NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWANIA:

BIURO PROJEKTÓW INŻYNIERYJNYCH

I N F R A S T R U K T U R A
SZYMON MIGOCKI

ul. Bolesława Chrobrego 23/8
55-200 Oława
NIP **772-218-95-71**
Regon **360503498**
tel. **792-948-508**
e-mail**bpi.infrastruktura@wp.pl**

PROJEKT TECHNICZNY

Adres obiektu budowlanego:	**Odbudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 3253D km 2+097 [powódź - wrzesień 2024r] - Radochów**
Jednostka ewidencyjna:	**020808_5**
Obręb i numery działek ewidencyjnych:	**dz. 157,164, 205,** - obręb 0006Radochów,**gmina Lądek-Zdrój - obszar wiejski**
Inwestor:	**Powiat Kłodzki repetowany przez Zarząd Dróg Powiatowych w Kłodzku** ul. Wyspiańskiego 2K 57-300 Kłodzko tel.: 74 868-01-80 e-mail: sekretariat@zdp.klodzko.pl
Branża:	**Mostowa**
Kategoria obiektu budowlanego:	**XXVIII - drogowe i kolejowe obiekty mostowe**

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża inżynieryjna	mgr inż. Szymon Migocki	124/DOŚ/14 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	mgr inż. Szymon Migocki Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej Nr uprawnień 124/DOŚ/14
Sprawdzający branża inżynieryjna	mgr inż. Łukasz Łytka	313/DOŚ/15 specj. mostowa do projektowania bez ograniczeń	mgr inż. Łukasz Łytka Nr upr. 313/DOŚ/15 Upr. w specjalności inżynieryjnej mostowej do proj. bez ograniczeń

wrzesień 2025r

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA. 5

2. PODSTAWY OPRACOWANIA. 6

2.1. Podstawy formalne i techniczne 6
2.2. Normy podstawowe 6
2.3. Normy uzupełniające, wytyczne i literatura 6
2.4. Podstawy prawne 7

3. OPIS KONSTRUKCJI ISTNIEJĄCEGO MOSTU 8

4. PRACE PRZYGOTOWAWCZE. 8

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO. 9

5.1. Parametry techniczne obiektu 9
5.2. Zakres rozbiórki 9
5.3. Nawierzchnia drogowa na dojazdach 10
5.4. Kolorystyka 10
5.5. Konstrukcja wiaduktu 10
- Ustrój nośny 10
- Podpory 11
- Zabezpieczenie antykorozyjne elementów stalowych 11

5.6. Nawierzchnia jezdni na obiekcie i dojazdach 11
5.7. Hydroizolacja i odwodnienie 12
5.8. Wyposażenie obiektu - Deska gzymsowa 12
5.9. Łożyska 12
5.10. Dylatacje 13
5.11. Elementy bezpieczeństwa ruchu 13
5.12. Izolacja części odziemnych konstrukcji betonowej 13
5.13. Odwodnienie obiektu 13
5.14. Kolizje z sieciami obcymi nie ujętymi na mapie 13
5.15. Naprawa istniejących podpór 13
- Wymagania materiałowe 14

6. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO 16

7. UWAGI DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA PRACY I OCHRONY ZDROWIA ZE WZGLĘDU NASPECYFIKĘ PROJEKTOWANEGO OBIEKTU 16

8. UWAGI KOŃCOWE 17

8.1. Wyciąg z obliczeń statyczno-wytrzymałościowych 17

9. KOPIE UPRAWIEŃ PROJEKTOWYCH I WPISÓW DO PIIB 20

WYKAZ RYSUNKÓW

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala
M-1	Rysunek zestawczy - stan projektowany	projektowany	1:100
M-2	Plan sytuacyjny	projektowany	1:500
M-3	Rysunek zestawczy - stan projektowany	projektowany	1:50/100
M-4.1	Rysunek gabarytowy - nadbudowa przyczółka P1	projektowany	1:50/100
M-4.2	Rysunek gabarytowy - nadbudowa podpory P2	projektowany	1:50/100
M-4.3	Rysunek gabarytowy - nadbudowa przyczółka P3	projektowany	1:50/100
M-5	Rysunek gabarytowy - płyta pomostowa	projektowany	1:50
M-6	Rysunek konstrukcyjny - dźwigary główne	projektowany	1:10//20/50
M-7.1	Rysunek zbrojeniowy - nadbudowa przyczółka P1	projektowany	1:20/50
M-7.2	Rysunek zbrojeniowy - nadbudowa podpory P2	projektowany	1:20/50
M-7.3	Rysunek zbrojeniowy - nadbudowa przyczółka P3	projektowany	1:20/50
M-8	Rysunek zbrojeniowy - płyta pomostowa	projektowany	1:20/50
M-9	Rysunek zbrojeniowy - płyty przejsciowe	projektowany	1:20/50
M-10	Rysunek zbrojeniowy - gzyms muru prefabrykowanego	projektowany	1:20/50/100
M-11	Szczegóły	projektowany	1:20

