

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

| | |
|---|-----------|
| I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA..... | 3 |
| 1. OPIS TECHNICZNY | 3 |
| 1.1. WSTĘP | 3 |
| 1.1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE | 3 |
| 1.1.2. PRZEDMIOT, ZAKRES ORAZ ORIENTACYJNE POŁOŻENIE TERENU..... | 3 |
| 1.1.3. CEL DOKUMENTACJI..... | 4 |
| 1.2. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU | 4 |
| 1.2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU..... | 4 |
| 1.2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH..... | 4 |
| 1.2.3. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH | 5 |
| 1.2.4. CHARAKTERYSTYKA PODŁOŻA GRUNTOWEGO..... | 5 |
| 1.2.5. ODWODNIENIE | 5 |
| 1.2.6. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI | 5 |
| 1.3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU | 6 |
| 1.3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE | 6 |
| 1.3.2. LIKWIDACJA BARIER DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH | 7 |
| 1.3.3. ODWODNIENIE | 7 |
| 1.4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI | 7 |
| ŚCIEŻKA ROWEROWA..... | 7 |
| CHODNIKI I PERONY PRZYSTANKOWE | 8 |
| POSZERZENIE ŚCIEŻKI ROWEROWEJ PO STRONIE PÓŁNOCNEJ | 8 |
| ZJAZDY | 8 |
| POBOCZA CHŁONNE I NAWIERZCHNIA ZATOK POSTOJOWYCH | 9 |
| POZOSTAŁE ELEMENTY KONSTRUKCYJNE | 9 |
| 1.5. ZIELEŃCE | 9 |
| 1.6. WSKAZANIA TECHNOLOGICZNE | 10 |
| 1.6.1. WYTYCZNE WYKONAWSTWA. KOLIZJE NAZIEMNE I PODZIEMNE | 10 |
| 1.6.2. WYTYCZNE MATERIAŁOWE - KOLORYSTYKA | 12 |
| 2. RYSUNKI | 13 |
| ZESTAWIENIE RYSUNKÓW..... | 13 |
| II. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA | 20 |
| 1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA | 20 |
| 2. KSERO UPRAWNIEŃ PROJEKTANTA | 21 |
| 3. KSERO ZAŚWIADCZEŃ PROJEKTANTA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA | 23 |

I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. WSTĘP

1.1.1. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Łomianki a Biurem Inżynierskim JMP,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 opracowana przez firmę Bambit GIS i GPS,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona przez Projektantów we wrześniu 2015 r.,
- Prawo budowlane - Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dziennik Ustaw Nr 43 poz. 430 z dnia 2.03.1999r. z późn. zm.,

1.1.2. Przedmiot, zakres oraz orientacyjne położenie terenu

Niniejszy projekt dotyczy przebudowy ulicy Warszawskiej w Łomiankach, na odcinku od ulicy Graniczka do ulicy Armii Poznań. Orientacyjne położenie terenu pokazano na rysunku nr 1. Wykaz działek na których zlokalizowana jest inwestycja podano na stronie tytułowej projektu.

Początek opracowania 0+000 to krawędź jezdni na skrzyżowaniu ulicy Warszawskiej z ulicą Graniczka. Koniec opracowania 0+834 to przejście dla pieszych przez ulicę Warszawską w rejonie skrzyżowania z ulicą Armii Poznań.

Przebudowa ulicy obejmować będzie wykonanie elementów jej wyposażenia – ścieżki rowerowej, zatok postojowych oraz przebudowę chodnika. W nawiązaniu do powyższych robót wykonany zostanie również remont i przebudowa części zjazdów na przyległe działki.

Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa na ulicy Warszawskiej poprzez segregację ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego na niezależnych ciągach komunikacyjnych oraz poprawa estetyki i komfortu użytkowania elementów pasa drogowego.

1.1.3.Cel dokumentacji

Niniejsza dokumentacja ma na celu uzyskanie akceptacji zgłoszenia robót budowlanych na podstawie którego prowadzone będą roboty opisane w niniejszej dokumentacji.

