

## SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

<b>I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA.....</b>	<b>4</b>
<b>1. OPIS TECHNICZNY .....</b>	<b>4</b>
1.1. WSTĘP .....	4
1.1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	4
1.1.2. PRZEDMIOT, ZAKRES ORAZ ORIENTACYJNE POŁOŻENIE TERENU.....	4
1.1.3. CEL DOKUMENTACJI.....	5
1.2. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....	5
1.2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	5
1.2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH.....	5
1.2.3. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH .....	6
1.2.4. CHARAKTERYSTYKA PODŁOŻA GRUNTOWEGO.....	6
1.2.5. ODWODNIENIE .....	7
1.2.6. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI.....	7
1.3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	7
1.3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE .....	7
1.3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	7
1.3.3. LIKWIDACJA BARIER DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH .....	9
1.3.4. ODWODNIENIE .....	9
1.4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI .....	9
ŚCIEŻKA ROWEROWA.....	10
CHODNIKI I PERONY PRZYSTANKOWE .....	10
OPASKI MIĘDZY CHODNIKIEM I ŚCIEŻKĄ ROWEROWĄ .....	10
ZJAZDY .....	10
NAWIERZCHNIA JEZDNI ŁĄCZNIKA Z DK7 .....	11
POBOCZA CHŁONNE I NAWIERZCHNIA ZATOK POSTOJOWYCH .....	11
KONSTRUKCJA UZUPEŁNIEŃ NAWIERZCHNI JEZDNI .....	11
POZOSTAŁE ELEMENTY KONSTRUKCYJNE.....	11
1.5. ZIELEŃCE .....	12
1.6. WSKAZANIA TECHNOLOGICZNE.....	12
1.6.1. WYTYCZNE WYKONAWSTWA. KOLIZJE NAZIEMNE I PODZIEMNE .....	12
1.6.2. WYTYCZNE MATERIAŁOWE - KOLORYSTYKA .....	15
<b>2. RYSUNKI .....</b>	<b>16</b>
ZESTAWIENIE RYSUNKÓW.....	16
<b>II. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA .....</b>	<b>23</b>
<b>1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA .....</b>	<b>23</b>
<b>2. KSERO UPRAWNIEŃ PROJEKTANTA .....</b>	<b>24</b>

<b>3. KSERO ZAŚWIADCZEŃ PROJEKTANTA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA .....</b>	<b>26</b>
<b>4. OPINIE UZGODNIENIA, DECYZJE .....</b>	<b>27</b>
UZGODNIENIE GDDKIA Z DNIA 10.12.2015 R. ....	28

## **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 Brukowej do ulicy Parkowej. 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 istniejące przejście dla pieszych przez ulicę Warszawską w rejonie ronda na skrzyżowaniu z ulicą Brukową. Koniec opracowania 1+066 to krawędź pasa drogowego ulicy Parkowej (ul. Dziwożony w Warszawie).

Zarządcą drogi jest Gmina Łomianki. W znaczącej części ulica zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi krajowej nr 7. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Inwestora w GDDKiA trwają obecnie czynności geodezyjno-prawne zmierzające do wydzielenia odrębnego pasa drogowego dla ulicy Warszawskiej z pasa DK7.

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 zjazdów na przyległe działki oraz lokalna przebudowa jezdni.

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 projektowa stanowi uszczegółowienie projektu budowlanego i stanowi dokument służący Wykonawcy do prowadzenia i realizacji robót budowlanych dla przedmiotowej inwestycji.

## **1.2.STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **1.2.1.Lokalizacja i zagospodarowanie terenu**

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

Wzdłuż ulicy zlokalizowane są działki z zabudową handlową (sklepy Biedronka i Aldik oraz sklepy rowerowe), usługową (m.in. warsztat samochodowy), mieszkaniową jednorodziną oraz działki produkcyjno-magazynowe.

### **1.2.2.Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych**

Ulica Warszawska na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię asfaltową szerokości ~5,0 – 10,5 m. obramowaną krawężnikami bądź opornikami betonowymi. Przy krawędzi jezdni zlokalizowane są odcinki chodników i ciągów pieszo rowerowych a także lokalnie opaski z płyt chodnikowych lub pobocza z kruszywa.

Ulica Warszawska na odcinku objętym zakresem robót krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi:

- ulica Brukowa (skrzyżowanie typu rondo) - droga gminna klasy Z (wlot zachodni), klasa L (wlot wschodni),

- ulica Olszynowa (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 4,1m, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- ulica 11 Listopada (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 5,2m, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- ulica Przelotowa (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 3,7m, nawierzchnia z kostki betonowej,
- ulica Wólczyńska (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 3,0m, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- ulica Przyłuskiego (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 5,6 m, nawierzchnia z betonu asfaltowego.

