

„Arkom Projekt”

Ul. Ireny 126

05 – 800 Pruszków

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY BUDOWY ŁĄCZNIKA UL. POW Z UL. BANKOWĄ W GRÓJCU

CZEŚĆ DROGOWA

Opracowane dla:

Urzędu Gminy i Miasta w Grójcu

Ul. Piłsudskiego 47

05 – 600 Grójec

PRUSZKÓW, grudzień 2009

„Arkomp Projekt”

Ul. Ireny 126

05 – 800 Pruszków

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY BUDOWY ŁĄCZNIKA UL. POW Z UL. BANKOWĄ W GRÓJCIE

CZĘŚĆ DROGOWA

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

	NAZWISKO I IMIĘ:	SPECJALNOŚĆ/UPRAWNIENIA:	PODPIS:
GŁÓWNY PROJEKTANT:	inż. Robert Szczepanik	drogi	MAZ/0279/POOD/04
SPRAWDZIŁ:	inż. Jerzy Słabik	drogi	MAZ/0395/POOD/06

PRUSZKÓW, grudzień 2009

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że opracowanie: pt. „*Budowa łącznika ul. POW z ul. Bankową w Grójcu*”, stadium: PAB, jest wykonane zgodnie z Umową Nr 45 z 13 lutego 2009r., obowiązującymi przepisami i wytycznymi projektowania oraz jest kompletne z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Pruszków, dnia 21.12.2009r.

Projektant

Sprawdzający

inż. Robert Szczepanik

inż. Jerzy Słabik

SPIS TREŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane ogólne
2. Istniejący stan zagospodarowania terenu
3. Warunki gruntowo - wodne
4. Materiały wyjściowe
5. Warunki ruchowe
6. Podstawowe parametry techniczne
7. Trasa w planie
8. Układ wysokościowy
9. Przekroje normalne
10. Konstrukcja nawierzchni
11. Odwodnienie
12. Komunikacja piesza
13. Istniejące drzewa
14. Roboty ziemne

II. UPRAWNIENIA PROJEKTOWE I ZAŚWIADCZENIE Z OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|----|-------------------------|---------------|
| 1. | Plan orientacyjny | |
| 2. | Plan sytuacyjny | - 1:500, |
| 3. | Przekroje normalne | - 1:100, |
| 4. | Szczegóły konstrukcyjne | - 1:10, 1:50, |
| 5. | Przekroje podłużne | - 1:100/1000. |

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa Łącznika ul. Polskiej Organizacji Wojskowej (POW) z ul. Bankową w Grójcu, na odcinku pomiędzy ul. Piłsudskiego i ul. Laskową, wraz z budową chodników oraz miejsc postojowych. Ulica jest drogą gminną.

Inwestycja będzie realizowana w związku z budową marketu na działce znajdującej się pomiędzy ul. Piłsudskiego i ul. Laskową, u wylotu ul. POW i ul. Bankowej, po wschodniej stronie przyszłego Łącznika.

1.2. Lokalizacja inwestycji

Projektowana inwestycja została zlokalizowana na terenie Miasta Grójec i Powiatu Grójec, w województwie mazowieckim.

Projektowany Łącznik oraz ul. Laskowa, POW i Bankowa będą administrowane przez Urząd Gminy i Miasta w Grójcu. Ul. Piłsudskiego jest administrowana przez Zarząd Dróg Powiatowych w Grójcu.

Inwestycja jest zlokalizowana na następujących działkach w jednostce ewidencyjnej Grójec, w obrębie Grójec miasto:

- **działki będące własnością UGiM Grójec – 1759/1, 3232/3, 3361 i 3551,**
- **działki będąca i pozostająca własnością prywatną, do opracowania została dołączona zgoda właścicieli na realizację na niej powyższej inwestycji - 3232/1.**

1.3. Inwestor

Inwestorem jest Urząd Gminy i Miasta w Grójcu, z siedzibą na ul. Piłsudskiego 47 w Grójcu.