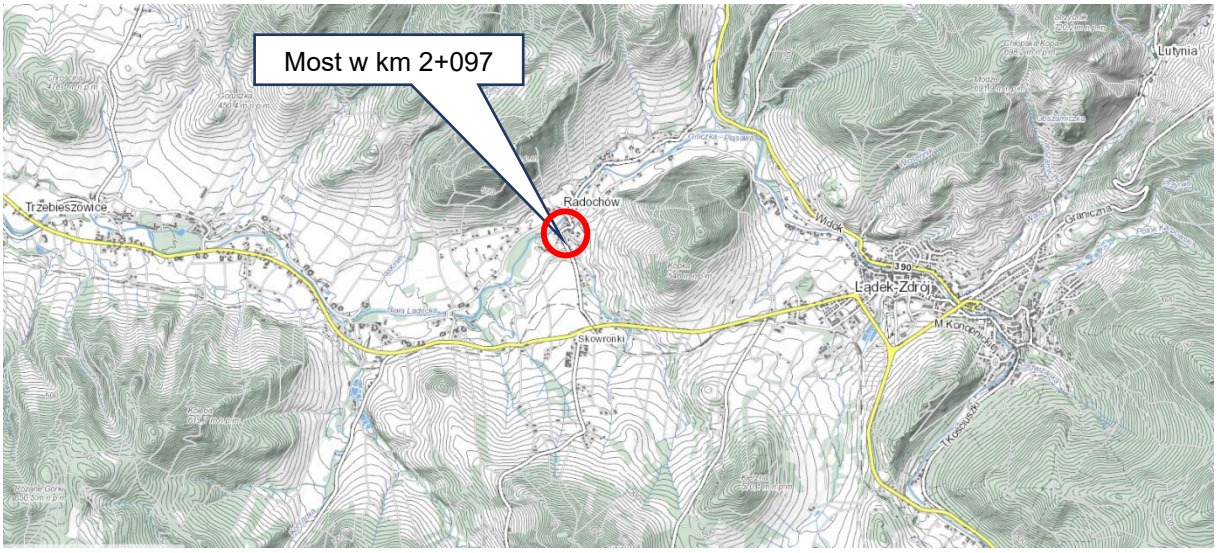
CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU TECHNICZNEGO

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja projektowa, projekt techniczny dla zadania pn.: **Odbudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 3253D km 2+097 [powódź - wrzesień 2024r] - Radochów**.

Zakres robót obejmuje:
- odbudowę przęsła mostu w tej samej lokalizacji mostu,
- wykonanie ław podłożyskowych na istniejących przyczółkach i filarze
- remont istniejących podpór poniżej nadbudowy,
- odbudowę układu drogowego z dowiązaniem do istniejącej drogi
- odtworzenie skarp w obrębie obiektu
- odtworzenie murów oporowych wzdłuż drogi powiatowej w niezbędnym zakresie dla utrzymania ruchu na obiekcie.
- odtworzenie elementów BRD na obiekcie i na dojazdach
- montażbarier energochłonnych na obiekcie.

Usytuowanie mostu będącego przedmiotem opracowania pokazano na rysunku 1.



Rys.1. Lokalizacja przedmiotowego mostu

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej odbudowy mostu uszkodzonego w wyniku powodzi – wrzesień 2024r.

Zakresobudowy mostu obejmuje:

- całkowitą rozbiórkę istniejącego przęsła mostu,
- częściową rozbiórkę istniejących przyczółków kamiennych,
- odtworzenie ław – beton C30/37 W8 F150
- obudowa przęsła mostu wraz z wyposażeniem

2. PODSTAWY OPRACOWANIA.

2.1. Podstawy formalne i techniczne

I. Umowa nr 19.2025 z dnia 03.03.2025 r. pomiędzy Powiatem Kłodzkim, ul. Okrzei 1, 57-300 Kłodzko, a Biurem Projektów Inżynieryjnych INFRASTRUKTURA – Szymon Migocki, ul. B. Chrobrego 23/8, 55-200 Oława.
II. Wizja lokalna w terenie, pomiary inwentaryzacyjne, pomiary niwelacyjne oraz dokumentacja fotograficzna.
III. Mapa mapa ewidencyjna, mapa zasadnicza, wypis uproszczony z ewidencji gruntów.

1 Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych. Transprojekt – Warszawa, 1979-82 r.
2 Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. GDDKiA, Gdańsk 2014 r.
3 Odwodnienie dróg, Roman Edel, Kronshagen 2008 r.

Inne niewymienione przepisy, normy, wytyczne i literatura techniczna z zakresu budownictwa drogowego, mostowego, geotechnicznego, sanitarnego, elektroenergetycznego, telekomunikacyjnego.

2.2. Normy podstawowe

- PN-EN 1990:2004/A1:2008. Eurokod: Podstawy projektowania konstrukcji.
- PN-EN 1991-1-1:2004/AC:2009/Ap1:2010/NA:2010. Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje - Część 1-1: Oddziaływania ogólne - Ciężar objętościowy, ciężar własny, obciążenia użytkowe w budynkach.
- PN-EN 1991-2:2007/AC:2010/Ap1:2010. Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje - Część 2: Obciążenia ruchome mostów.
- PN-EN 1992-1-1:2008/Ap1:2010/NA:2010/AC:2011.Eurokod 2: Projektowanie konstrukcji z betonu – Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- PN-EN 1992-2:2010/Ap1:2010. Eurokod 2: Projektowanie konstrukcji z betonu – Część 2: Mosty z betonu - Obliczanie i reguły konstrukcyjne.
- PN-EN 1993-1-1:2006/AC:2009/Ap1:2010/NA:2010. Eurokod 3: Projektowanie konstrukcji stalowych – Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- PN-EN 1994-1-1:2008/AC:2009/Ap1:2010/NA:2010. Eurokod 4: Projektowanie zespolonych konstrukcji stalowo-betonowych – Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- PN-EN 1994-2:2010/Ap1:2010. Eurokod 4: Projektowanie konstrukcji zespolonych stalowo-betonowych – Część 2: Reguły ogólne i reguły dla mostów.
- PN-EN 1997-1:2008/AC:2009/Ap1:2010/Ap2:2010. Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne - Część 1: Zasady ogólne.

2.3. Normy uzupełniające, wytyczne i literatura

- PN-S-10030:1985. Obiekty mostowe. Obciążenia.

- PN-B-03020:1981. Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie
- PN-B-03040:1983. Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowe.
- PN-B-02482:1983. Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.
- PN-S-10052:1982. Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.
- PN-S-10042:1991. Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.

2.4. Podstawy prawne

[1] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2019 r. Nr 0 poz. 1186 z późn. zm.).

[2] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2019 r. Nr 0 poz. 266 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi tej ustawy.

