

*Inwestor:*

## **GINA SOCHACZEW**

**ul. Warszawska 115**

**96 - 500 Sochaczew**

*Jednostka projektowa:*



STAPRO Rafał Strugiński  
03-904 Warszawa ul. Berezyńska 24 lok. 3  
tel. 0 691 863 723

*Zadanie:*

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCIACH:  
Janówek Duranowski, Andrzejów Duranowski,  
Duranów, Sielice**

*Nazwa opracowania:*

**MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT**

*Adres inwestycji / Wykaz działek na których usytuowano inwestycję:*

**Jednostka ewidencyjna: 142807\_2 GMINA SOCHACZEW**

**Obręb:.0014 –JANÓWEK DURANOWSKI, nr działki - 102**

**Obręb:.0002 – ANDZEJÓW DURANOWSKI, nr działki – 221, 156, 20, 132**

**Obręb:.0041 –DURANÓW, nr działki – 17**

<i>Nr archiwalny:</i>	<i>Branża:</i>	<i>Data:</i>	<i>Nr egzemplarza</i>
2015/16	DROGOWA	10.2015	1

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Rafał Strugiński	MAZ/0243/POOD/09	

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

## CZEŚĆ OPISOWA

### Opis techniczny:

1	Przedmiot inwestycji	2
2	Inwestor	2
3	Jednostka projektująca	2
4	Podstawa opracowania projektu	2
5	Podstawy techniczne oraz materiały do projektowania	2
6	Cel i zakres inwestycji	2
7	Istniejące zagospodarowanie terenu	3
8	Projektowane zagospodarowanie terenu	3
9	Konstrukcja nawierzchni	6
10	Odwodnienie	8
11	Ochrona konserwatorska	8
12	Wpływ na środowisko	8

### Załączniki:

	Uprawnienia i zaświadczenie z izby projektanta	9
--	--	---

## CZEŚĆ RYSUNKOWA

1	Plan orientacyjny – rys_nr 1	13
3	Projekt zagospodarowania terenu, skala 1:1000 - rys_nr 2_arkusz_1, 2	14
4	Projekt zagospodarowania terenu, skala 1:1000 - rys_nr 2_arkusz_3,4	15
5	Projekt zagospodarowania terenu, skala 1:1000 - rys_nr 2_arkusz_5,6	16
6	Przekroje normalne, skala 1:50 – rys_nr 3_arkusz_1	17
7	Przekroje normalne, skala 1:50 – rys_nr 3_arkusz_2	18

## **1. Przedmiot inwestycji.**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w miejscowościach: Janówek Duranowski, Andrzejów Duranowski, Duranów, Sielice, na terenie gminy Sochaczew. Długość drogi objętej przebudową, wynosi 3740 m.

## **2. Inwestor**

Inwestorem jest Gmina Sochaczew, ul Warszawska 115, 96-500 Sochaczew.

## **3. Jednostka projektująca**

Projekt wykonany został przez firmę „STAPRO” Rafał Strugiński, 03-904 Warszawa; ul. Berezyńska 24 lok.3.

## **4. Podstawa opracowania projektu**

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Sochaczew a firmą „STAPRO” Rafał Strugiński.

## **5. Podstawy techniczne oraz materiały do projektowania**

- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Własne pomiary inwentaryzacyjne, wykonane we wrześniu 2014 r.,
- Mapy sytuacyjno – wysokościowe do celów projektowych wydane przez Starostwo Powiatowe w Sochaczewie, a wykonane przez firmę Azymut. (mapy przyjęte do zasobów pod numerem 2015.2284, z dnia 14.09.2015)
- 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. Nr 43, poz. 430),
- Ustawa z dn. 07.07.94 r. – Prawo Budowlane,
- Ustawa z dn. 21.03.85 r. o drogach publicznych.

## **6. Cel i zakres inwestycji**

Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, przez oprawę parametrów technicznych i użytkowych istniejącej drogi, poprawę płynności ruchu i komfortu jazdy.