1.4. Podstawa opracowania

Podstawą formalną opracowania jest umowa Nr 115/2009 zawarta w dniu 24 kwietnia 2009r. pomiędzy Urzędem Gminy i Miasta w Grójcu, a firmą Arkom Projekt.

1.5. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest uzyskanie Zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i realizacja powyższej inwestycji.

1.6. Zakres rzeczowy inwestycji

W zakres robót drogowych wchodzi:

- budowa łącznika ul. POW i ul. Bankowej na odcinku pomiędzy ul. Piłsudskiego i ul. Laskową,
- przebudowa istniejącego skrzyżowania trzywłotowego ul. Piłsudskiego z ul. POW na czterolotowe,
- przebudowa istniejącego skrzyżowania trzywłotowego ul. Laskowej z ul. Bankową na czterolotowe,
- budowa wjazdu na parking przed marketem,
- budowa miejsc postojowych po zachodniej stronie łącznika, prostopadłych do ulicy,
- przebudowa miejsc postojowych przy ul. Laskowej, prostopadłych do ulicy,
- budowa ciągu pieszego po wschodniej stronie łącznika,
- przebudowa istniejącego ciągu pieszego po zachodniej stronie łącznika,
- wyznaczenie przejść dla pieszych,
- wykonanie oznakowania drogi,
- ustalenie konstrukcji dla budowy nowej nawierzchni,
- określenie kosztów inwestycji.

Infrastruktura techniczna

- budowa wpustów ściekowych i przykanalika,
- budowa studzienki rewizyjnej i kanału kanalizacji deszczowej.

Zakres i ilości robót dla budowy, przełożenia i zabezpieczenia urządzeń infrastruktury technicznej stanowi oddzielne opracowanie wykonane przez inne jednostki projektowe.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren przewidziany pod inwestycję jest zarezerwowany w MPZP miasta Grójec pod rozwiązania komunikacyjne, a dokładnie pod ulicę klasy L.

W miejscu przewidzianym pod ulicę znajduje się w tej chwili ciąg pieszy z możliwością parkowania. Chodnik wykonany jest z kostki brukowej betonowej i jest podzielony słupkami stalowymi na dwie części w celu uniemożliwienia przejazdu pojazdów pomiędzy ul. Laskową i Piłsudskiego. Chodnik umożliwia komunikację pieszą pomiędzy obiema ulicami oraz stanowi dojście do budynku po zachodniej stronie deptaka.

Na trasie planowanej ulicy znajdują się istniejąca zabudowa. Są to dwa murowane, parterowe budynki mieszkalne z poddaszem oraz komórki i garaże wewnątrz podwórka. Na podwórku jest nawierzchnia gruntowa.

Ciąg pieszy oraz podwórko nie posiadają żadnego systemu odwodnienia. Woda opadowa z chodnika spływa w kierunku ul. Piłsudskiego, natomiast na podwórku powstają olbrzymie kałuże, z których woda wsiąka w grunt lub odparowuje. Istniejący ciąg pieszy nie posiada oświetlenia.

Pas terenu przewidziany w MPZP pod lokalizację łącznika ma szerokość około 17-18m.

W ciągu ulicy są usytuowane: sieć wodociągowa, kanalizacja deszczowa oraz sanitarna.

3. WARUNKI GRUNTOWO - WODNE

W związku z brakiem badań geotechnicznych przyjęto dla projektowanej inwestycji warunki gruntowe jakie były przyjmowane dla podobnych inwestycji realizowanych w Grójcu w sąsiedztwie istniejącej Łącznika. Do dalszych obliczeń przyjęto **grupę nośności G3**.

4. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiały wyjściowe dla przyjętych rozwiązań technicznych stanowią:

- Umowa Nr 115/2009 zawarta w 24 kwietnia 2009r. pomiędzy Urzędem Miasta i Gminy Grójec, a firmą „Arkom Projekt” ul. Ireny 126, 05-800 Pruszków,
- Pomiary geodezyjne, wysokościowe, które zostały wykonane w maju 2009r. przez firmę "Anadal" Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne z siedzibą przy ul. Stępkowskiego 10 w Tarcynie,
- Własne pomiary i obserwacje istniejących ulic i terenów przyległych.

