ROZDZIAŁ I
OPIS TECHNICZNY

OPIS TECHNICZNY
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1 281K klasy „L" – lokalnej
Hebdów – Bobin
km 1+300,00 ÷ 3+050,00
w m. Gruszów

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych
w Proszowicach
z/s Jakubowice 75
32-100 Proszowice

1. Podstawa opracowania

1.1. Umowa z Inwestorem
1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016 poz.124 – tekst jednolity)
1.3. Mapa do celów projektowych w skali 1:500 wyd. przez Starostwo Powiatowe w Proszowicach
1.4. Ustawa z dnia 7 lipca 2020r. – Prawo Budowlane (Dz.U. z 2020r, poz.1333 – tekst jednolity)
1.5. „Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych" KPED wyd. przez Transprojekt-Warszawa 1979 i 82
1.6. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia opracowany przez Zamawiającego
1.7. Wizja lokalna w terenie oraz niezbędne pomiary sytuacyjno-wysokościowe

2. Lokalizacja i uzasadnienie celowości inwestycji

Teren rozpatrywanej inwestycji znajduje się na obszarze **jednoski ewidencyjnej 121403_5 Gmina Nowe Brzesko, obręb 0002 Gruszów** – działki nr ewid.: **24/2, 98/2, 149/1, 150/1, 153** i położony jest całkowicie na terenie gminy Nowe Brzesko oraz obszarze miejscowości Gruszów.

Początek projektowanego odcinka drogi DP 1281K zlokalizowany jest w km 1+300,00 i stanowi granicę przebudowy drogi wykonanej w 2022 roku, natomiast koniec odcinka w km 3+050,00 stanowi sąsiedztwo działki nr 43/4 (strona prawa).

Celem inwestycji jest poprawa komunikacji i dojazdu do przyległych posesji oraz zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów oraz pieszych użytkowników drogi poprzez poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni bitumicznej, remont odcinka chodnika lewostronnego z kostki brukowej betonowej, budowę poboczy ulepszonych z kruszywa łamanego na warstwie wzmacniającej z gruntu stabilizowanego cementem grub.10cm oraz przebudowę i budowę elementów urządzeń odwodnienia pasa drogowego.

Obecnie ruch pojazdów odbywa się zbyt wąską zdeformowaną i w złym stanie technicznym jezdnią o nawierzchni bitumicznej oraz pieszych istniejącym zniszczonym odcinkiem chodnika lewego przy jezdni, co stwarza zagrożenie dla wszystkich użytkowników drogi.

3. Opis stanu istniejącego

Obecnie teren przeznaczony pod przebudowę przedmiotowego odcinka drogi powiatowej to zasadniczo obszar zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej, lokalnie drobnych obiektów użyteczności publicznej oraz gruntów rolnych. Istniejący odcinek DP 1281K posiada charakter drogi zamiejskiej o przekroju poprzecznym szlakowym oraz odcinkowo półulicznym. Nawierzchnia drogi bitumiczna jest w bardzo złym stanie technicznym z licznymi deformacjami zarówno w przekroju podłużnym jak i poprzecznym oraz śladami remontów cząstkowych. Ponadto droga posiada lokalnie nienormatywny przekrój poprzeczny i podłużny powodujący dyskomfort jazdy.

Na trasie tego odcinka drogi występują skrzyżowania z innymi drogami publicznymi (powiatową i gminnymi oraz liczne zjazdy zwykłe do zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie posesji.

W ciągu odcinka DP 1281K występuje przystanek autobusowy po stronie lewej bez zatoki z uwagi na wąski pas drogowy.

Odwodnienie drogi powierzchniowe oraz obustronnymi rowami przydrożnymi otwartymi wg konfiguracji wysokościowej terenu. Droga nie posiada odwodnienia wgłębnego.