[3] Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018r. Nr 0 poz. 2096 z późn. zm.).

[4] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, (Dz. U. z 2018 r. Nr 0 poz. 1945 z późn. zm.).

[5] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. Nr 0 poz. 1614 z późn. zm.).

[6] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. Nr 0 poz. 1396 z późn. zm.).

[7] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. Nr 0 poz. 2081 z późn. zm.).

[8] Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. Nr 0 poz. 2268 z późn. zm.).

[9] 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. Nr 0 poz. 124 z późn. zm.).

[10] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. Nr 0 poz. 2068 z późn. zm.).

[11] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 r. Nr 63 poz. 735 z późn. zm.).

3. OPIS KONSTRUKCJI ISTNIEJĄCEGO MOSTU

Przedmiotowy obiekt mostowy zlokalizowany jest w km 2+097 drogi powiatowej nr 3253D w miejscowości Radochów. Pod mostem przepływa rzeka Biała Lądecka. Most znajduje się na obszarze zabudowanym. Obiekt zlokalizowany na działkach drogowych nr 157, 205, i wodnej nr 164, Gmina Lądek Zdrój – obszar wiejski, Obręb Radochów.

Droga powiatowa w zakresie objętym inwestycją jest drogą jednojezdniową, dwukierunkową o dwóch pasach ruchu. Jezdnia posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego o szerokości około ~5,0 m. Dojście do obiektu nie jest przystosowane dla ruchu pieszych – nieutwardzone pobocze.

Na podstawie pomiarów inwentaryzacyjnych wyznaczono podstawowe parametry geometryczne obiektu:

- całkowita długość mostu 27,94 m,
- rodzaj dźwigarów żelbetowy ruszt z trzema dźwigarami
- całkowita szerokość przęsła mostu ~6,00 m,
- szerokość użytkowa jezdni na moście ~5,00 m,
- światło pionowe pod konstrukcją przęsła 4,25m,
- kąt skrzyżowania osi obiektu z przekraczaną przeszkodą ok. 90º.

Odwodnienie obiektu odbywa się za pomocą wpustów mostowych z wyprowadzeniem wody rurą spustową bezpośrednio pod obiekt.

4. PRACE PRZYGOTOWAWCZE.

Przed rozpoczęciem prac należy wykonać wizję w terenie, a następnie przygotować plac budowy. Na czas przebudowy zostanie wprowadzona czasowa organizacja ruchu (opracowaną przez Wykonawcę robót), która zakłada całkowite zamknięcie drogi i poprowadzenie ruchu objazdem

Istniejące sieci należy zabezpieczyć na czas realizacji robót w sposób uniemożliwiający ich ewentualne uszkodzenie (np. obłożenie instalacji konstrukcją z drewna, stosowanie ochronnych rur dwudzielnych typu AROT lub inne), zgodnie z przepisami branżowymi, wytycznymi gestorów sieci i pod nadzorem ich przedstawicieli. Należy się liczyć z koniecznością nieznacznych ewentualnych przesunięć sieci po ich odkryciu.

Przed przystąpieniem do robót gruntowych należy zlokalizować w terenie istniejące uzbrojenie podziemne, np. poprzez wykonanie przekopów kontrolnych. W celu potwierdzenia przebiegu sieci oraz oznakowania urządzeń podziemnych w strefie prowadzenia prac należy zwołać komisję z udziałem zarządców sieci. Roboty w pobliżu sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić "ręcznie",

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.

Roboty budowlane polegać będą rozbiórce istniejącego przęsła mostu drogowego, wraz z wyposażeniem i odbudowieo wymiarach obiektu zniszczonego w dotychczasowym miejscu, km 2+097 drogi powiatowej nr 3253D w miejscowości Radochów.

Przęsło mostu po odbudowie będzie przenosić obciążenia ruchome mostów. klasy II, model LM-1 wg. PN-EN 1991-2. Eurocod 1: Oddziaływania na konstrukcję. Część 2: Obciążenia ruchome mostów”

Istniejące elementy mostu poniżej nadbudowy podlegają remontowi

5.1. Parametry techniczne obiektu

Obiekt zaprojektowano z uwzględnieniem następujących parametrów technicznych:

a) klasa obciążeń ruchomych II model LM-1 oraz
b) liczba przęseł n = 2;
c) skos obiektu α = 90,00°
d) szerokość użytkowa jezdni B_j= 5,00 m;
e) szerokość całkowita jezdni B_p= 5,00 m;
f) szerokość całkowita konstrukcji B_k= 6,00 m;
g) światło pionowe h_0=4,25,
h) światło poziome h_0=min.2x9,00,
i) bariery energochłonne z pochwytem h=1,10m;

Dla poszczególnych elementów betonowych obiektu przewidziano następujące klasy ekspozycji:

Element	Klasa ekspozycji
Ustrój nośny (płyta pomostowa / chodnikowa)	XC4, XD1, XF2
Nadbudowa żelbetowa	XC4, XD3, XF2
Kapy chodnikowe	XC4, XD3, XF4

5.2. Zakres rozbiórki

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje demontaż istniejącego wyposażenia obiektu, frezowanie nawierzchni drogowej na moście i na dojazdach, rozbiórkę istniejącego przęsła mostu i częściową rozbiórkę istniejących podpór.

Elementy stalowe nadające się do ponownego wbudowania, takie jak na przykład bariery energochłonne należy przekazać Inwestorowi, który wskaże miejsce ich składowania. Pozostałe materiały pozyskane z rozbiórki stanowią własność Wykonawcy. Wykonawca jest odpowiedzialny za ich utylizację lub zapewnienie miejsc składowania. Nawierzchnię bitumiczną należy rozebrać przy pomocy frezarki do nawierzchni na szerokości jezdni zgodnie z zakresem opracowania

przedstawionym na rysunkach. Uzyskany materiał może być po przerobieniu użyty ponownie. Uszkodzone lub nienadające się do ponownego wbudowania elementy stalowe z rozbiórki należy odwieść na złom.