5. WARUNKI RUCHOWE

Projektowany Łącznik, przede wszystkim będzie dojazdem do projektowanego marketu, usytuowanego pomiędzy ul. Piłsudskiego i ul. Laskową. Łącznik ułatwi także komunikację w Grójcu na osi południe - północ, pomiędzy obszarami miasta rozdzielonymi trójkątem terenu pomiędzy ul. Piłsudskiego. ul. Laskową.

Charakter ruchu będzie ściśle związany ze szczytem porannym i popołudniowym oraz generatorem ruchu jakim będzie market. Market i parking przed sklepem będą znajdować się po wschodniej stronie ulicy, natomiast po zachodniej stronie zaprojektowano zatokę postojową dla 11 pojazdów. Trzy zatoki postojowe zostały też przewidziane od strony ul. Laskowej.

Dzięki projektowanym rozwiązaniom, obustronnym chodnikom i przejściom dla pieszych zostanie podniesiona atrakcyjność tych terenów oraz zostanie zapewniony wysoki poziom bezpieczeństwa dla pieszych uczestników ruchu.

6. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE

Przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne:

Łącznik:

- ulica klasy - L,
- prędkość projektowa - $V_p = 40\text{km/h}$,
- szerokość jezdni - 6,0m,
- chodnik
 - po stronie zachodniej - ok. 4,0m,
 - po stronie wschodniej - min. 2,0m,
- kategoria ruchu - KR2,
- łuki wyokrąglające
 - na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego - 8,0m,
 - na skrzyżowaniu z ul. Laskową - 8,0 i 10,0m,

Zatoki i miejsca postojowe:

- wymiary miejsc postojowych
 - szerokość - 2,5m,
 - długość - 4,5m.

7. TRASA W PLANIE

Projekt przewiduje przebudowę istniejącego ciągu pieszo-parkingowego w ciągu ul. POW (od południa) i ul. Bankowej (od strony północnej). Nowy odcinek ulicy będzie miał swój początek na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego, a koniec na skrzyżowaniu z ul. Laskową. Łącznik będzie ulicą dwukierunkową.

Na początku odcinka zostało zaprojektowane skrzyżowanie czterowylotowe ul. Piłsudskiego, ul. POW i łącznika. Na każdym wlocie znajduje się przejście dla pieszych, na nowym wlocie także. Przejście dla pieszych w ciągu ul. Piłsudskiego, od strony zachodniej zostało odsunięte od krzyżowania ze względu na zbyt bliskie usytuowanie i ograniczoną widoczność.

Na końcu odcinka zostało zaprojektowane skrzyżowanie czterowlotowe ul. Laskowej, ul. Bankowej i Łącznika. Na każdym wlocie znajduje się przejście dla pieszych, na nowym wlocie także.

Wzdłuż ulicy po jej zachodniej stronie zaprojektowano zatoki postojowe dla mieszkańców i klientów firm usytuowanych przy ulicy.

W celu uporządkowania sytuacji z pakowaniem, zaprojektowano trzy stanowiska postojowe od strony ul. Laskowej. Po obu stronach Łącznika zaprojektowano ciągi piesze, w tym szerokości około 4,0m po stronie zachodniej. Natomiast po stronie wschodniej zostanie wykonany w ramach tego projektu tylko krawężnik, gdyż ta część ulica styka się z projektowanym parkingiem przy Markecie. Proponuje się aby w ramach parkingu został też zaprojektowany chodnik wzdłuż Łącznika po jego wschodniej stronie.

Na odcinku ulicy przewiduje się nawierzchnię bitumiczną. Nawierzchnia zatok postojowych będzie wykonana z kostki brukowej betonowej.

Na ulicy przewiduje się przekrój daszkowy, a spadek miejsc postojowych będzie skierowany w kierunku jezdni.

Zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe, woda opadowa dzięki zastosowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będzie spływać do zaprojektowanych studzienek ściekowych, następnie do studzienek kanalizacyjnych i kolektora deszczowego.