Zakres inwestycji:

- wzmocnienie istniejącej jezdni o nawierzchni asfaltowej wraz wykonaniem poszerzeń,
- ścięcie, uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy,
- regulacja wysokościową istniejących zjazdów o nawierzchni utwardzonej,
- odwodnienie skrzyżowania w km 1+655,09, do istniejących rowów drogowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na przebudowie w granicach istniejącego pasa drogowego, nie zmieni sposobu wykorzystania terenu, nie wystąpi również przekształcenie terenu wykorzystywanego aktualnie na cele komunikacji drogowej. Realizacja w/w inwestycji w żaden sposób nie naruszy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ani też nie wpływa na warunki, o których mowa w art. 30.ust. 7 pkt 1-4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. (Prawo budowlane).

## 7. Istniejące zagospodarowanie terenu

Na działkach sąsiadujących z pasem drogowym występuje zabudowa jednorodzinna i zagrodowa oraz tereny rolne stanowiące własność prywatną. Szerokość pasa drogowego wynosi od 5,50 m do 10,00 m. Nawierzchnia jezdni wykonana jest z mieszanki mineralno-asfaltowej. Na całym odcinku objętym projektem wykonane są poszerzenia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o szerokości 0,70 m ÷ 1,20 m. Ruch pieszy odbywa się poboczami.

- **Przebieg, długość istniejącego ciągu drogowego, ukształtowanie terenu**

Droga gminna przebiega w terenie równinnym. Nawierzchnia bitumiczna jezdni jest w złym stanie technicznym. Wykazuje duże zużycie techniczne, charakteryzujące się zniekształceniami w przekroju podłużnym i poprzecznym. Na nawierzchni występują spękania siatkowe oraz podłużne i poprzeczne. Występują widoczne liczne ślady po remontach cząstkowych jezdni.

- **Przekrój poprzeczny**

Droga posiada jezdnię o nawierzchni asfaltowej, o zmiennej szerokości: od 3,30 m do 4,20 m. Na całej długości odcinka robót wykonane są obustronne poszerzenia jezdni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o szerokości 0,7 m – 1,2 m.

Pobocza gruntowe jezdni (obustronne) porośnięte są trawą, ze spadkami nienormatywnymi od 0 % do 15%, częściowo zawyżone. Skarpy korony drogi porośnięte trawą.

- **Odwodnienie**

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na pas drogowy na całym odcinku robót. Rowy drogowe, w dobrym stanie technicznym, występują tylko w rejonie skrzyżowania w km 1+666,09, na odcinku ok. 80 m (skarpy i dno rowów umocnione jest płytami betonowymi ażurowymi).

Na pozostałym odcinku rowy drogowe są zamulone lub jest ich brak. Ukształtowanie wysokościowe drogi od km 1+600 do km 1+700 powoduje intensywny spływ wody na zabudowaną działkę o numerze 188/4.

- **Zjazdy**

25 zjazdów z drogi na działki przylegające do pasa drogowego posiada nawierzchnię twardą w obrębie pasa drogowego (asfaltowa, z kostki brukowej bet. lub z bruku kamiennego). Pozostałe zjazdy posiadają nawierzchnie gruntowe. Szerokość zjazdów wynosi od 2,50 m do 12,00 m.

- **Uzbrojenie terenu**

W pasie drogi znajduje się następujące istniejące uzbrojenie :

- wodociąg
- napowietrzne linie energetyczne
- podziemne kable teletechniczne i energetyczne

## 8. Projektowane zagospodarowanie terenu

- **Parametry techniczne drogi**

- Klasa techniczna: L
- $V_p = 30$  km/h,
- Obciążenie: 100 kN/oś
- Kategoria ruchu: KR 1
- przekrój poprzeczny: jednopasowy o szerokości: 4,50 m ÷ 5,00 m

pobocza o szerokości: 0,50 m ÷ 0,75 m.

• ***Droga w planie sytuacyjnym i przekroju poprzecznym***

Wszystkie projektowane elementy przebudowywanej drogi mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego. Długość odcinka robót wynosi 3,740 km. Na odcinku robót występuje 44 załamania trasy. 30 załamań trasy wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R = 30 \text{ m} \div 1000 \text{ m}$ . Na początku odcinka robót szerokość projektowanej nawierzchni asfaltowej jezdni należy dostosować do szerokości istn. jezdni w km 0+000,00.

