploatacyjnymi ani wyciekami awaryjnymi.

Powstałe w trakcie robót odpady komunalne i budowlane będą składowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych. Ewentualne powstałe odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach. Wszystkie wytworzone odpady będą przekazane do utylizacji lub odzysku poza teren przedsięwzięcia. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wzmożony hałas w trakcie robót drogowych wynika z pracy maszyn, urządzeń i samochodów. Powodowany przez nie hałas będzie ograniczany poprzez zastosowanie sprawdzonych, dobrze konserwowanych, sprawnych technicznie i posiadających odpowiednie atesty maszyn i urządzeń. Roboty budowlane prowadzone będą wyłącznie

w porze dnia. Nie przewiduje się pracy w nocy. Nie przewiduje się również prowadzenia na terenie budowy prac naprawczych i wymiany oleju maszyn i sprzętu.

Faza realizacji wiąże się też z emisją pewnych ilości spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz z pyleniem z dróg i powierzchni terenu objętych robotami ziemnymi. W trakcie realizacji w/w emisja zanieczyszczeń będzie posiadała charakter przejściowy i lokalny i będzie zmieniała się w zależności od miejsca i fazy realizacji robót. Emisja w/w czynników zniknie wraz zakończeniem realizacji przedsięwzięcia .

## **8. Uwagi końcowe**

Kierownik Budowy ma obowiązek przed przystąpieniem do robót przeszkolić stanowiskowo wszystkich pracowników wykonujących czynności na drodze pod względem przepisów BHP i Bezpieczeństwa Ruchu. Dodatkowo na czas budowy należy wykonać projekt organizacji ruchu uwzględniając w nim ruch pieszych przy szkole.

Ze względu na fakt występowania uzbrojenia podziemnego należy zachować ostrożność podczas pogłębiania rowów. W miejscach występowania kolizji wynikającej z mapy do celów projektowych wszelkie przekopy należy prowadzić ręcznie. Dodatkowo w obszarze przebudowy występuje projektowana instalacja sieci gazowej. Wykonawca lub inwestor jest zobowiązany o powiadomieniu mieszkańców sieci o terminie rozpoczęcia i zakończenia robót.