1.2.STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.2.1.Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy odcinek ulicy Warszawskiej zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta gdzie stanowi jeden z głównych ciągów komunikacji lokalnej.

Wzdłuż ulicy zlokalizowane są działki z zabudową handlową, usługową, i mieszkaniową jednorodzinną.

Szczegółowy sposób zagospodarowania istniejącego terenu inwestycji przedstawia mapa do celów projektowych (mapa zasadnicza) która za pomocą symboli graficznych określonych w instrukcjach technicznych zgodnych z obowiązującymi przepisami przedstawia aktualne informacje o przestrzennym rozmieszczeniu obiektów ogólnogeograficznych oraz elementach ewidencji gruntów i budynków, a także sieci uzbrojenia terenu: nadziemne, naziemne i podziemne. Powyższa mapa stanowi podkład planu sytuacyjnego – rys. nr 2.

1.2.2.Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica Warszawska na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię asfaltową szerokości ~8,8 m z poszerzeniem do szerokości 12 m w rejonie lewoskrętu do sklepu MarcPol w km 0+600. Na większości odcinaka jezdni obramowana jest krawężnikami bądź opornikami betonowymi. Ulica wyposażona jest w zatoki autobusowe na większości przystanków tj. w km: 0+110, 0+160, 0+450, 0+800. Przy krawędzi jezdni zlokalizowane są liczne zatoki parkingowe i utwardzone pobocza z płyt ażurowych typu Eko i kostki. Po północnej stronie ulicy występuje ciąg

pieszo rowerowy z kostki betonowej o zasadniczej szerokości 3,0 m, lokalnie rozdzielany na niezależne ciągi piesze i rowerowe. Po południowej stronie ulicy występuje ciąg pieszo rowerowy z kostki betonowej o szerokości 2,5 m z wyłączeniem odcinka od km 0+320 do km 0+720 gdzie występuje jedynie chodnik na wysokości sklepu MarcPol. Po obu stronach ulicy, ciągi oddzielone są od jezdni pasami zieleni bądź odcinkami rowów. Ulice krzyżujące się z ulicą Warszawską posiadają nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego lub kostki betonowej. Zjazdy na przylegające działki posiadają nawierzchnię z kostki lub betonu.

Stan techniczny nawierzchni jezdni na poszczególnych odcinkach jest średni i dobry. Chodniki i ciągi pieszo-rowerowe są w dobrym stanie technicznym.

1.2.3. Parametry techniczne istniejących obiektów inżynierskich

Na terenie inwestycji nie występują obiekty inżynierskie.

1.2.4. Charakterystyka podłoża gruntowego

Na podstawie odkrywek wykonanych przez Projektantów stwierdzono występowanie w podłożu pod warstwą nasypów gruntów przepuszczalnych – piasków drobnych i średnich w stanie średnio zagęszczonym. Wodę gruntową nawiercono na głębokości 2,1 – 2,7 m p.p.t.

1.2.5. Odwodnienie

Odwodnienie ulicy odbywa się powierzchniowo do odcinkowych rowów chłonnych i poboczy chłonnych oraz na tereny przepuszczalne pasa drogowego i tereny zielone.

1.2.6. Infrastruktura techniczna na terenie inwestycji

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieci napowietrzne i kablowe energetyczne sN i nN,
- sieć telekomunikacyjna,
- oświetlenie uliczne.

1.3.PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1.3.1.Parametry projektowe

Klasa ulicy - Z – zbiorcza

Kategoria ruchu – KR4

Prędkość projektowa - $V_p=40\text{km/h}$

Usytuowanie elementów wyposażenia ulicy dostosowano do geometrii istniejącej jezdni, skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym. Na potrzeby niniejszego opracowania wprowadzono oś ścieżki rowerowej po trasie której założono pikietaż służący opisowi poszczególnych elementów i punktów charakterystycznych inwestycji.

Niniejszy projekt przewiduje wykonanie po południowej stronie jezdni ulicy Warszawskiej na odcinku od ulicy Graniczka do ulicy Armii Poznań, ścieżki rowerowej oraz przebudowę chodnika.