5.3. Nawierzchnia drogowa na dojazdach

Nośność nawierzchni jezdni przewidziano na kategorię ruchu KR3 oraz obciążenie osi 100 kN. Konstrukcje nawierzchni przyjęto zgodnie z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, wprowadzonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Przekrój konstrukcyjny nawierzchni jezdni:

- Warstwa ścieralna BA AC11S– gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – gr. 5cm
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego
- Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/31,5stabilizowanego mechanicznie $C_{90/3}$ - gr. 20cm
- Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem$C_{0,4/0,5}$ ≤ 2MPa – gr. 15 cm
    - grunt G1, Ed≥80MPa

W przypadku problemów z uzyskaniem wymaganego zgodnie z dokumentacją projektową wtórnego modułu odkształcenia podłoża oraz napotkania na etapie wykonywania robót gruntu o innej grupie nośności niż G1, należy zastosować wzmocnienie gruntu i ustalić z projektantem w ramach nadzoru autorskiego.

5.4. Kolorystyka

Przewiduje się następującą kolorystykę:

- nawierzchnia jezdni: naturalny kolor jezdni asfaltowej,
- nawierzchnia kap: szara,
- bariery: szary,
- deski gzymsowe kolor pomarańczowy
- konstrukcja stalowa: do ustalenia z Inwestorem przed wbudowaniem,
- elementy betonowe płyty i podpór: kolor odpowiadający kolorystyce naturalnego betonu.
-

5.5. Konstrukcja wiaduktu

- ***Ustrój nośny***

W miejscu istniejących przęseł mostu należy wykonać nowy ustrój nośny z dźwigarów stalowych walcowanych HEB700 S355J2G3 (18G2A), połączonych łącznikami zespalającymi z żelbetową płytą z betonu C30/37 W8 F150 zbrojonej stalą B500SP. Ustrój nośny obiektu stanowi konstrukcja belkowa, ciągła, dwuprzęsłowa, swobodnie podparta. Rozpiętość teoretyczne nowych przęseł, mierzona w osiach podpór wynoszą: 11,25+11,00 m. Płyta pomostowa w przekroju poprzecznym posiada grubość 26,00cm w osi mostu. Wysokość konstrukcyjna obiektu wynosi 105,0 cm. Wszystkie powierzchnie żelbetowe narażone na działanie

czynników atmosferycznych powinny zostać pokryte malarską powłoką antykarbonatyzacyjną i przeciwwilgociową elastyczną.Dopuszcza się spawanie na budowie elementów wysyłkowych. Do pasa górnego dźwigarów należy przyspawać (poprzez automatyczne spawanie) sworznie ø16/L150mm.

- ***Podpory***

Projektowane przęsło zostanie oparte na istniejących podporach. Istniejące podpory zostaną wyremontowane i częściowo przebudowane. Przy przyczółkach projektuje się rozbiórkę górnych części skrzydeł i korpusu przyczółków oraz ich odbudowę.

Zasypkę (pod płytą przejściową w strefie jezdni i pod nawierzchnią pobocza) należy wykonać z gruntów niespoistych o zróżnicowanym uziarnieniu, przepuszczalnych. Nie należy stosować gruntów wysadzinowych, zanieczyszczonych, pęczniejących i zamarzniętych. Poszczególne warstwy układać poziomo, w stanie wilgotności zbliżonej do optymalnej. Zasypkę przyczółków zagęszczać do I_s=1,00.

Dodatkowo za przyczółkami projektuje się wykonanie płyt przejściowych opartych na przyczółku o długości 4,0m, o pochyleniu podłużnym 10% i grubości 0,30 m. Płyty przejściowe należy wykonać pod jezdnią i poboczem, na podbudowie z betonu. Na płycie przejściowej projektuje się hydroizolację z papy termozgrzewalnej mostowej.

- ***Zabezpieczenie antykorozyjne elementów stalowych***

Wszystkie stalowe elementy konstrukcji należy pokryć antykorozyjnym systemem malarskim.

Przewiduje się wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych elementów stalowych konstrukcji nowych w następującej technologii:

- oczyszczenie (metodą strumieniowo-cierną: piaskowanie, śrutowanie lub hydrodynamicznie) konstrukcji do stopnia Sa 2.5 (wg PN-ISO 8501-1),
- metalizacja natryskowa cynkiem Zn – min.150µm,
- powłoka gruntująca z dwuskładnikowej farby na bazie żywicy epoksydowej z miką żelaza i płatkami aluminium – min.80 µm,
- powłoka międzywarstwowa z dwuskładnikowej farby na bazie żywicy epoksydowej z miką żelaza i płatkami aluminium – min.90 µm,
- powłoka nawierzchniowa z dwuskładnikowej farby na bazie poliuretanu, zawierająca mikę żelaza – min.80µm.
- Łączna grubość powłok malarskich wynosi minimum 250µm.

5.6. Nawierzchnia jezdni na obiekcie i dojazdach

Konstrukcję nawierzchni jezdni na moście zaprojektowano z następujących warstw:

– warstwa ścieralna AC11S gr. 4 cm,

– warstwa wiążąca BA AC16W 4,5 cm,
–izolacja gr. 0,5 cm.

5.7. Hydroizolacja i odwodnienie

Izolację pomostu zaprojektowano z jednej warstwy papy termozgrzewalnej z asfaltu modyfikowanego SBS o grubości min. 5 mm. Izolację na płycie należy układać bezpośrednio przed ułożeniem warstwy ochronnej nawierzchni. Przed ułożeniem izolacji należy powierzchnię płyty odpowiednio przygotować i pokryć primerem systemowym. Szczególną uwagę należy zwrócić na dokładność ułożenia izolacji przy wpustach mostowych, sączkach odwadniających, strefach krawężnikowych oraz w obszarze dylatacji.