# Szkic rozmieszczenia reperów skala 1:5000

Gmina Gniewino  
Trasa Słuszewo - Kostkowo - Tadzino



mgr inż. Tomasz Mielewczyk  
84-100 Puck, ul. Asnyka 44  
tel. 0603 271 180

Tabela obliczenia ilości warstwy profilującej

Km	Istniejące rzędne			Projektowane rzędne warstwa profilowa			pole i objętość profilowania	
0+000,00	56,81	56,84	56,74	56,81	56,84	56,75	0,015	
0+025,02	56,45	56,49	56,43	56,45	56,51	56,45	0,09	1,35
0+046,43	56,17	56,22	56,13	56,17	56,23	56,17	0,09	1,97
0+066,91	55,87	55,91	55,85	55,87	55,93	55,87	0,091	1,89
0+088,00	55,54	55,59	55,57	55,57	55,63	55,57	0,165	2,74
0+108,54	55,18	55,28	55,22	55,22	55,28	55,22	0,06	2,37
0+129,42	54,89	54,98	54,93	54,93	54,99	54,93	0,091	1,60
0+150,03	54,63	54,74	54,67	54,68	54,74	54,68	0,09	1,90
0+171,32	54,36	54,44	54,37	54,38	54,44	54,38	0,045	1,47
0+191,88	54,04	54,18	54,11	54,12	54,18	54,12	0,135	1,90
0+212,07	53,85	53,94	53,87	53,88	53,94	53,88	0,06	2,01
0+232,87	53,64	53,75	53,69	53,69	53,75	53,69	0,075	1,44
0+253,45	53,46	53,56	53,54	53,54	53,6	53,54	0,24	3,32
0+273,96	53,32	53,44	53,34	53,38	53,44	53,38	0,15	4,08
0+294,26	53,24	53,34	53,23	53,28	53,34	53,28	0,136	2,96
0+315,70	53,2	53,28	53,23	53,23	53,29	53,23	0,075	2,31
0+356,64	53,25	53,37	53,36	53,33	53,39	53,36	0,181	5,32
0+377,64	53,26	53,38	53,36	53,32	53,38	53,422	0,184	3,90
0+392,79	53,38	53,49	53,47	53,43	53,49	53,55	0,196	2,93
0+407,54	53,44	53,54	53,59	53,52	53,58	53,64	0,315	3,85
0+423,67	53,55	53,67	53,8	53,62	53,71	53,8	0,225	4,45
0+439,07	53,71	53,83	53,88	53,77	53,83	53,89	0,105	2,60
0+468,35	54,14	54,18	54,22	54,14	54,2	54,26	0,121	3,37
0+489,50	54,38	54,47	54,48	54,41	54,47	54,53	0,12	2,59
0+529,29	55,06	55,14	55,14	55,09	55,15	55,21	0,18	6,09
0+544,61	55,23	55,34	55,36	55,28	55,34	55,4	0,136	2,47
0+559,79	55,4	55,5	55,52	55,44	55,5	55,56	0,12	1,98
0+569,33	55,53	55,57	55,61	55,53	55,59	55,65	0,121	1,17
0+583,25	55,61	55,65	55,7	55,61	55,67	55,73	0,106	1,60
0+599,11	55,59	55,71	55,73	55,65	55,71	55,77	0,151	2,07
0+615,12	55,56	55,66	55,71	55,6	55,66	55,72	0,075	1,85
0+630,47	55,47	55,57	55,53	55,51	55,57	55,63	0,211	2,23
0+645,85	55,34	55,35	55,33	55,34	55,4	55,46	0,345	4,36
0+661,29	55,12	55,16	55,15	55,12	55,18	55,24	0,196	4,25
0+676,59	54,99	55,02	55,02	54,99	55,05	55,11	0,225	3,28
0+691,81	54,79	54,85	54,89	54,79	54,85	54,91	0,031	1,99
0+707,39	54,61	54,63	54,7	54,62	54,68	54,74	0,225	2,03
0+721,64	54,47	54,5	54,54	54,48	54,54	54,6	0,225	3,27
0+736,18	54,27	54,31	54,3	54,27	54,33	54,39	0,195	3,12
0+757,21	54	54,01	53,93	54	54,06	54,069	0,359	5,95
0+780,54	53,83	53,82	53,64	53,77	53,83	53,77	0,315	8,02
0+794,67	53,57	53,61	53,5	53,55	53,61	53,58	0,151	3,36
0+814,33	53,41	53,46	53,41	53,41	53,47	53,5	0,165	3,16
0+834,83	53,13	53,18	53,17	53,13	53,19	53,25	0,15	3,29
0+844,74	52,96	53,07	53,1	53,03	53,09	53,15	0,241	1,98
0+855,58	52,9	52,94	53,01	52,91	52,97	53,03	0,136	2,08
0+870,88	52,71	52,8	52,82	52,74	52,8	52,86	0,105	1,88