Projektowana ścieżka rowerowa będzie ciągiem dwukierunkowym o szerokości 2,0 m usytuowanym pomiędzy chodnikiem a poboczem, rowem lub jezdnią ulicy. Wzdłuż ścieżki zaprojektowano przyległy do niej chodnik o zasadniczej szerokości ~1,5 m. W obrębie skrzyżowań i dojazdów do przejść dla pieszych przewidziano wykonanie jego lokalnych poszerzeń. Projekt przewiduje również doprowadzenie odcinków ścieżki rowerowej usytuowanej po północnej stronie jezdni ulicy Warszawskiej do szerokości zgodnych z obowiązującymi przepisami tj. 2,0 m. (ścieżka dwukierunkowa).

W związku z wykonaniem ścieżki rowerowej część miejsc postojowych funkcjonujących obecnie ulegnie likwidacji. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania zaprojektowaną nową zatokę postojową w km 0+670 o wym. 5,4x18,4m (parkowanie prostopadłe).

Wraz z wykonaniem w/w robót niezbędne jest przeprowadzenie remontu i przebudowy części istniejących zjazdów występujących na trasie projektowanej ścieżki rowerowej w celu ich dostosowania geometrycznego i wysokościowego do nowej sytuacji drogowej.

Przy projektowaniu spadków podłużnych ścieżki rowerowej i chodnika dowiązано się do rzędnych jezdni ulicy Warszawskiej, istniejących zjazdów i skrzyżowań z przyległymi ulicami oraz rzędnych terenu.

Lokalizację i parametry elementów projektowanych pokazano na rysunku nr 2 – Plan sytuacyjny. Spadki poprzeczne nawierzchni zaprojektowano jako jednostronne o nachyleniu 2% w kierunku jezdni lub zieleńcy. Spadki poprzeczne zostały pokazane na rysunku nr 2 – Plan sytuacyjny oraz rysunku nr 3 – Przekroje normalne.

1.3.2.Likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych

Poprzez właściwe ukształtowanie wysokościowe poszczególnych elementów zagospodarowania pasa drogowego inwestycja nie spowoduje powstania barier dla osób niepełnosprawnych. Chodniki w obrębie dojeżdż do jezdni zostaną obniżone do wysokości max 1 cm a ich spadki podłużne i poprzeczne nie przekroczą wartości 6%.

Dzięki wybudowaniu nowych nawierzchni znacząco poprawią się warunki poruszania się osób niepełnosprawnych w odniesieniu do stanu istniejącego.

1.3.3.Odwodnienie

Nie zmienia się sposobu odwodnienia ulicy. Poprzez odpowiednie dobranie spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowych wodę opadową kieruje się do istniejących rowów oraz na tereny przepuszczalne pasa drogowego – pobocza i tereny zielone gdzie wsiąknie ona w grunt.

Istniejące rowy w miejscach wskazanych na planie sytuacyjnym należy przeprofilować a ich skarpy umocnić poprzez obłożenie płytami betonowymi ażurowymi typu EKO 60x40x10 wypełnionymi humusem i mieszanką traw. Minimalna głębokość rowu – 40 cm.

1.4.KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Ścieżka rowerowa

- warstwa ścieralna z asfaltu piaskowego gr. 4cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 15cm (w pasie zjazdów gr. 22cm),
- warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k > 8 \text{ m/d}$ gr. 10cm,

- o nasyp oraz wypełnienie przestrzeni po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,
- o zagęszczone podłoże gruntowe.

Chodniki i perony przystankowe

- o warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 6cm,
- o podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm,
- o podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm,
- o warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k > 8\text{m/d}$ gr. 10cm,
- o nasyp oraz wypełnienie przestrzeni pomiędzy podbudową a terenem po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,
- o zagęszczone podłoże gruntowe.