Jako hydroizolację części odziemnych należy zastosować powłokę bitumiczną. Przewidywana grubość powłok – 500μm w 2-3 warstwach. Pierwszą warstwę rozcieńczyć rozcieńczalnikiem w ilości 5%. Zalecana metoda nakładania: natrysk hydrodynamiczny, dopuszczalna: pędzel (wtarcie materiału). Drugą warstwę nakładać bez rozcieńczenia (w warunkach letnich przy temperaturze t >20^{0}C max. odstęp czasowy – 8 godzin). Dodatkowo w części odziemnej na warstwie stabilizacji Rm=5,0MPa przewiduje się zastosowanie geomembrany w postaci folii tłoczonej z polietylenu wysokiej gęstości PEHD z systemem mechanicznego łączenia brzegów, uszczelkami elastomerobitumicznymi i podklejoną od strony zewnętrznej (odziemnej) geotkaniną poliestrową drenującą.

Odwodnienie nawierzchni na moście zrealizowano poprzez układ spadków podłużnych oraz poprzecznych i odprowadzenie przez wpusty deszczowe do kolektorów.

5.8. Wyposażenie obiektu - Deska gzymsowa

Oblicowanie boczne płyty pomostu stanowią prefabrykowane deski gzymsowe o wymiarach 0,60 m x 0,04 m x 0,99 m. Prefabrykaty montuje się z 1 cm przerwą dylatacyjną. Deska gzymsowa oprócz wykończenia bocznego płyty, stanowi również jej szalowanie. Płaszczyzna pionowa montowanych prefabrykatów musi być równa, a linia górna gzymsu odpowiadać kształtowi niwelety (niwelując ewentualne niedokładności wykonawcze). Szczelinę pomiędzy deską gzymsową, a betonem płyty należy przykryć taśmą uszczelniającą i nakryć ją nawierzchnią epoksydowo – poliuretanową o grubości min. 4 mm.

5.9. Łożyska

Przewidziano łożyska elastomerowe. Łożyska należy kotwić do półki dolnej dźwigara głównego. W celu dostosowania się do spadku podłużnego konstrukcji zastosowano frezowane blachy nadłożyskowe. Pomiędzy blachą dolną łożyska a ciosem należy wykonać polewkę wyrównawczą. Wyprzedzenie płyty dolnej względem górnej należy dostosować do temperatury montażu łożysk.

Ostateczne wymiary ciosów podłożyskowych należy ustalić na budowie dostosowując je do wymiarów geometrycznych przyjętych łożysk.

5.10. Dylatacje

Nad podporami skrajnymi, przyczółkami mostu zaprojektowano dylatacje bitumiczne.

Dylatacja składa się z gąbczastej wkładki neoprenowej umieszczonej pomiędzy płytami lub płytą mostu a żelbetowym a ścianką żwirową. Całe połączenie zostanie przykryte aluminiową blachą szerokości 0,3m i grubości 2 mm, a następnie membraną izolacyjną gr. 1cm. Na izolacji zostaną wylane 2 warstwy asfaltu z przerwą nad dylatacją o szerokości 30 cm dla pierwszej warstwy i 50 cm dla drugiej. Przestrzeń nad dylatacją i pomiędzy przerwami w warstwach asfaltu zostanie wypełniona odkształcalną mieszanką mineralno-asfaltową.

5.11. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Wzdłuż zewnętrznych krawędzi obiektu zaprojektowano bariery typu H2/W1/B.

5.12. Izolacja części odziemnych konstrukcji betonowej

Na wszystkie odsłonięte podczas robót części odziemne (takie jak ścianka żwirowa, skrzydła) należy zastosować materiał dwuskładnikowy na bazie żywicy epoksydowej wysyconej olejem antracytowym z dodatkiem wypełniaczy mineralnych o niskiej zawartości rozpuszczalników organicznych. Przewidywana grubość powłok – 500μm w 2-3 warstwach. Pierwszą warstwę rozcieńczyć rozcieńczalnikiem w ilości 5%. Zalecana metoda nakładania: natrysk hydrodynamiczny, dopuszczalna: pędzel (wtarcie materiału). Drugą warstwę nakładać bez rozcieńczenia (w warunkach letnich przy temperaturze t >200C max. odstęp czasowy – 8 godzin).

5.13. Odwodnienie obiektu

W wyniku odbudowy nie zmieni się sposób odwodnienia mostu. Odwodnienie obiektu odbywać się będzie powierzchniowo poprzez odpowiednio ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne. Spadki poprzeczne na jezdni są stałe 2%, na kapach od DW i GW 3%. Woda z powierzchni obiektu spływać będzie do wpustów mostowych i następnie na teren przyległy pod obiektem. Odwodnienie izolacji pomostu odbywa się za pomocą sączków Ø50 mm zlokalizowanych w osiach odwodnienia odprowadzających ewentualną wodę z powierzchni izolacji.

Pod krawężnikami, w celu odpowietrzenia i odprowadzenia wody z części podchodnikowych, ułożono drenaż mineralno-żywiczny. Woda z drenaży jest odprowadzana do sączków.

5.14. Kolizje z sieciami obcymi nie ujętymi na mapie

W przypadku napotkania w czasie prac na sieci, które nie zostały uwidocznione na mapie zasadniczej, w pierwszej kolejnościnależy uzgodnić z Właścicielem sieci sposób zabezpieczenia sieci.

5.15. Naprawa istniejących podpór

Zakres remontu podpór obejmuje:

Przygotowanie (oczyszczenie) powierzchni

Przygotowanie powierzchni obejmuje:

- oczyszczenie powierzchni kamiennej polegające na usunięciu: luźnych frakcji materiału, fragmentów materiału powierzchniowo zerodowanego, pozostałości substancji szkodliwych, smarów, tłuszczy, lepiku, powłok ochronnych i pyłów,
- czyszczenie metodą strumieniowo-cierną: piaskowanie,
- zmycie pod ciśnieniem.