Zaprojektowano następujące szerokości jezdni:

Jezdnia o szerokości 4,50 m na odcinkach:

- km 0+008,00 ÷ 0+767,32
- km 3+434,00 ÷ 3+740,00

Jezdnia o szerokości 5,00 m na odcinkach:

- km 0+772,32 ÷ 2+106,18,
- km 2+239,36 ÷ 3+429,00

Jezdnia o szerokości 5,50 m na długości łuku poziomego  $R = 50 \text{ m}$ : km 2+121,18 ÷ 2+165,00

Jezdnia o szerokości 6,00 m na długości łuku poziomego  $R = 30 \text{ m}$ : km 2+183,68 ÷ 2+224,36

Jezdnia o szerokości zmiennej 4,50 m ÷ 5,00 m na odcinkach:

- km 0+767,32 ÷ 0+772,32
- km 3+429,00 ÷ 3+434,00

Jezdnia o szerokości zmiennej 5,00 m ÷ 5,50 m na odcinku km 2+106,18 ÷ 2+121,18

Jezdnia o szerokości zmiennej 5,50 m ÷ 6,00 m na odcinku km 2+165,00 ÷ 2+183,68

Jezdnia o szerokości zmiennej 6,00 m ÷ 5,00 m na odcinku km 2+224,36 ÷ 2+239,36

Szerokości projektowanych poboczy wynoszą:

Pobocza o szerokości zmiennej - do 0,5 m (uzależnionej od usytuowania granicy pasa drogowego):

- km 0+000,00 ÷ 0+272,00 – strona lewa

Pobocza o szerokości 0,50 m:

- Strona lewa:
  - km 0+272,00 ÷ 0+343,80
  - km 0+530,00 ÷ 0+676,71
  - km 0+743,05 ÷ 0+830,00
  - km 3+450,95 ÷ 3+740,00
- Strona prawa:
  - km 3+450,95 ÷ 3+740,00

Pobocza o szerokości 0,75 m:

- Strona lewa:
  - km 0+343,80 ÷ 0+530,00
  - km 0+676,71 ÷ 0+743,05
  - km 0+830,00 ÷ 1+600,00
  - km 1+662,70 ÷ 3+450,95
- Strona prawa:

- km 0+000,00 ÷ 1+600,00
- km 1+666,00 ÷ 3+450,95

Przekrój poprzeczny jezdni zaprojektowano jako daszkowy 2% lub jednostronny (2% lub 3%) w sąsiedztwie skrzyżowania z drogą „do Verony” – km 1+655,09 oraz na łukach poziomych – według rysunku nr 2.

Zmianę pochyłeń poprzecznych należy wykonać na długości odcinków (prostych) przejściowych – wg rys. nr 2. Projektowane pochylenia poprzeczne poboczy wynoszą 8% na długości występowania przekroju daszkowego jezdni. Na łukach o pochyleniu jezdni jednostronnym pochylenia poboczy należy ukształtować według rys. nr 3.

Spadki podłużne jezdni należy dostosować do spadków istniejących. Projektowany profil podłużny jezdni powinien być wyniesiony ponad jezdnię istniejącą ok. 12 cm.

- **Odwodnienie skrzyżowania z drogą „do Verony” - km 1+655,09**

W celu poprawy odwodnienia rejonu skrzyżowania z drogą „do Verony” w km 1+655,09 zaprojektowano zmianę pochylenia poprzecznego jezdni na pochylenie jednostronne 2% od 1+615,00 do km 1+647,00 oraz zastosowano obramowanie jezdni krawężnikami betonowymi 15x30 cm, od km 1+600,00 do km 1+666,00.

Zmiana pochylenia poprzecznego jezdni oraz zastosowanie krawężników umożliwią powierzchniowe odprowadzenie wody opadowej z rejonu skrzyżowania do istniejących rowów drogowych. W celu zmiany pochylenia poprzecznego jezdni przy jednoczesnym dowiązaniu wysokościowym do istniejących zjazdów oraz do jezdni drogi „do Verony” należy rozebrać istniejącą jezdnię od km 1+600,00 do km 1+679,00 a następnie wykonać nową konstrukcję wg rys. nr 3. oraz ustawić krawężniki betonowe 15x30 cm o świetle +10 cm, +4 – na zjazdach – (uniemożliwi to spływ wody na posesję), oraz +2 cm – w sąsiedztwie zjazdu i wejścia do sklepu. Krawężniki należy ustawić także na wlocie drogi „do Verony”. (w celu ograniczenia rozplływania się wody po terenie).