Wg ewidencji Zarządu Dróg Powiatowych w Proszowicach przedmiotowy odcinek drogi posiada następujace parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi: L – lokalna
- konfiguracja terenu: teren równinny
- przekrój poprzeczny: półuliczny i szlakowy
- szerokość jezdni: 5,0m
- szerokość chodnika: 1,5m (przy jezdni)
- szerokość poboczy ziemnych: 1,0m
- szerokość korony drogi: 7,0÷7,5m
- nawierzchnia drogi: bitumiczna w bardzo złym stanie technicznym

4. Opis stanu projektowanego

4.1. Parametry techniczne

Przebudowywany odcinek DP 1281K posiadać będzie następujące podstawowe parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi: L – lokalna
- przekrój poprzeczny: półuliczny i szlakowy
- szerokość jezdni: 5,5m
- szerokość poboczy ulepszonych z kruszywa łamanego na podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem: 1,0m
- szerokość chodnika z kostki brukowej betonowej: 1,8m (przy jezdni) str. lewa
- szerokość korony drogi: 7,5÷8,3m
- nawierzchnia drogi: beton asfaltowy
- prędkość projektowa V_p=50km/h [1.2] §12 ust.1

Technologia konstrukcji nawierzchni:

- jezdnia: beton asfaltowy (warstwa wyrównawcza, podbudowa zasadnicza, wiążąca i ścieralna)
- chodnik: kostka brukowa betonowa na podsypce cementowo-piaskowej
- pobocze ulepszone: kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie na podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem

Odwodnienie:

- powierzchniowe: poprzez nadanie jezdni, chodnikowi i poboczom normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych oraz rowy przydrożne trapezowe umocnione prefabrykatami ażurowymi
- wgłębne: na odcinku drogi o przekroju półulicznym studzienka ściekowa z przykanalikiemi do przeciwległego rowu oraz w km 1+408,61 studnia chłonna ø2000mm na przepuście PP ø800mm pod koroną drogi

4.2. Zakres rzeczowy robót

Zasadniczymi i najistotniejszymi elementami przebudowy drogi są:

- zdjęcie warstwy humusu grub.15cm na odkład
- wzmocnienie i poszerzenie istniejącej nawierzchni bitumicznej do kat.KR3,
- renowacja i odtworzenie rowów przydrożnych
- ulepszenie poboczy szerokości 1,0m kruszywem łamanym grub.20cm na warstwie wzmacniającej z gruntu stabilizowanego cementem grub.20cm

- remont istniejącego chodnika lewego przy jezdni w sąsiedztwie skrzyżowania z DP 1273K o szer.1,8m z kostki brukowej betonowej grub.8cm na podsypce cementowo-piaskowej i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub.15cm ograniczonego krawężnikiem betonowym 15×30cm i obrzeżem betonowym 8×30cm
- budowa ścieku przykrawężnikowego z asfaltu twardolanego grub.2cm po stronie lewej na odcinku chodnika
- przebudowa i budowa zjazdów zwykłych do przyległych posesji o nawierzchni z kostki brukowej betonowej grub.8cm na podsypce cementowo-piaskowej grub.5cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub.20cm na i nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub.20cm na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub.20cm
- budowa peronów 2-óch przystanków autobusowych o nawierzchni z kostki brukowej betonowej grub.8cm (jak chodniki)
- budowa przepustu pod koroną drogi z rur PP ϕ800mm km 1+408,61 z murkiem czołowym żelbetowym lewym i studnią chłonną ϕ2000mm prawą
- przebudowa i budowa przepustów pod zjazdami z rur PP ϕ500/600/800/1000mm z murkami czołowymi
- budowa wpustu ulicznego żeliwnego krawężnikowego po stronie lewej na odcinku chodnika
- umocnienie dna i skarp rowów otwartych prefabrykatami betonowymi ażurowymi 60×40×8cm na warstwie z mieszanki żwirowo-piaskowej
- budowa barier energochłonnych U-14a
- wycięcie drzew i krzewów z terenu pasa drogowego, kolidujących z inwestycją
- humusowanie skarp rowów grub.15cm

5. Obciążenie ruchem i jego kategoria

Na podstawie danych otrzymanych od Zamawiającego określono kategorię ruchu jako KR3 i obciążenie ruchem 115kN/oś.