Tabela obliczenia ilości warstwy profilującej								
0+886,65	52,58	52,61	52,72	52,6	52,66	52,72	0,18	2,30
0+903,47	52,39	52,36	52,45	52,39	52,45	52,51	0,361	4,64
0+918,32	52,19	52,18	52,24	52,19	52,25	52,31	0,316	5,12
0+934,15	52,03	52,07	52,07	52,03	52,09	52,15	0,181	4,00
0+950,39	51,9	51,94	51,9	51,9	51,96	52,02	0,241	3,49
0+966,59	51,74	51,8	51,81	51,74	51,8	51,86	0,075	2,61
0+981,94	51,76	51,79	51,82	51,76	51,82	51,88	0,181	2,00
0+997,25	51,69	51,71	51,75	51,69	51,75	51,81	0,211	3,05
1+011,48	51,58	51,65	51,67	51,59	51,65	51,71	0,075	2,07
1+026,84	51,57	51,61	51,64	51,57	51,63	51,69	0,136	1,65
1+042,11	51,47	51,51	51,51	51,47	51,53	51,59	0,181	2,46
1+057,52	51,4	51,43	51,46	51,4	51,46	51,52	0,181	2,84
1+073,05	51,32	51,33	51,36	51,32	51,38	51,44	0,271	3,57
1+088,32	51,2	51,25	51,26	51,21	51,27	51,33	0,181	3,51
1+104,29	51,09	51,13	51,16	51,1	51,16	51,22	0,195	3,06
1+119,27	51	51,06	51,1	51	51,06	51,12	0,031	1,72
1+135,50	50,87	50,93	50,97	50,87	50,93	50,99	0,031	0,50
1+151,69	50,79	50,82	50,86	50,79	50,85	50,91	0,166	1,61
1+171,47	50,61	50,66	50,73	50,61	50,67	50,73	0,031	1,97
1+191,62	50,48	50,52	50,52	50,48	50,54	50,6	0,18	2,16
1+211,25	50,38	50,39	50,31	50,31	50,34	50,37	0,345	5,26
1+231,51	50,25	50,31	50,2	50,21	50,24	50,27	0,375	7,45
1+243,22	50,25	50,24	50,16	50,1	50,13	50,16	0,555	5,56
1+263,79	50,19	50,24	50,18	50,12	50,15	50,18	0,376	9,76
1+285,07	50,07	50,15	50,07	50,01	50,04	50,07	0,421	8,63
1+298,34	50,26	50,26	50,17	50,19	50,22	50,25	0,345	5,18
1+313,31	50,42	50,47	50,38	50,37	50,4	50,43	0,361	5,39
1+333,92	50,77	50,89	50,9	50,79	50,82	50,85	0,315	7,10
1+354,60	51,4	51,45	51,43	51,4	51,46	51,52	0,165	5,07
1+369,97	51,69	51,76	51,79	51,81	51,87	51,93	0,72	6,95
1+385,00	52,26	52,24	52,27	52,26	52,32	52,38	0,405	8,63
1+400,49	52,73	52,75	52,77	52,74	52,8	52,86	0,3	5,58
1+415,97	53,22	53,23	53,2	53,22	53,28	53,34	0,361	5,21
1+432,16	53,69	53,74	53,75	53,69	53,75	53,81	0,12	3,97
1+447,88	54,24	54,32	54,3	54,26	54,32	54,38	0,151	2,17
1+465,64	54,8	54,87	54,88	54,81	54,87	54,882	0,018	1,53
1+496,53	55,8	55,8	55,66	55,8	55,86	55,8	0,391	6,44
1+517,09	56,49	56,52	56,38	56,5	56,56	56,5	0,315	7,40
1+536,45	57,2	57,26	57,15	57,2	57,26	57,2	0,075	3,86
1+555,88	57,94	57,97	57,84	57,94	58	57,94	0,24	3,13
1+575,23	58,69	58,72	58,63	58,69	58,75	58,69	0,18	4,15
1+595,66	59,47	59,55	59,44	59,49	59,55	59,49	0,105	2,98
1+613,22	60,13	60,21	60,16	60,15	60,21	60,21	0,105	1,89
1+628,10	60,63	60,7	60,71	60,64	60,7	60,76	0,091	1,49
1+642,27	61,1	61,16	61,16	61,1	61,16	61,22	0,091	1,31
1+657,47	61,47	61,53	61,6	61,48	61,54	61,6	0,045	1,05
1+672,61	61,78	61,85	61,89	61,79	61,85	61,91	0,046	0,70
1+688,17	62,14	62,23	62,22	62,22	62,28	62,22	0,271	2,51
1+702,76	62,52	62,56	62,5	62,52	62,58	62,52	0,09	2,68
1+717,54	62,79	62,82	62,71	62,79	62,82	62,754	0,066	1,18
1+733,34	63,03	62,92	62,79	63,035	62,99	62,909	0,397	3,72
1+748,22	63,15	63,03	62,88	63,15	63,06	62,97	0,225	4,72