W obrębie istniejącego rowu, umocnionego płytami EKO, zaprojektowano dwa ścieki skarpowe, korytkowe (w km1+651 i 1+665), które przejmą spływającą wodę z jezdni – wzdłuż krawężnika i sprowadza ją do rowu.

- **Zjazdy**

Istniejące zjazdy asfaltowe, z kostki bruk. betonowej, z bruku kamiennego lub z betonu cementowego należy wyregulować wysokościowo, dostosowując je do projektowanej warstwy ścieralnej jezdni.

W tym celu należy na zjazdach asfaltowych lub betonu cementowego uzupełnić podbudowę zjazdów jeżeli projektowana jezdnia została odsunięta od zjazdu, a następnie wykonać wyrównanie i warstwę ścieralną z betonu asfaltowego. Na zjazdach z kostki brukowej betonowej i z bruku kamiennego należy rozebrać istniejącą nawierzchnię na powierzchni przewidzianej do regulacji, uzupełnić podbudowę zjazdów jeżeli projektowana jezdnia została odsunięta od zjazdu a następnie ułożyć rozebraną nawierzchnię.

Wszystkie zjazdy z kostki bruk. betonowej i z bruku kamiennego należy obramować nowymi krawężnikami betonowymi 15x30 cm o świetle +2 cm.

- **Wycinka drzew**

Ze względu na korektę geometrii jezdni oraz zachowanie min. skrajni drogowej, poniższe drzewa, znajdujące się w pasie drogowym, przeznaczono do wycinki.

Obwód pni drzew na wys. 1,30 podano w poniższej tabeli. Wycinka drzew będzie zminimalizowana do niezbędnej. Lokalizację drzew pokazano na projekcie zagospodarowania terenu.

**Tabela – zestawienie drzew do wycinki**

L.p.	Nazwa łacińska	Nazwa polska	Obwód pnia (cm) na wysokości 1,3 m
1	Alnus glutinosa	olsza czarna	135
2	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	220
3	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	210
4	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	150
5	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	82
6	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	95
7	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	60
8	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	60
9	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	80
10	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	80
11	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	96
12	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	120
13	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	67
14	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	70
15	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	40
16	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	40
17	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	35
18	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	250
19	Fraxinus excelsior	jesion	100
20	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	97
21	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	113
22	Betula pendula	brzoza brodawkowata	63
23	Betula pendula	brzoza brodawkowata	38
24	Betula pendula	brzoza brodawkowata	73
25	Betula pendula	brzoza brodawkowata	66
26	Robinia pseudoacacia	robinia akacjowa	226
27	Juglans regia	orzech włoski	Y – 54 + 79
28	Tilia cordata Mill.	lipa drobnolistna	95
29	Picea abies	świerk pospolity	120
30	Juniperus communis L	jałowiec pospolity	27
31	Juniperus communis L	jałowiec pospolity	50
32	Tilia cordata Mill.	lipa drobnolistna	3x38 + 1x44 + 8x35

## 9. Konstrukcja nawierzchni

Projektowane konstrukcje jezdni, zjazdów i poboczy przedstawiają się następująco:

### Poszerzenia jezdni

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
Geosiatka z włókien szklanych – min 100 kN/m	-
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 - 100kg/m <sup>2</sup>	zmienna
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	20
Warstwa wzmocnionego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2	1

**Wzmocnienie jezdni**

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
Geosiatka z włókien szklanych – min 100 kN/m	-
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 – 100 kg/m <sup>2</sup>	zmienna
Istniejąca konstrukcja jezdni wraz z istniejącymi poszerzeniami	-

**Zjazdy (asfaltowe lub z betonu cementowego) – korekta wysokościowa**

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70	zmienna
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	15

**Zjazdy (z kostki brukowej betonowej lub z bruku kamiennego) – korekta wysokościowa**

Warstwa	Grubość [cm]
Kostka brukowa betonowa/bruk kamienny	8/16
Podsypka cementowo-piaskowa	3
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	15