Na ulicy projektuje się nowe oświetlenie, które będzie powiązane z istniejącym.

Wymiary poszczególnych elementów proponowanych rozwiązań zostały przedstawione w punkcie 6 niniejszego opisu „Podstawowe parametry techniczne” i punkcie 12 „Komunikacja piesza” oraz na załączniku rysunkowym Nr 2 „Plan sytuacyjny”.

8. UKŁAD WYSOKOŚCIOWY

Przekroje podłużne ulicy zaprojektowano w powiązaniu z planem sytuacyjnym i przekrojami poprzecznymi istniejącej nawierzchni i istniejącego terenu. Przekroje podłużne istniejącego terenu odwzorowano z pomiarów wykonanych w terenie i mapy sytuacyjno - wysokościowej w skali 1:500.

Ulice posiadają przekrój podłużny, który określają następujące punkty stałe:

- rzędne wysokościowe istniejących ulic: Piłsudskiego, Laskowej, POW, Bankowej,
- rzędne wysokościowe istniejących chodników,
- rzędne wysokościowe wejść do przyległego do ulicy budynku,
- rzędne wysokościowe istniejących studzienek kanalizacji deszczowej i sanitarnej, studzienek kontrolnych wodociągu oraz innych urządzeń infrastruktury technicznej,
- dostosowanie się do rzędnych istniejącego terenu.

Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe pokazano na załącznikach rysunkowych Nr 5 „Przekroje podłużne”.

9. PRZEKROJE NORMALNE

Przekroje normalne wszystkich ulic zostały opisane w punkcie 6 „Podstawowe parametry techniczne”. Rysunki i szkice przyjętych rozwiązań znajdują się na załączniku rysunkowym Nr 2 „Plan sytuacyjny” i Nr 3 „Przekroje normalne”.

10. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

10.1. Nawierzchnia na chodnikach (z możliwością parkowania i postoju samochodów o ciężarze całkowitym nie większym niż 2500kG)

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- kostka brukowa betonowa	- 8cm,
- podsypka piaskowa	- 3cm,
- warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63	- 15cm,
Razem:	= 26cm.

Ze względu na występowanie w podłożu gruntu G3, należy go doprowadzić do grupy nośności G1 poprzez wykonanie warstwy wzmacniającej z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa grubości 10cm. Grubość konstrukcji wyniesie wtedy 36cm.

10.2. Nawierzchnia na zatokach postojowych, kategoria ruchu KR1

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- kostka brukowa betonowa	- 8cm,
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4	- 3cm,
- warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63	- 25cm,
Razem:	= 36cm.

Ze względu na występowanie w podłożu gruntu G3, należy go doprowadzić do grupy nośności G1 poprzez wykonanie warstwy wzmacniającej z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa grubości 15cm. Grubość konstrukcji wyniesie wtedy 51cm.

Sprawdzenie warunku mrozoodporności

Suma grubości warstw konstrukcyjnych wynosi $36\text{cm} + 15\text{cm} \geq 0,50 \times 100\text{cm}$,

$51\text{cm} \geq 50\text{cm}$ - warunek został spełniony.

10.3. Nawierzchnia na łączniku, kategoria ruchu KR2

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- | | |
|---|---------|
| - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16 | - 5cm, |
| - warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego 0/20 | - 7cm, |
| - warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 | - 20cm, |
| Razem: | = 32cm. |

Ze względu na występowanie w podłożu gruntu G3, należy go doprowadzić do grupy nośności G1 poprzez wykonanie warstwy wzmacniającej z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$ grubości 15cm. Grubość konstrukcji wyniesie wtedy 47cm.

Sprawdzenie warunku mrozoodporności (patrz pkt. 10.5)

Suma grubości warstw konstrukcyjnych wynosi $32\text{cm} + 15\text{cm} \leq 0,55 \times 100\text{cm}$,

$47\text{cm} \leq 55\text{cm}$ - warunek nie został spełniony.