Poszerzenie ścieżki rowerowej po stronie północnej

- o warstwa ścieralna z kostki betonowej bezfazowej gr. 6cm,
- o podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm,
- o podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm,
- o warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k > 8\text{m/d}$ gr. 10cm,
- o nasyp oraz wypełnienie przestrzeni pomiędzy podbudową a terenem po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,
- o zagęszczone podłoże gruntowe.

Zjazdy

- o warstwa ścieralna z kostki betonowej bezfazowej grubości 8cm,
- o podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm,
- o podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm,
- o warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k > 8\text{m/d}$ gr. 10cm,

- o nasyp oraz wypełnienie przestrzeni pomiędzy podbudową a terenem po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,
- o zagęszczone podłoże gruntowe.

Pobocza chłonne i nawierzchnia zatok postojowych

- o płyty ażurowe betonowe 60x40 gr. 10cm wypełnione kłірcem i grysem kamiennym,
- o podsypka piaskowa gr. min. 3cm,
- o warstwa z kruszywa łamanego kamiennego sortowanego 31,5/63 gr. 40cm.

Pozostałe elementy konstrukcyjne

- o Obramowanie zjazdów od strony jezdni – krawężnik betonowy najazdowy o wymiarach 15x22x100 cm ustawiony na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 grubości 5 cm i ławie betonowej C12/15 z oporem,
- o Obramowanie zjazdów, zatoki postojowej i częściowo ścieżki rowerowej – opornik betonowy o wymiarach 12x25x100 cm ustawiony na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 grubości 5 cm i ławie betonowej C12/15 z oporem,
- o Obramowanie chodników i częściowo ścieżki rowerowej – obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x100cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 grubości 5 cm i ławie betonowej C12/15 z oporem,
- o Obramowanie ścieżki rowerowej na odcinkach bezpośredniego przylegania jej do chodnika – krawężnik betonowy o wymiarach 12x25x100cm ułożony na płask na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 grubości 5 cm i ławie betonowej C12/15 z oporem.

1.5.ZIELEŃCE

W pasie drogowym przewiduje się wykonanie zieleńcy których lokalizację pokazano na planie sytuacyjnym. Zieleńce należy wykonać z ziemi urodzajnej gr. 10 cm i ziemi kompostowej wraz z dodatkiem niezbędnych nawozów mineralnych. Do wysiewu należy stosować różne gatunki gotowych certyfikowanych nasion traw.

1.6.WSKAZANIA TECHNOLOGICZNE

1.6.1.Wytyczne wykonawstwa. Kolizje naziemne i podziemne

Projekt przewiduje wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem. Lokalizację, gatunek i obwód pnia podano w opracowaniu Inwentaryzacja zieleni. Lokalnie należy również dokonać przycięcia gałęzi istniejących drzew i krzewów zapewniając minimalną drogową skrajnię pionową i poziomą. Wszystkie drzewa i krzewy na terenie robót zabezpieczyć w okresie prac deskami i matami przed przypadkowym uszkodzeniem. Roboty ziemne w pobliżu drzew należy prowadzić ręcznie ze szczególną ostrożnością, nie niszcząc ich bryły korzeniowej. Prace związane z wycinką i przycinką oraz zabezpieczeniem powinna wykonać wyspecjalizowana jednostka z zachowaniem szczególnej ostrożności i przepisów BHP.

Z uwagi na istniejące uzbrojenie roboty ziemne winny być wykonywane za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb. W pobliżu istniejącego uzbrojenia roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Szczególną ostrożność należy zachować podczas montażu urządzeń bezpieczeństwa ruchu (np. słupków do znaków) których posadowienie w podłożu należy każdorazowo poprzedzić rozpoznaniem lokalizacji przyległych sieci uzbrojenia terenu.

Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na przypadkowe kable lub przewody nie pokazane na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić odpowiedniego użytkownika.

Przed przystąpieniem do budowy należy również wykonać przekopy kontrolne celem ustalenia lokalizacji uzbrojenia podziemnego.