Skrzyżowania z drogami wewnętrznymi realizowane są poprzez zjazdy indywidualne i publiczne. Zjazdy na przylegające działki posiadają nawierzchnię z kostki, betonu lub kruszywa. Ulica Warszawska na odcinku od ulicy Brukowej do pos. nr 36 posiada ciąg pieszo-rowerowy z kostki betonowej o zasadniczej szerokości 2,5 (w rejonie ronda 3,5m) zlokalizowany po wschodniej stronie ulicy. Na odcinku od pos. 36 do ulicy Przyłuskiego ulica wyposażona jest w chodnik z kostki betonowej o szerokości 1,3-2,5 m. W pasie drogowym występują również miejsca postojowe z kostki betonowej i płyt betonowych ażurowych typu EKO.

Stan techniczny nawierzchni jezdni od km 0+000 do km 0+430 jest zły. Stan techniczny nawierzchni jezdni od km 0+430 do ulicy Przyłuskiego jest dobry (po remoncie). Połączenie drogi krajowej z ulicą Warszawską w rejonie ulicy Przyłuskiego wykonane z kostki betonowej jest w średnim stanie technicznym (występują pojedyncze odkształcenia nawierzchni). 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 2,5 – 4,0 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 deszczowej,
- 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 - L – lokalna

Kategoria ruchu – KR2

Prędkość projektowa -  $V_p=30\text{km/h}$

### **1.3.2.Rozwiązania projektowe**

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 wschodniej stronie jezdni ulicy Warszawskiej na odcinku od ulicy Brukowej do posesji nr 36 ścieżki rowerowej oraz przebudowę chodnika. W rejonie posesji nr 36 przewidziano przeniesienie ścieżki i wykonanie chodnika po zachodniej stronie ulicy do skrzyżowania z ulicą Przyłuskiego. W rejonie skrzyżowania z ulicą Przyłuskiego ścieżka przebiegać

będzie jako samodzielny ciąg po wschodniej stronie ulicy do końca opracowania – ulicy Parkowej. Kontynuacją ścieżki będzie ciąg rowerowy projektowany w ulicy Parkowej (Dziwożony) przez firmę Robimart Sp. z o.o. w ramach przebudowy ulicy Parkowej (odrębne opracowanie).

Projektowana ścieżka rowerowa będzie ciągiem dwukierunkowym o szerokości 2,0 m usytuowanym pomiędzy chodnikiem a poboczem, rowem lub jezdnią ulicy. Na odcinku od km 0+933 (dz. nr 444) do ulicy Parkowej ścieżkę poszerzono o szerokości 2,5m. Zasadniczo wzdłuż ścieżki zaprojektowano przyległy do niej chodnik o szerokości 1,5 – 2,5 m. W obrębie skrzyżowań i dojeżdż do przejść dla pieszych przewidziano wykonanie jego lokalnych poszerzeń.

W rejonie km 0+915 przy DK7 występuje zatoka autobusowa z wiatą. Projekt przewiduje rozbiórkę istniejącej wiaty o znaczących rozmiarach i zamontowanie w jej miejscu obiektu o mniejszych gabarytach. Pozwoli to na pozyskanie dodatkowego terenu na przeprowadzenie za wiatą jezdni łącznika DK7 z ulicą Warszawską o szerokości 3,9 m i przyległą do niego ścieżką rowerową o szerokości 2,0 m. Przejazd ścieżki rowerowej przez skrzyżowanie z łącznikiem z DK7 w km 0+900 zaplanowano na wyniesieniu (progu zwalniającym). Istniejąca nawierzchnię z kostki betonowej w otoczeniu przejazdu przewidziano do przebudowy w zakresie pokazanym na planie sytuacyjnym.

W nawiązaniu do przebudowy chodnika projekt zakłada w km 0+440 wykonanie peronu przystankowego zlokalizowanego przy wschodniej krawędzi jezdni. Peron będzie posiadał szerokość 2,0 m.

W związku z wykonaniem ścieżki rowerowej część miejsc postojowych funkcjonujących obecnie ulegnie likwidacji. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania zaprojektowano nowe zatoki postojowe po zachodniej stronie ulicy tj.

- km 0+230 zatoka o wym. 5,5x25,0m (parkowanie prostopadłe)
- km 0+660 zatoka o wym. 2,5x12,0m (parkowanie równoległe)
- km 0+690 zatoka o wym. 2,5x24,0m (parkowanie równoległe)

Wraz z wykonaniem w/w robót niezbędne jest przeprowadzenie remontu i przebudowy istniejących zjazdów występujących na trasie projektowanej ścieżki rowerowej.

Na odcinku od km 0+550 do km 0+650 przewiduje się przebudowę pobocza w celu zwiększenia jego możliwości odwadniających poprzez ułożenie nawierzchni z płyt ażurowych i wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego.

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.

### **1.3.3. 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 dojeżdżania 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.