10.4. Warunek mrozoodporności - odstępstwa

W odniesieniu do konstrukcji KR2, zgodnie z Dz. U. Nr 43 poz. 430 z 1999r., załącznik nr 4 Sposób przeprowadzania badań geotechnicznych i określenia warunków gruntowo-wodnych podłoża nawierzchni, punkt 8. Mrozoodporność podłoża nawierzchni:

„Dopuszcza się stosowanie układu warstw w podłożu według ust. 5 spełniających jedynie wymagania odpowiedniej nośności, pod warunkiem że najniżej położona warstwa podłoża będzie wykonana z gruntu stabilizowanego spoiwem o $R_m=1,5\text{MPa}$ i o grubości nie mniejszej niż 15cm na całej szerokości korpusu drogowego, a w wypadku przekrojów ulicznych - między krawężnikami.”

Biorąc powyższe pod uwagę można ograniczyć grubość konstrukcji nawierzchni dla KR2 do 47cm, mimo niespełnienia warunku mrozoodporności.

Natomiast na etapie budowy należy rozważyć po określeniu faktycznych warunków gruntowych, czy nie warto by było wykonać dodatkową warstwę odsączającą ułożoną na geowłókninie. Decyzja będzie należała do Inwestora lub do Inspektora Nadzoru.

UWAGA:

1. W miejscach połączenia projektowanej nawierzchni z istniejącą, w razie niezgodności rzędnych, należy na odcinku około 5,0m wykonać odcinek przejściowy pozwalający na wysokościowe i sytuacyjne dopasowanie obu elementów nawierzchni. Konieczne jest sprawdzenie, w takich przypadkach, poprawności odpływu wody i unikanie powierzchni bezodpływowych.
2. Konieczne jest sytuacyjne i wysokościowe dopasowanie projektowanych krawężników, obrzeży i chodników do istniejących elementów, aby uniknąć efektu „mijania się”.
3. Proponuje się przyjąć kolorystykę nawierzchni z brukowej kostki betonowej tak jak na innych odcinkach ulic budowanych w Grójcu, czyli:
 - chodnik - kolor żółty,
 - miejsca postojowe - kolor czarny.

11. ODWODNIENIE

Dla Łącznika przewidziano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych. Z ulicy, zatok postojowych i chodników woda będzie spływała do systemu projektowanych studzienek ściekowych.

Wszystkie nawierzchnie drogowe dzięki odpowiednim spadkom poprzecznym i podłużnym będą odwadniane do ścieków z kostki brukowej betonowej. W najniższym punkcie ścieków będą zlokalizowane projektowane wpusty ściekowe, które odprowadzą wodę do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej. W przypadku braku ścieków z kostki woda będzie płynąć wzdłuż krawężników.

Projekt drogowy określi tylko lokalizację i rzędne kraterów ściekowych, z których będzie odbierana woda, natomiast projekt kanalizacji deszczowej stanowić będzie odrębne opracowanie nie objęte niniejszym projektem.

Ciąg pieszy po stronie wschodniej ulicy zostanie zaprojektowany w ramach budowy parkingu przed Marketem.

12. KOMUNIKACJA PIESZA

Projekt przewiduje przebudowę i budowę ciągów pieszych. Łącznik jest wyposażony w obustronne chodniki, które umożliwią sprawną komunikację pieszych oraz dzięki separacji pieszych i samochodów zapewnią wyższy poziom bezpieczeństwa.

W projekcie zostały przewidziane przejścia dla pieszych. W rejonie skrzyżowań oraz przejść dla pieszych dodatkowo zastosowano wygradzenia, które zapobiegą nagłym wtargnięciom pieszych na jezdnię oraz parkowaniu pojazdów.

Ciągi piesze usytuowane bezpośrednio przy jezdni powinny mieć szerokość minimum 2,0m. Szczegółowe rozwiązania są przedstawione na załączniku rysunkowym Nr 2 „Plan sytuacyjny”.