Przed przystąpieniem do robót (wszystkich branż) należy dokonać inwentaryzacji obiektów budowlanych zlokalizowanych w bliskiej odległości od ulicy celem właściwego doboru technologii robót i sprzętu w odniesieniu do stanu technicznego i konstrukcji przyległych obiektów. Prace należy wykonywać w sposób nie powodujący negatywnych oddziaływań na przyległy teren i zlokalizowane na nim obiekty.

W przypadku wystąpienia wód gruntowych konieczne będzie odwodnienie wykopów. Sposób odwodnienia należy dostosować do rzeczywistych potrzeb (pompowanie z wykopu lub igłofiltry). Należy zwrócić uwagę, aby przy ewentualnym

pompowaniu wody z wykopu, robić to poprzez studzienki czerpalne. Wybór systemu odwodnienia wykopu winien być zatwierdzony przez Inspektora nadzoru. Wodę z pompowania odprowadzić poza obręb wykopu. Woda powinna zostać zmagazynowana na terenie budowy (np. w beczkowozach) i zagospodarowana np. w procesie układania i zagęszczania warstw konstrukcyjnych nawierzchni. W przypadku gdy Wykonawca zdecyduje o innym sposobie zagospodarowania wód, winien on uzyskać wszelkie zgody i pozwolenia wymagane przepisami.

Roboty zaleca się prowadzić w okresie statystycznie niskich opadów.

W trakcie prac sprzętu w pobliżu linii energetycznych należy linie czasowo wyłączyć. Hydranty, zasuwki wodociągowe, gazowe oraz włazy studzienek zlokalizowane w pasie drogowym należy wyregulować wysokościowo do rzędnych projektowanych, elementy które uległy uszkodzeniu wymienić na pełnowartościowe. Włazy studni telekomunikacyjnych zlokalizowane w nawierzchni wymienić na typ ciężki.

Po wykonaniu koryta zaleca się sprawdzenie wskaźnika zagęszczenia podłoża, a w przypadku braku właściwego zagęszczenia, jego dogęszczenie. Szczególną uwagę zwrócić na zagęszczenie podłoża w pasie istniejącego i projektowanego uzbrojenia podziemnego. Współczynnik zagęszczenia gruntu $I_s \geq 1,0$. W przypadku wystąpienia w podłożu gruntów organicznych (humus) należy dokonać ich wymiany na grunt piaszczysty niewysadzinowy.

Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi być zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998r) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania.”

Roboty realizować zachowując obowiązujące przepisy BHP

Przed rozpoczęciem inwestycji punkty osnowy geodezyjnej należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Prace w pobliżu punktów osnowy wykonywać ręcznie bez naruszenia ich posadowienia pod bezwzględny nadzór Państwowej Służby Geodezyjnej. W przypadku ich uszkodzenia wykonawca robót dokona ich wznowienia we współpracy z właściwymi służbami.

Wykonawca winien szczegółowo zapoznać się z terenem, na którym mają być realizowane prace i warunkami budowy i znać wszelkie uwarunkowania związane z prowadzeniem prac i mieć pełną świadomość stopnia trudności zadania. Wykonawca zobowiązany jest do zapoznania się ze wszystkimi elementami

graficznymi i opisowymi dokumentacji (wszystkie branże), nie tylko aby zapoznać się z robotami wchodzącymi w zakres jego branży, ale również aby poznać zagadnienia dotyczące wszystkich robót; w ten sposób będzie w stanie oszacować ogół wynikających z tego uwarunkowań wraz z ich oddziaływaniem na roboty leżące w zakresie jego branży.

Po przejęciu placu budowy, wykonawca w ramach robót przygotowawczych winien niezwłocznie dokonać wytyczenia geodezyjnego wszystkich elementów projektowanych (wszystkie branże). Wykonawca winien również, przed przystąpieniem do wyceny i złożeniem oferty, a także przed rozpoczęciem robót sprawdzić czy na terenie prac nie zaszły zmiany w zagospodarowaniu terenu i ukształtowaniu wysokościowym w odniesieniu do dokumentacji projektowej.