Naprawy powierzchniowe, miejscowe, spoinowanie

Uzupełnienie ubytków należy wykonać materiałem pochodzącym z rozbiórki – granit z rozbiórki komory.

Do spoinowania należy stosować jednoskładnikowe zaprawy bezcementowe. Powierzchnia filarów podlega zabezpieczeniu powierzchniowemu poprzez hydrofobizację.

W razie konieczności luźne elementy kamienne należy przemurować

- ***Wymagania materiałowe***

Wymagania materiałowe dla betonu konstrukcyjnego

Beton konstrukcyjny powinien mieć wytrzymałość określoną klasą wytrzymałości na ściskanie według PNEN 206-1 [5] zgodną z wymaganiami ustalonymi dla klas ekspozycji betonu według PN-EN 206-1 [5] i PN-B-06265 [21] oraz odpowiadać wymaganiom podanym w dokumentacji projektowej. Beton w elementach konstrukcji narażonych na agresywne oddziaływanie zamrażania /rozmrażania bez środków odladzających albo ze środkami odladzającymi powinien wykazywać odporność na działanie mrozuoznaczoną stopniem mrozoodporności według PN-B-06250 nie mniejszą niż F200 w klasie ekspozycji XF4.

Beton w elementach konstrukcji narażonych na oddziaływanie środowiska chemicznie agresywnego powinien wykazywać odporność na penetrację wody pod ciśnieniem według PN-EN 12390-8 mierzoną maksymalną głębokością penetracji nie większą niż:

- 60 mm w klasie ekspozycji XA1,
- 50 mm w klasie ekspozycji XA2,
- 40 mm w klasie ekspozycji XA3.

Beton w elementach konstrukcji narażonych na korozję spowodowaną chlorkami w klasach ekspozycji XD3
i XS3 powinien wykazywać odporność na penetrację wody pod ciśnieniem według PN-EN 12390-8 [35] mierzonąmaksymalną głębokością penetracji nie większą niż 40 mm.

Do wykonania betonu konstrukcyjnego w elementach obiektu drogowego powinny być zastosowane cementy portlandzkie, spełniające wymagania PN-EN 197-1 cement portlandzki CEM I o całkowitej zawartości alkaliów Na2Oeq według PN-EN 196-2 [2] do 0,8 % i początku wiązania według PN-EN 196-3 [3] powyżej 120 minut

Do wykonania betonu konstrukcyjnego należy stosować kruszywa naturalne według PN-EN 12620. Ocena zgodności kruszyw do betonu konstrukcyjnego w obiektach inżynierskich i inżynieryjnych wymagana jest według systemu oceny 2+. Jako kruszywo grube powinny być zastosowane kruszywa naturalne o maksymalnym wymiarze ziarna nie większym niż 16 mm.

Wymagania materiałowe dla stali zbrojeniowej

Stal zbrojeniowa dostarczana na budowę powinna mieć udokumentowaną zgodność z odpowiednią Polską Normą wyrobu (np. PN-H-93220:2006 [3] dla gatunku B500SP), lub – jeżeli dla danego gatunku stali taka norma nie istnieje – zgodność z Aprobatą Techniczną wydaną na wniosek wytwórcy przez upoważnioną jednostkę (np. Instytut Badawczy Dróg i Mostów – IBDiM). Zgodność z normą lub Aprobatą Techniczną powinna być certyfikowana przez akredytowaną jednostkę badawczą, niezależną od wytwórcy.

Materiał do napraw powierzchniowych

Do wykonania spoinowania stosuje się zaprawy mineralne niskoskurczowej np. zaprawę M38 lub inne zaprawy przeznaczone do spoinowania.

Na wszystkie powierzchnie odsłonięte mostu (kamień) należy zastosować elastyczne powłoki hydrofobizacyjne do kamienia, odporne na działa UV.

Materiał do hydrofobizacji powierzchni kamiennych

Jako materiały hydrofobowe można stosować:

– materiały bezrozpuszczalnikowe na bazie mikroemulsji silikonowych,

– materiały rozpuszczalnikowe na bazie siloksanów.

Preparaty hydrofobowe powinny:

– charakteryzować się niską lepkością i niewielkim napięciem powierzchniowym, dzięki

czemu mogą głęboko przenikać w pory kamienia;

– nie tworzyć na zabezpieczanej powierzchni betonu powłoki;

– nie zmieniać wyglądu elementów kamiennych;

– nie pokrywać zarysowań;

– tworzyć skuteczne zabezpieczenie powierzchni kamiennych w warunkach działania

wilgoci i środowisk gazowych o średnim stopniu agresywności.

Ze względu na niewielkie powierzchie zabezpieczenia preparaty te zaleca się nanosić pędzlem / wałkiem.

6. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO.

Nie dotyczy. Ze względu na posadowienie nowego przęsła na istniejących podporach oraz fakt iż nie zwiększa się nośności istniejącego mostu, nie ma konieczności wykonywania rozpoznania geotechnicznego

7. UWAGI DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA PRACY I OCHRONY ZDROWIA ZE WZGLĘDU NASPECYFIKĘ PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Za bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w trakcie budowy odpowiada Kierownik Budowy, który musi posiadać kwalifikacje zgodne z wymaganiami prawa budowlanego (w szczególności art. 21a pkt. 1 Dz.U. 2000r. Nr. 106: Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.). Przed rozpoczęciem budowy, Kierownik Budowy zobowiązany jest do sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia uwzględniającego specyfikę inwestycji i warunki prowadzenia robót na każdym stanowisku pracy. Plan ten winien zawierać następujące informacje:

a) Plan zagospodarowania placu budowy z rozmieszczeniem ciągów komunikacyjnych, granic stref ochronnych, rozmieszczeniem urządzeń przeciwpożarowych i sprzętu ratunkowego.
b) Zakres robót i kolejność realizacji poszczególnych etapów budowy.
c) Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń, które mogą wystąpić podczasrealizacji:
- montażu i demontażu rusztowań i deskowań,
- robót z użyciem dźwigów i innych urządzeń mechanicznych oraz środków transportowych,
- robót zbrojeniowych, betonowania podpór i ustroju niosącego,
- robót prowadzonych w temperaturze poniżej -10°C,
- robót wykonywanych pod lub w pobliżu linii i kabli energetycznych stałych itechnologicznych,
- robót wykonywanych w sąsiedztwie dróg ruchu kołowego, dróg technologicznych i objazdowych.