Tabela obliczenia ilości warstwy profilującej								
1+764,09	63,19	63,03	62,84	63,19	63,1	63,01	0,465	5,59
1+779,03	63,1	62,96	62,83	63,1	63,01	62,92	0,285	5,72
1+791,77	62,9	62,76	62,65	62,91	62,82	62,73	0,316	3,91
1+808,99	62,62	62,56	62,43	62,619	62,58	62,499	0,162	4,19
1+823,67	62,22	62,31	62,23	62,286	62,31	62,241	0,116	2,08
1+843,37	61,82	61,87	61,8	61,82	61,88	61,82	0,061	1,76
1+862,49	61,33	61,39	61,31	61,33	61,39	61,33	0,03	0,89
1+882,38	60,79	60,85	60,79	60,79	60,85	60,79	0	0,31
1+902,59	60,22	60,3	60,21	60,24	60,3	60,24	0,075	0,78
1+922,72	59,58	59,71	59,63	59,65	59,71	59,65	0,135	2,16
1+943,37	59,07	59,18	59,09	59,13	59,19	59,13	0,18	3,33
1+949,66	58,93	59,04	58,94	58,98	59,04	58,98	0,135	1,02
1+963,55	58,59	58,7	58,62	58,64	58,7	58,64	0,105	1,70
1+982,26								

RAZEM 364,1604 m<sup>3</sup>

Tony [1m<sup>3</sup>=2,5T] 910,401 [T]

Pow. 11833,56 0,076934

Warstwa Profilowa wynosi 77kg/m<sup>2</sup>



**Tabela obliczenia ilości pogłębiania rowów**

Km	pole i objętość pogłębiania rowów	
0+000,00	0,45	
0+025,02	0,56	12,64
0+088,00	0,50	
0+108,54	0,49	10,17
0+129,42	0,48	10,13
0+171,32	0,48	20,11
0+212,07	0,53	20,58
0+273,96	0,22	23,21
0+294,26	0,23	4,57
0+407,54	0,26	27,75
0+569,33	0,26	
0+645,85	0,25	19,51
0+794,67	0,19	
0+814,33	0,25	4,33
0+870,88	0,32	16,12
0+997,25	0,20	32,86
1+073,05	0,27	17,81
1+104,29	0,34	9,53
1+263,79	0,32	52,64
1+432,16	0,33	54,72
1+465,64	0,24	9,54
1+657,47	0,54	
1+843,37	0,36	83,65
Razem		429,85

**Objętość/0,3m**

**1432,80**

**Pogłębianie rowu na średnią głębokość**

**0,3m na powierzchni 1432,8m<sup>2</sup>**

Gdańsk, dnia 21 grudnia 2006 r.

syg. akt 241/POM/OKK/06

## 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 i 2, 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/, § 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/ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**  
stwierdza, że:

Pan **TOMASZ GAŁKA**  
magister inżynier  
urodzony dnia 11.02.1976 r w Lublinie

uzyskał  
**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny: POM/0172/PWOD/06

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi 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

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

**Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:**

**PRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kolasa

**WICEPRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiwicz

**CZŁONEK**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski



### Otrzymują:

1. Pan Tomasz Gałka  
84-300 Lębork, ul. Zofii Witkowskiej 23 a
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM  
POTWIERDZAM**

mgr inż. Tomasz Gałka  
uprawnienia drogowe i mostowe  
i wykonawcze budowlane  
nr POM/BD/007/007



**Pan Tomasz Galka upoważniony jest do:**

**I.** Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1 i 2, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności drogowej, bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- c) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- d) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- e) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

**II.** Na podstawie § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2005 r. Nr 83 poz. 578/, uprawnienia niniejsze uprawniają do projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi 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.

**III.** Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia, niniejsze uprawnienia do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, z zakresie tej specjalności.

**ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM  
POTWIERDZAM**



POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

## ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Gałka Tomasz Marcin**  
84-300 Lębork ul. Zofii Witkowskiej 23A

jest członkiem

**Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**  
o numerze ewidencyjnym POM/BD/0071/07  
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne  
od dnia 2010-03-01 do 2011-02-28

Gdańsk 2010-02-02 r.

POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44  
(3) Tel. (0-58) 324-89-77  
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNICZĄCY RADY

Ryszard Wysocki

*Zgodnie z oryginałem*

mgr inż. Tomasz Gałka  
uprawnienia drogowe projektowe  
i wykonawcze nr 0071/07  
nr POM/BD/0071/07