**Pobocza z kruszywa**

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm stabilizowanej mechanicznie	15
Warstwa kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie	15

**Nowa konstrukcja jezdni w rejonie skrzyżowania z drogą „do Verony”**

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	20
Warstwa wzmocnionego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2	15

**Uwagi do konstrukcji:**

- Ze względu na wykorzystanie istniejących poszerzeń jezdni, których szerokość jest zmienna, ostateczną lokalizację nowych poszerzeń podbudowy jezdni należy ustalić po wytyczeniu trasy w terenie i określeniu położenia krawędzi projektowanej warstwy wyrównawczej w odniesieniu do krawędzi istniejących poszerzeń z kruszywa łamanego.
- Nowe poszerzenie podbudowy jezdni wraz z warstwą wzmocnionego podłoża należy zastosować na odcinkach, na których istniejące poszerzenia z kruszywa łamanego stab. mechanicznie usytuowane po obu stronach jezdni nie zapewnią odpowiedniego podparcia dla projektowanych warstw z betonu asfaltowego.
- **Jako zasadę należy przyjąć, że w przypadku gdy ww. istniejące poszerzenia z kruszywa łamanego stab. mech. wystają poza krawędź proj. warstwy wyrównawczej**



**mniej niż 10 cm - należy wtedy wbudować warstwę podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stab. mech. grubości 20 cm i minimalnej szerokości 0,50 m na warstwie wzmocnionego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2 grubości 15 cm.**

- Warstwę kruszywa łamanego grubości 15 cm, na powierzchni projektowanych poboczy należy wbudowywać wyłącznie na warstwie wymienionego podłoża o grubości min. 15 cm lub na istniejących poszerzeniach z kruszywa łamanego.
- Niedopuszczalne jest wykonywanie poboczy bezpośrednio na gruncie rodzimym.

#### **10. Odwodnienie**

Woda opadowa odprowadzana będzie powierzchniowo na przyległy teren z wyjątkiem odcinka od skrzyżowania w km 1+655,09km do rowu w km 1+730, na którym usytuowane są rowy drogowe obustronne.

#### **11. Ochrona konserwatorska**

Inwestycja nie jest położona na obszarze objętym ochroną konserwatorską lub w otoczeniu obiektów objętych ochroną konserwatorską.

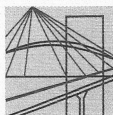
Inwestycja nie jest położona na obszarze lub w otoczeniu dóbr kultury współczesnej.

#### **12. Wpływ na środowisko**

Projektowane roboty drogowe nie zmieniają charakteru istniejących odcinków dróg gminnych, nie mają wpływu na zmianę natężenia ruchu drogowego, a mają na celu usprawnienie ruchu pojazdów i pieszych.

Inwestycja nie jest położona na obszarze objętym ochroną przyrody na podstawie przepisów o ochronie przyrody.

**Opracował:**



sygn. akt. MAZ/7131/ 384 /09 /D

Warszawa, dnia 30 grudnia 2009 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83 poz. 578 późn. zm.),

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:  
nadaje**

**Panu Rafałowi Sylwestrowi Strugińskiemu  
magistrowi inżynierowi  
urodzonemu dnia 16 września 1971 roku w m. Łowicz, synowi Janusza**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE  
nr MAZ/0243/POOD/09**

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej decyzji.

### POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

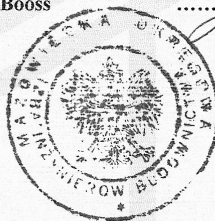
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

### Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Krzysztof Booss



**Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania bez ograniczeń**

**w specjalności drogowej**

**I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 oraz art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:**

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

**II. Na mocy § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:**

sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie wyżej wymienionej specjalności.

**III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:**

projektowania obiektu budowlanego, takiego 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.



Otrzymują:

1. Pan Rafał Sylwester Strugiński  
ul. Berezyńska 24 m. 3  
03-904 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-NQB-NYB-A4C \*

Pan RAFAŁ SYLWESTER STRUGIŃSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BO/0455/09  
adres zamieszkania ul. BEREZYŃSKA 24 LOK. 3, 03-904 WARSZAWA  
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-07-01 do 2016-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-05-22 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.



# **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**