d) Informacje dotyczące wydzielenia i oznakowania miejsca prowadzenia robót stwarzających zagrożenie.
e) Informacje o instruktażu dla pracowników przed przystąpieniem do wykonania robót szczególnie niebezpiecznych zawierające:
- określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,
- określenie środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,

- określenie zasad bezpośredniego nadzoru nad niebezpiecznymi robotami, wraz z wyznaczeniem osób odpowiedzialnych za nadzór,
- określenie sposobu przechowywania, przemieszczania materiałów na terenie budowy,
- wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z warunków wykonywania robót budowlanych,
- wskazanie miejsca przechowywania dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych.

f) Podczas wykonywania robót budowlanych należy przestrzegać norm krajowych, wymagań technicznych i ustawowych dotyczących bezpieczeństwa pracy

8. UWAGI KOŃCOWE

Przed rozpoczęciem robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne w miejscach prowadzonych robót ziemnych celem identyfikacji ewentualnego przebiegu podziemnych przewodów uzbrojenia terenu. Przekopy wykonywać należy ręcznie z zachowaniem należytej ostrożności. Prace w obrębie przewodów instalacyjnych należy prowadzić pod nadzorem użytkowników. Wszystkie przewody należy zabezpieczyć na czas prowadzenia robót.

Podczas wykonywania robót związanych z budową należy przestrzegać norm krajowych, wymagań technicznych i ustawowych dotyczących bezpieczeństwa pracy. Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn.

Za bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w trakcie budowy odpowiada Kierownik Budowy, który musi spełnić wymagania prawa budowlanego.

Wykonanie konstrukcji należy powierzyć specjalistycznej firmie budowlanej mającej doświadczenie w wykonawstwie konstrukcji mostowych.

Teren budowy powinien być ogrodzony i zabezpieczony przed wejściem osób postronnych, a tablica budowy z umieszczonymi na niej numerami alarmowymi powinna być ustawiona w miejscu widocznym.

8.1. Wyciąg z obliczeń statyczno-wytrzymałościowych

Obliczenia przęsła przeprowadzono w programie Advance Design 2021 Analizy elementów konstrukcji obiektu wykonano na podstawie norm PN-91/S-10042, PN-82/S-10052 oraz przede wszystkim N-EN 1991-2, PN-EN 1993-1-1,PN-EN 1993-1-5, PN-EN 1993-1-9, PN-EN 1993-2, PN-EN 1993-1-5, PN-EN 1993-1-9, PN-EN 1993-2. Konstrukcję mostu sprawdzano na obciążenie stałe (ciężar własny oraz

wyposażenie), obciążenie zmienne taborem samochodowym i tłumem, temperaturę, wiatr, osiadanie podpór oraz skurcz i pełzanie betonu. Obciążenia przykładane do konstrukcji są, jako charakterystyczne, tworząc kombinację obciążeń przemnażane są one przez odpowiednie współczynniki obliczeniowe. Miejsca przyłożenia obciążeń zmiennych wynikają z powierzchni wpływu szukanych wielkości statycznych dla danych elementów.

Przyjęto, że płyta pomostowa wykonywana będzie na ruszcie bez dodatkowych podpór tymczasowych. W związku z tym występują dwie fazy budowy:

- faza I przed wykonaniem płyty pomostowej, całość obciążeń przenosi stalowy ruszt a obciążeniem jest mokry beton płyty pomostowej, deskowanie płyty oraz obciążenie użytkowe. Przyjęto oparcie stalowego rusztu w na podporach tymczasowych w obrębie podpór stałych.

- faza II po wykonaniu płyty mostu Po wykonaniu płyty pomostowej, obciążenia przenosi przekrój zespolony stalowo - betonowy a obciążenie stanowi wyposażenie i obciążenie użytkowe (LM1)

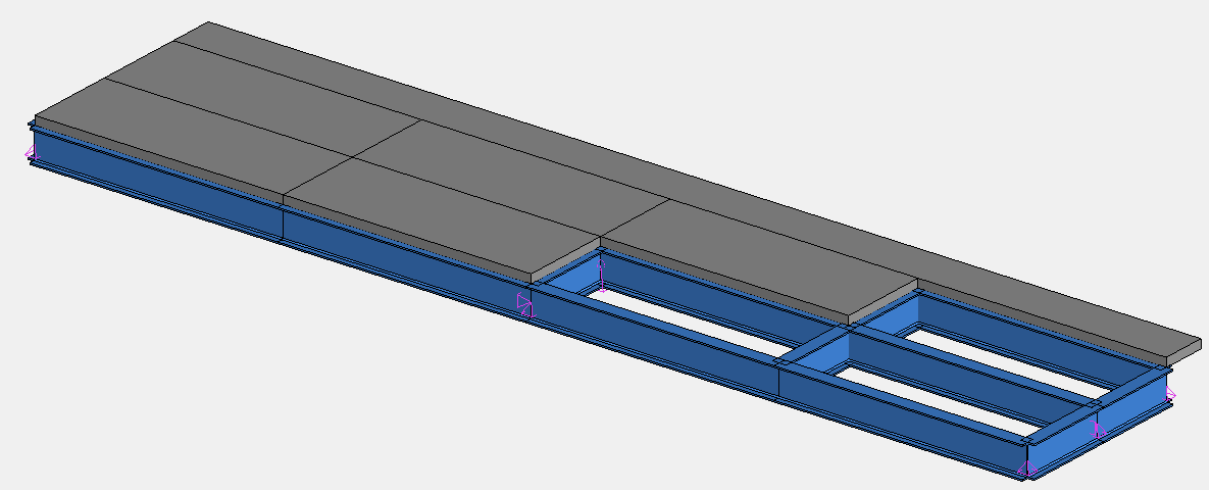
Zestawienie obciążeń działających na obiekt