6. Nawiązanie sytuacyjno-wysokościowe

Trasę przebudowywanego odcinka DP 1281K zaprojektowano w nawiązaniu do punktów osnowy zlokalizowanych w jej ciągu i oznaczonych odpowiednio na rys. nr 2.1÷2.2, określonego w układzie poziomym 2000 i wysokościowym Kronstadt86.

Punkty wierzchołkowe trasy dróg zastabilizowano w terenie bolcami stalowymi i określono dla nich współrzędne geodezyjne, których wykaz podano w tabeli poniżej:

Nr	X	Y
PPO1	5558049,63	7458231,07
P1	5558155,65	7458299,57
P2	5558200,50	7458330,42
L1	5558262,95	7458419,41
L2	5558331,70	7458506,51
P3	5558379,47	7458560,28
P4	5558427,58	7458616,37
P5	5558495,62	7458714,32
L3	5558575,17	7458849,17
L4	5558680,01	7458923,97
P6	5558844,85	7458944,16
P7	5558927,90	7459013,26

Nr	X	Y
P8	5558974,65	7459087,53
P9	5559005,03	7459140,85
L5	5559065,36	7459304,57
L6	5559143,70	7459442,18
KPO1	5559192,06	7459421,55

W celu sprawdzenia prawidłowości pomiarów założono dwa niezależne ciągi niwelacyjne uzyskując ich zamknięcie.

7. Przebieg dróg w planie

Na przedmiotowym odcinku DP 1281K występuje 15 łuków poziomych kołowych częściowo z krzywymi przejściowymi, z odcinkami przejściowymi oraz bez krzywych/odcinków przejściowych o parametrach przedstawionych w tabeli poniżej:

Parametr / Nr łuku	γ [°]	R [m]	L [m]	τ [°]	a [-]	X [m]	Y [m]	X_S [m]	H [m]	T_0[m]	Ł [m]	Z [m]	p [m]	i_0 [%]
P1	1,6554	1000,00	-	-	-	-	-	-	-	14,45	28,89	0,10	-	-
P2	20,4179	76,00	L_{op} 30,00	-	-	-	-	-	-	13,69	27,08	1,22	-	7,0
L1	3,2234	600,00	-	-	-	-	-	-	-	16,88	33,76	0,24	-	-
L2	3,3344	600,00	-	-	-	-	-	-	-	17,46	34,92	0,25	-	-
P3	0,9998	2000,00	-	-	-	-	-	-	-	17,45	34,90	0,08	-	-
P4	5,8305	600,00	-	-	-	-	-	-	-	30,55	61,06	0,78	-	-
P5	4,2500	600,00	-	-	-	-	-	-	-	22,26	44,51	0,41	-	-
L3	23,9520	139,00	30,00	6,1830	64,58	29,96	1,08	14,99	0,27	44,54	28,11	3,37	0,30	5,0
L4	28,5289	87,00	L_{op} 30,00	-	-	-	-	-	-	22,12	43,32	2,77	-	6,5
P6	32,7790	71,00	30,00	12,1047	46,15	29,87	2,11	14,98	0,53	36,01	10,62	3,56	-	7,0
P7	18,0494	135,00	L_{op} 30,00	-	-	-	-	-	-	21,44	42,53	1,69	-	5,0
P8	2,5190	600,00	-	-	-	-	-	-	-	13,19	26,38	0,14	-	-
P9	9,4434	450,00	-	-	-	-	-	-	-	37,17	74,17	1,53	-	-
L5	9,4240	450,00	-	-	-	-	-	-	-	37,09	74,02	1,53	-	-
L6	81,3174	15,00	L_{op} 20,00	-	-	-	-	-	-	13,34	21,81	5,08	-	2,0