1.6.2. Wytyczne materiałowe - kolorystyka

Zaleca się następujące materiały brukarskie do wykonania prac drogowych:

- nawierzchnia zjazdów: kostka betonowa beżowa gr. 8cm typu Behaton w kolorze czerwonym,
- nawierzchnia chodników: kostka betonowa gr. 6cm typu Holland w kolorze szarym,
- nawierzchnia zatoki postojowej i umocnieni skarp rowów: płyty betonowe ażurowe 60x40x10 w kolorze szarym,
- obramowanie zjazdów i zatoki postojowej: opornik betonowy 12x25 w kolorze szarym,
- obramowanie chodników i ścieżki rowerowej: obrzeża betonowe 8x30 szare.

Opracował:

inż. Mariusz Jaciubek

2. RYSUNKI

Zestawienie rysunków

| Lp. | Nazwa rysunku | Nr rysunku | Nr strony |
|-----|-------------------------|------------|-----------|
| 1 | Plan orientacyjny | 1 | 14 |
| 2 | Plan sytuacyjny | 2.1 – 2.2 | 15 – 16 |
| 3 | Przekroje normalne | 3 | 17 |
| 4 | Szczegóły zjazdów | 4 | 18 |
| 5 | Szczegóły konstrukcyjne | 5 | 19 |
| 6 | Przekroje poprzeczne | 6.1 – 6.2 | 20 – 21 |

II.CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Oświadczam, że Projekt wykonawczy przebudowy ulicy Warszawskiej w Łomiankach w zakresie wykonania ścieżki rowerowej i przebudowy chodnika na odcinku od ulicy Graniczka do ulicy Armii Poznań został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, oraz zasadami wiedzy technicznej.

PROJEKTANT inż. Mariusz Jaciubek

.....
podpis

Pruszków dn.09.12.2015 r.

2. KSERO UPRAWNIENÍ PROJEKTANTA

Łódzka Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa
91-425 Łódź, ul. Północna 39
tel. (0-42) 632-97-39, fax (0-42) 630-56-39
NIP 725-18-49-050, REGON 473043690

Łódź, dnia 29 grudnia 2006 r.

Łódzka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

sygn. akt. KK/D/7131/609/06

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, z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a i ust. 3 pkt 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. nr 156 poz. 1118 z późn. zm.*), oraz § 11 ust. 1 pkt 1 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 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. nr 98 poz. 1071 z późn. zm.*),

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
n a d a j e

Panu Mariuszowi Jaciubek

inżynierowi
kierunek budownictwo

urodzonemu dnia 26 sierpnia 1978 r. w Opocznie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny LOD/0609/POOD/06

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwołanie niniejszej decyzji

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi po ustaleniu na podstawie złożonych dokumentów w dniu 16 sierpnia 2006 r. stwierdziła, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdziła, że Pan Mariusz Jaciubek posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w ww. specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane.

Mając powyższe na uwadze, Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi orzekła jak w sentencji.

Pouczenie

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

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Wacław Sawicki

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Zbigniew Cichoński

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Jan Gałązka



Pan Mariusz Jaciubek jest upoważniony do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego, obiektu budowlanego takiego jak:
 - a) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;zgodnie z art. 14 ust. 3 pkt 1 Prawa budowlanego i § 18 ust. 1 Rozporządzenia MTiB;
- 2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, zgodnie z § 15 Rozporządzenia MTiB;
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, zgodnie z art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Wacław Sawicki

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Zbigniew Cichoński

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Jan Gałązka

[Signature of Wacław Sawicki]
[Signature of Zbigniew Cichoński]
[Signature of Jan Gałązka]



Otrzymują:

1. Mariusz Jaciubek
ul. Wojskowa 5 m. 107
03-599 Warszawa;
2. Rada Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa;
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
4. a/a.

3. KSERO ZAŚWIADCZEŃ PROJEKTANTA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-6NB-TB5-ZG7 *

Pan MARIUSZ JACIUBEK o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0160/07

adres zamieszkania ul. KOPERNIKA 10/79, 05-800 PRUSZKÓW

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-03-01 do 2016-02-29.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-02-10 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 lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.