Na konstrukcję działają następujące obciążenia:

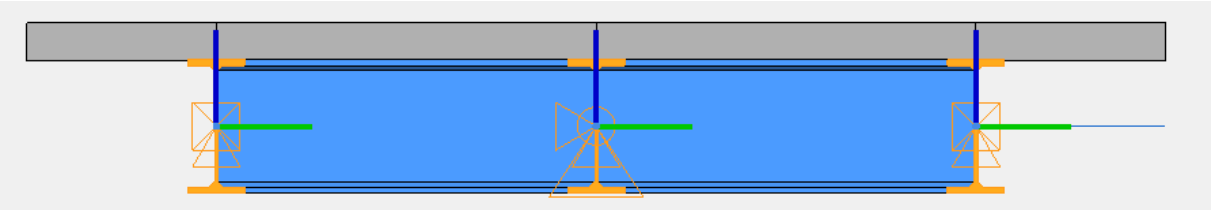
- obciążenie ciężarem własnym konstrukcji i wyposażenia,
- obciążenie użytkowe LM1 klasy 2,

Model obliczeniowy

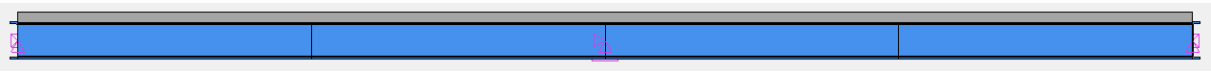
- aksonometria



- przekrój poprzeczny



- widok z boku



Wnioski

Przeprowadzone obliczenia potwierdziły prawidłowość przyjętych gabarytów konstrukcji. W stanie granicznym użytkowania obliczone przemieszczenia przęsła są mniejsze od wartości granicznych.

9. KOPIE UPRAWIEŃ PROJEKTOWYCH I WPISÓW DO PIIB

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-244/2013/14

Wrocław, dnia 11 czerwca 2014 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów *(jednolity tekst: Dz.U. z 2013r., poz. 932, z późniejszymi zmianami)*, art.12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane *(jednolity tekst: Dz. U. z 2013r., poz.1409, z późniejszymi zmianami)* i § 11 ust 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie *(Dz.U. Nr 83, poz. 578, z późniejszymi zmianami)*, po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Szymon Grzegorz Migocki

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 22 stycznia 1983 r. w Radomsku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 124/DOŚ/14

w specjalności mostowej
do projektowania bez ograniczeń

Pan Szymon Grzegorz Migocki jest uprawniony:
W specjalności **mostowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:
1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
   a) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
   b) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe,
2) obliczania światła mostów i przepustów,
3) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
4) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.

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

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Szymon Grzegorz Migocki posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń.

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

Otrzymują:
1. Pan Szymon Grzegorz Migocki
   Ul. B. Chrobrego 23/8
   55-200 Oława
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
   Nadzoru Budowlanego
4. a/a

Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
2. dr inż. Zofia Zwierzchowska
3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-Janiaczyk

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
DOŚ-WMZ-25N-GW6 *

Pan Szymon Grzegorz Migocki o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0270/14
adres zamieszkania ul. Bolesława Chrobrego 23/8, 55-200 Oława
jest członkiem Dolnośląskiej Okregowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-08-01 do 2024-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-07-18 roku przez:

Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okregowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78[1] K.c.
§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
DOŚ-X12-BN8-229 *

Pan Szymon Grzegorz Migocki o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0270/14
adres zamieszkania ul. Bolesława Chrobrego 23/8, 55-200 Oława
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-09 roku przez:

Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78^1 K.c.
§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA
OKK.7131-299/2015/15

Wrocław, dnia 15 grudnia 2015 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa *(Dz.U. z 2014 r. poz. 1946)* i art.12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane *(jednolity tekst: Dz. U. z 2013 r., poz.1409, z późniejszymi zmianami)* oraz § 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie *(Dz.U. z 2014 r., poz. 1278)*, po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Łukasz Franciszek Łytka

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 21 sierpnia 1983 r. w Namysłowie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 313/DOŚ/15

w specjalności inżynieryjnej mostowej
do projektowania bez ograniczeń

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

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

Skład orzekający OKK

1. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
2. dr inż. Zofia Zwierzchowska
3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-Janiaczyk

Otrzymują:
1. Pan Łukasz Franciszek Łytka
   Ul. Sportowa 15
   55-311 Kostomłoty
2. Okręgowa Rada Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

strona 1 z 2

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Pan Łukasz Franciszek Łytka

jest upoważniony
w specjalności inżynieryjnej mostowej

do:
- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego w odniesieniu do obiektów budowlanych, takich jak:
  1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
  2) kolejowy obiekt inżynieryjny: most, wiadukt, przepust, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
- obliczania światła mostów i przepustów,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń.

Na podstawie § 10 w/w rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności inżynieryjnej mostowej.

Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

1. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
2. dr inż. Zofia Zwierzchowska
3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-Janiaczyk

strona 2 z 2

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
DOŚ-9YD-X77-HUA *

Pan Łukasz Franciszek Łytka o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0020/16
adres zamieszkania ul. Sportowa 15, 55-311 Kostomłoty
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-09 roku przez:

Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78^1 K.c.
§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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

CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU TECHNICZNEGO