Łączna długość łuków poziomych wynosi: 706,08mb.
Długość odcinków prostych wynosi:

KPO1-P1 – 111,78mb P1-P2 – 26,30mb P2-L1 – 78,15mb
L1-L2 – 76,62mb L2-P3 – 37,00mb P3-P4 – 25,89mb
P4-P5 – 66,45mb P5-L3 – 89,76mb L3-L4 – 62,13mb
L4-P6 – 107,95mb P6-P7 – 50,59mb P7-P8 – 53,12mb
P8-P9 – 11,01mb P9-L5 – 100,22mb L5-L6 – 107,91mb
L6-KPO1 – 39,05mb

Łączna długość odcinków prostych wynosi: 1043,92mb
Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi 1750,00m.

8. Przebieg niwelety drogi

Przy projektowaniu niwelety kierowano się zasadą maksymalnego wpisania się w konfigurację terenu z uwzględnieniem progów przyległych do drogi zjazdów do posesji, zachowując odpowiednią odległość między sąsiednimi załomami i unikając spadków straconych. Ponadto niweleta zapewnia normatywne odwodnienie powierzchniowe.

Projektowana niweleta posiada spadki $i_{min.}$=0,19% oraz i_{max}=8,22%. Wartości sąsiednich spadków dla $i_1 \pm i_2$>0,5% wyokrąglono łukami o promieniach normatywnych.

9. Opinia geotechniczna

Na terenie przeznaczonym pod przebudowę odcinka DP 1281K wykonano badania geotechniczne określające warunki gruntowo-wodne:

- warunki wodne: **przeciętne** (woda gruntowa 1,0÷2,0m od niwelety drogi)
- podłoże gruntowe: **wątpliwe** (żwiry i pospółki gliniaste)
- grupa nośności podłoża gruntowego: **G3**
- głębokość przemarzania gruntu wg PN-81/B-03020: h_z=1,0m

Projektowany obiekt zaliczono do I-szej kategorii geotechnicznej.

10. Przekrój normalny i konstrukcja nawierzchni drogi

Na długości przedmiotowego odcinka drogi DP 1281K zaprojektowano zasadniczo przekrój poprzeczny szlakowy, odcinkowo przekrój poprzeczny półuliczny (za skrzyżowaniem z DP 1273K).

W oparciu o badania geotechniczne oraz kategorię prognozowanego ruchu, uzgodniono z zarządcą drogi następującą konstrukcję:

10.1 Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni

5cm – warstwa ścieralna z AC 11 S KR3 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
5cm – warstwa wiążąca z AC 16 W KR3 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
śred. 7,2cm – warstwa wyrównawcza z AC 16 W KR2 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
śred. 2,8cm – frezowanie na zimno

Przed wykonaniem warstwy ścieralnej i wiążącej na całej szerokości jezdni (łącznie z poszerzeniami), należy ułożyć siatkę z włókna szklanego powlekaną polimeroasfaltem o parametrach jak na rys. nr 4.

10.2. Konstrukcja nawierzchni na poszerzeniach jezdni

5cm – warstwa ścieralna z AC 11 S KR3 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
5cm – warstwa wiążąca z AC 16 W KR3 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
śred. 7,2cm – warstwa wyrównawcza z AC 16 W KR3 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
7cm – podbudowa zasadnicza z AC 22 P KR3 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014
20cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie wg PN-EN-13285 i WT-4 2014
16cm – wartwa wzmacniająca z gruntu stabilizowanego cementem o Rm=1,5÷2,5MPa (gruntocement z betoniarki) wg PN-EN-14227 i WT-5 2014
15cm – warstwa odcinająca z mieszanki żwirowo-piaskowej grub.10cm wg PN-EN-13043

11. Chodnik i pobocze ulepszone

Na odcinku długości 100mb DP 1281K zaprojektowano przebudowę istniejącego przy jezdni chodnika lewostronnego o szerokości 1,8m oraz pobocza ulepszone szerokości 1,0m o następującej konstrukcji:

11.1. Chodnik lewostronny

- kostka brukowa betonowa 20×10cm grub.8cm wg PN-EN-1338 (koloru szarego), ograniczona

obrzeżem betonowym 8×30cm i wyniesionym krawężnikiem betonowym 15×30cm na ławie z oporem z betonu C16/20
- podsypka cementowo-piaskowa grub.3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub.15cm wg PN-EN-13285
- warstwa odcinająca z mieszanki żwirowo-piaskowej grub.10cm wg PN-EN-13043

11.2. Pobocza obustronne

- kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub.20cm wg PN-EN-13285
- wartwa wzmacniająca z gruntu stabilizowanego cementem grub.20cm o Rm=1,5÷2,5MPa (gruntocement z betoniarki) wg PN-EN-14227 i WT-5 2014

12. Zjazdy zwykłe oraz skrzyżowania

W ciągu przedmiotowego odcinka DP 1281K przewidziano przebudowę i budowę zjazdów zwykłych o szerokości czynnej 5,0m do przyległych posesji oraz skrzyżowań z drogą powiatową nr 1273K o szerokości jezdni 5,5m i drogami gminnymi publicznymi o szerokości jezdni 5,0m.

Zjazdy na trasie chodnika zaprojektowano jako przejazdy przez chodnik na obniżonym krawężniku (typ bramiasty), natomiast na trasie pobocza ulepszonego, w poziomie jezdni drogi głównej z wyokrąglonymi krawędziami o promieniu R=3,0m.

Technologia konstrukcji zjazdów jest następująca:

12.1. Zjazdy z kostki brukowej

- warstwa jezdna z kostki brukowej betonowej 20×10cm grub.8cm wg PN-EN-1338 (koloru grafitowego), ograniczona obrzeżem betonowym 8×30cm na podsypce cementowo-piaskowej grub.3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub.20cm wg PN-EN-13285
- warstwa odcinająca z mieszanki żwirowo-piaskowej grub.10cm wg PN-EN-13043

12.2. Zjazdy z kruszywa

- warstwa jezdna z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub.20cm wg PN-EN-13285
- warstwa odcinająca z mieszanki żwirowo-piaskowej grub.10cm wg PN-EN-13043

12.3. Skrzyżowania z drogami publicznymi z betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna z AC 11 S KR2 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014 grub.5cm
- warstwa wiążąca z AC 16 W KR2 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014 grub.5cm
- warstwa wyrównawcza z AC 16 W KR2 wg PN-EN-13108-1 i WT-2 2014 śred. grub.7,2cm
- frezowanie na zimno śred. grub.2,8cm

13. Skrzyżowania z drogami publicznymi

W ciągu projektowanego odcinka DP 1281K występują 4 skrzyżowania z drogami publicznymi w następującej lokalizacji:

13.1. Droga powiatowa nr 1273K

- km 1+604,39 strona lewa – do m.Kowala o szerokości jezdni 5,5m

13.2. Drogi gminne

- km 2+082,70 strona prawa – do m.Kuchary DG 160126K o szerokości jezdni 5,0m
- km 2+822,41 strona prawa – DG publiczna o szerokości jezdni 5,0m
- km 2+999,77 strona prawa – DG publiczna o szerokości jezdni 5,0m

Istniejąca nawierzchnia w/w dróg jest bitumiczna w złym stanie technicznym, przewidziana do całkowitej przebudowy.

Geometria przedmiotowych skrzyżowań do korekty z uwagi na nienormatywne promienie wyokrągleń krawędzi jezdni.

14. Przystanki autobusowe

Na trasie przedmiotowego odcinka DP 1281K zaprojektowano przy jezdni perony 2-óch przystanków autobusowych po stronie lewej i prawej bez zatok z uwagi na zbyt wąski pas drogowy o nawierzchni z kostki brukowej betonowej (jak chodniki).