### **1.3.4. 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 mieszką 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, (gr. 22cm w pasie zjazdów)
- warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji  $k > 8\text{m/d}$  gr. 10cm,
- nasyp oraz wypełnienie przestrzeni pomiędzy podbudową a terenem po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

### **Chodniki i perony przystankowe**

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

### **Opaski między chodnikiem i ścieżką rowerową**

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej surowo łupanej 8/11,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm,
- warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji  $k > 8\text{m/d}$  gr. 10cm,
- nasyp oraz wypełnienie przestrzeni pomiędzy podbudową a terenem po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,

### **Zjazdy**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej grubości 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm,

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm,
- warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji  $k > 8 \text{ m/d}$  gr. 10cm,
- nasyp oraz wypełnienie przestrzeni pomiędzy podbudową a terenem po zdjęciu humusu gr. 40 cm z gruntu piaszczystego niewysadzinowego o CBR min. 20%,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

#### **Nawierzchnia jezdni łącznika z DK7**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej grubości 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm, (na wyniesieniu podbudowa gr. 40cm)
- warstwa odsączająca z piasku gr. 20cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

#### **Pobocza chłonne i nawierzchnia zatok postojowych**

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

#### **Konstrukcja uzupełnień nawierzchni jezdni**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 30cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

#### **Pozostałe elementy konstrukcyjne**

- Obramowanie zjazdów 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,

- Obramowanie zatok postojowych i przebudowywanych poboczy na styku z jezdnią ulicy – opornik betonowy o wymiarach 12x25x100 cm ustawiony na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 grubości 5 cm i ławie betonowej C12/15 z oporem,
- 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,
- Obramowanie zatok postojowych, peronu przystankowego od strony jezdni i ścieżki przyległej do jezdni – krawężnik betonowy o wymiarach 15x30x100 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 5cm i ławie betonowej C12/15 z oporem
- 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 sytuacyjno-wysokościowym. 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.

Projekt wymaga przestawienia bądź usunięcia tablic reklamowych (wielogabarytowych) oraz przestawienia kapliczki. Szczegóły w trakcie robót uzgodnić z Urzędem Gminy oraz Parafią.

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, zasuwy 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 nadzorem 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 przejściu 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 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
1	Plan orientacyjny	1
2	Plan sytuacyjny	2.1 – 2.2
3	Przekroje normalne	3
4	Szczegóły zjazdów	4
5	Szczegóły konstrukcyjne	5

## 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 Brukowej do ulicy Parkowej 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**

szczególony 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

*Sawicki*  
*Cichoński*  
*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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

#### **4. OPINIE UZGODNIENIA, DECYZJE**

## Uzgodnienie GDDKiA z dnia 10.12.2015 r.



Leszek Sekulski  
Zastępca Dyrektora Oddziału  
ds. Zarządzania Drogami i Mostami

ZA POTWIERDZENIEM  
ODBIORU

Warszawa 10 /12/2015r.

O/WA.Z-3.4340.00.2015.ZJ

**Mariusz Jaciubek**  
Biuro Inżynierskie JMP  
ul. Ołówkowa 1b/15  
05-800 Pruszków

Dotyczy: projektu budowlanego ścieżki rowerowej i przebudowy chodnika w m. Łomianki.

W odpowiedzi na pismo z dnia 24.11.2015r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, że uzgadnia projekt budowlany budowy ścieżki rowerowej i przebudowy chodnika przy ul. Warszawskiej, na odcinku od ul. Brukowej do ul. Parkowej, w m. Łomianki w zakresie lokalizacji w pasie drogowym drogi krajowej nr 7 Gdańsk-Warszawa-Chyżne.

Jednocześnie informujemy, że:

1. Odwodnienie terenów utwardzonych przedmiotowej inwestycji drogowej musi zakładać warunek, że powierzchniowe wody opadowe nie będą kierowane w pas drogowy drogi głównej drogi krajowej nr 7.
2. Wszystkie koszty związane z realizacją i utrzymaniem omawianego zamierzenia drogowego w całości należeć będą do inwestora.
3. W przypadku kolizji wnioskowanego zamierzenia drogowego z istniejącymi urządzeniami, drzewostanem lub obiektami infrastruktury technicznej nie związanej z gospodarką drogową inwestor na swój koszt dokona przełożenia, wycinki lub zabezpieczenia w/w elementów zagospodarowania pasa drogowego.
4. W trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji będą obowiązywały projekty stałej i czasowej organizacji ruchu, które podlegają zatwierdzeniu w GDDKiA O/WA - Wydział brd i zarządzania ruchem.

Powyższe oznacza, że udostępniam teren pasa drogowego w/w drogi krajowej dla potrzeb oświadczenia o posiadaniu prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane ( art. 32 i 33 ustawy z dnia 07 lipca 1994r.- *Prawo budowlane*) w zakresie wynikającym z uzgodnionego projektu budowlanego.

**W załączeniu:**

1. 1.egz. projektu

**Do wiadomości:**

1. Rejon w Bożej Woli  
2. a/a

Zastępca Dyrektora Oddziału  
ds. Zarządzania Drogami i Mostami

mgr inż. Leszek Sekulski

Sprawę prowadzi: Dariusz Joss  
tel. (22) 209-23-07

Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Warszawie

ul. Mińska 25  
03-808 Warszawa  
tel.: (022) 813 33 75; 810 39 84  
fax: (022) 810 04 12

e-mail: sekretariat@warszawa.gddkia.gov.pl  
www.gddkia.gov.pl