Przystanki znajdują się w następującej lokalizacji:

- km 2+767,11 strona lewa – peron z wiatą
- km 2+787,49 strona prawa – peron z wiatą

15. Odwodnienie

15.1. Odwodnienie powierzchniowe

Odwodnienie powierzchniowe zaprojektowano poprzez nadanie jezdni, chodnikowi i poboczom ulepszonym odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, kierując wody do rowów przydrożnych otwartych oraz kratki ściekowej po stronie lewej przy krawędzi chodnika i dalej z odprowadzeniem do projektowanych przepustów pod koroną drogi.

Po stronie lewej na odcinku chodnika zaprojektowano ściek przykrawężnikowy z asfaltu twardolanego szerok.20cm i grub.2cm.

15.2. Rowy otwarte

Na całym odcinku przebudowywanej drogi, rowy otwarte zaprojektowano jako trapezowe o pochyleniu skarp 1:1 z umocnieniem dna i skarp betonowymi prefabrykatami ażurowymi 60×40×8cm ułożonymi na warstwie z mieszanki żwirowo-piaskowej.

Na trasie rowów pod zjazdami zaprojektowano przepusty z rur PP ϕ500/600/800/1000mm z murkami czołowymi.

15.3. Odwodnienie wgłębne

Na odcinku drogi o przekroju półulicznym po stronie lewej przy chodniku zaprojektowano studzienki ściekowe z przykanalikami z rur PVC ϕ200mm i odprowadzeniem do przeciwległego rowu

15.4. Przepusty pod koroną drogi

W ciągu odcinka DP 1281K zaprojektowano 2 przepusty pod koroną drogi jako rurowe z rur PP ϕ800mm:

- km 1+408,61 prosty dług.10mb z murkiem czołowym lewym i studnią chłonną ϕ2000mm prawą
- km 2+996,92 prosty dług.15mb z murkami czołowymi i studnią rewiz. połącz. ϕ1800mm prawą na włączeniu przepustu PP ϕ800mm pod koroną DG publicznej

16. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Aby zapewnić należyte bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych użytkowników drogi, wprowadza się następujące urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

- bariery energochłonne U-14a (o parametrach: H2, W2, B), nad przepustem na odcinkach: km 1+387,09÷1+427,36 po stronie lewej (dług.40mb), km 1+386,22÷1+398,56 po stronie prawej (dług.16mb) i km 1+398,56÷1+428,85 po stronie prawej (dług.32mb)

Bariery U-14a powinny składać się z odcinków stanowiących krotność dług.4,0mb z odcinkami obniżanymi na ich końcach.

17. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegają zasadniczo na wykonaniu koryta pod poszerzenie jezdni oraz wykopów pod odtworzenie i umocnienie rowów otwartych.

Nadmiar urobku, po uprzednim zdjęciu warstwy humusu, Wykonawca robót odwiezie na odkład. Przewidywaną odległość transportu mas ziemnych określono na 5km.

18. Roboty przygotowawcze

Roboty przygotowawcze polegają na:

- zdjęciu warstwy humusu grub.15cm
- frezowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej
- rozbiórce elementów zjazdów zwykłych i skrzyżowań
- rozbiórkę istniejącego chodnika przy jezdni
- rozbiórce przepustów pod zjazdami
- rozbiórce elementów odwodnienia powierzchniowego

mgr inż. Zbigniew Kaczkowski 39-300 Mielec, ul.Wyszyńskiego 6B/7 nr upr. D-295/94 Uprawnienia w specjalności konstrukcyjno-inżynieryjnej do sporządzania projektów budowli dróg i nawierzchni lotniskowych oraz typowych przepustów i mostów		mgr inż. Agnieszka Kaczkowska 39-300 Mielec, ul.Wyszyńskiego 6B/7 nr upr. PDK/0068/PWOD/17 Uprawnienia do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjałności drogowej	