13. ISTNIEJĄCE DRZEWA

Na obszarze objętym inwestycją nie stwierdzono występowania drzew, kolidujących z ulicami, które wymagałyby uzyskiwania zgody na wycinkę. Natomiast w pasie drogowym występują drzewa i krzewy oraz zarośla, które muszą być bezwzględnie usunięte, w celu umożliwienia realizacji robót budowlanych.

14. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne będą prowadzone na całym obszarze objętym liniami rozgraniczającymi ulic. W ramach robót przygotowawczych zostaną usunięte wszystkie elementy znajdujące się na trasie przebudowywanych ulic i kolidujące z robotami.

Grunty zalegające w na terenie osiedla można zakwalifikować jako grupę nośności G3 i stosownie do niej zaprojektowano dolne warstwy konstrukcji nawierzchni.

Projekt przewiduje roboty ziemne związane z wykopami pod projektowaną konstrukcję nawierzchni. Nie przewiduje się znacznego podniesienia poziomu jezdni ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu. Nie należy bez potrzeby pogłębiać wykopów. W szczególnych przypadkach Wykonawca robót powinien przewidzieć w wycenie konieczność czasowego obniżenia zwierciadła wody gruntowej na czas prowadzenia robót budowlanych.

Przy prowadzeniu robót ziemnych należy chronić grunty przed zmianą stanu i konsystencji oraz przed nadmiernym nawilgoceniem.

II. UPRAWNIENIA PROJEKTOWE I ZAŚWIADCZENIE Z OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

sygn. akt. MAZ/7131/363/04/D

Warszawa, dnia 22.12.2004 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42, z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt. 1 i pkt. 5 oraz ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt. 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r., Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 4 ust. 2 i ust. 4, § 4a ust. 1, § 5 ust. 3c w związku z ust. 2 pkt. 1, § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. 1995 r. nr 8 poz. 38, z późn. zm.), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa działająca w składzie orzekającym: 1/Zygmunt Garwoliński, 2/Irena Churska, 3/Marek Karpiński stwierdza, że:

Pan Robert Szczepanik

inżynier

urodzony dnia 6 czerwca 1972 roku w Łukowie, syn Tadeusza

uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr MAZ/0279/POOD/04

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej****UZASADNIENIE**

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

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwołanie niniejszej decyzji.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy – Prawo budowlane, podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru, prowadzonego przez Głównego Inspektora nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Zygmunt Garwoliński

2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Marek Karpiński

Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
p. o. mgr inż. Ryszard Chaciński



Przewodniczący
Mazowieckiej Okręgowej Izby
Inżynierów Budownictwa
mgr inż. Wiesław Olechnowicz

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

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

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

II. Na mocy rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994r., w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia:

1. Zgodnie z § 4a ust. 1, stanowią podstawę do projektowania wszystkich dróg kołowych oraz dróg przeznaczonych do ruchu i postoju statków powietrznych, łącznie z typowymi lub powtarzalnymi mostami o długości całkowitej do 10 m i przepustami;

2. Zgodnie z § 4 ust. 4 stanowią podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu w wyżej wymienionej specjalności, zgodnie z art. 34 ust. 3b ustawy – Prawo budowlane (jeżeli całość problematyki jest przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu).

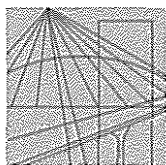
3. Zgodnie z § 5 ust. 3c w związku z ust. 2 pkt. 1, uprawniają do projektowania w specjalności konstrukcyjno - budowlanej w ograniczonym zakresie obejmującym projektowanie budowli oraz budynków o kubaturze mniejszej niż 1000 m³, takich jak domy jednorodzinne, obiekty gospodarcze, inwentarskie, składowe, handlowe lub usługowe:

- 1/ nie wyższych niż 12 m nad poziomem terenu lub o wysokości do 3 kondygnacji nadziemnych w odniesieniu do budynków mieszkalnych;
- 2/ zagłębionych nie więcej niż 3 m poniżej poziomu terenu i posadowionych na ławach bądź stopach fundamentowych bezpośrednio na stabilnym gruncie nośnym;
- 3/ zawierających elementy konstrukcyjne o rozpiętości do 6 m, wysięgu do 2 m lub wysokości dla jednej kondygnacji do 4,8 m;
- 4/ mających konstrukcję, dla której jest właściwy schemat obliczeniowy statycznie wyznaczalny, lub zawierających prostoliniowe belki i płyty ciągłe obliczane jednokierunkowo;
- 5/ nie zawierających elementów konstrukcyjnych poddanych obciążeniu zmiennemu technologicznemu większemu niż 5 kN/m², a także nie wymagających uwzględnienia obciążeń zmiennych ruchomych, parcia gruntu, materiałów sypkich albo cieczy, sił sprężających oraz wpływów dynamicznych, termicznych lub przemieszczeń podpór;
- 6/ nie wymagających uwzględnienia wpływu eksploatacji górniczej;

Otrzymują:

1. Pan Robert Szczepanik
ul. Korzona T. 113 m. 68
03-571 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a





MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Warszawa, 17 grudnia 2008

Zaświadczenie

Pan ROBERT SZCZEPANIK

miejsce zamieszkania:

ul. BŁOTNA 25

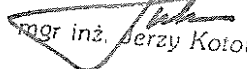
03-599 WARSZAWA

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

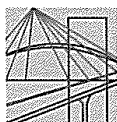
o numerze ewidencyjnym: MAZ/BD/0065/05

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia: 31 stycznia 2010 r.

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO

mgr inż. Jerzy Kotowski

Biuro: ul. Świętokrzyska 14 klatka B, VI/p, 00-050 Warszawa, tel. 022 336 14 02-04, fax w. 18, E-mail: biuro@maz.plib.org.pl, www.maz.plib.org.pl
Dział Członkowski: tel. 022 398 27 26, 022 336 14 05, 022 826 11 05 w. 24, 25, 30, 31, fax 022 336 14 14
Komisja Kwalifikacyjna: ul. Mazowiecka 6/8 pokój 105, tel. 022 826 28 67, 022 826 20 84



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



sygn. akt. MAZ/7131/448/06/D

Warszawa, dnia 29 grudnia 2006 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) w związku z art. 5 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 163 poz. 1364) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 86 poz. 578), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

Pan Jerzy Słabik
inżynier
urodzony 13 kwietnia 1973 roku w m. Ryki, syn Józefa
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr MAZ/0395/POOD/06

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

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

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej decyzji.

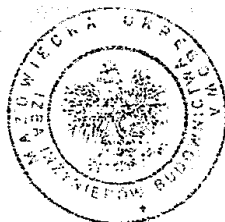
POUCZENIE

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

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

Skład Orzekający

- 1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek
2/ mgr inż. Irena Churska
3/ mgr inż. Krzysztof Booss



**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

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

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

II. Na mocy § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do: sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

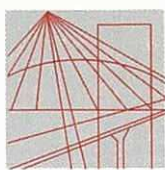
III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do: projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 1/ droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2/ droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.



Otrzymują:

1. Pan Jerzy Słabik
ul. Starej Gruszy 1 m. 7
03-289 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Warszawa, 17 kwietnia 2009

Zaświadczenie

Pan JERZY SŁABIK

miejsce zamieszkania:

ul. STAREJ GRUSZY 1/7
03-289 WARSZAWA

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym: MAZ/BD/0318/07

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia: 1 maja 2009 r. do dnia: 30 kwietnia 2010 r.

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Z-cz. PRZEWODNICZĄCEGO

mgr inż. Jerzy Kotowski

Biurowo: ul.1 Sierpnia 36B, 02-134 Warszawa, tel. 022 868 35 35, 022 868 35 81, 022 868 35 82, fax 022 868 35 49, www.maz.pitb.org.pl e-mail: biuro@maz.pitb.org.pl
Dział Członkowski: tel. 022 878 04 11, 022 826 11 05, fax 022 300 99 00. Dział Szkoleń: 022 828 34 10, 022 868 35 50
Komisja Kwalifikacyjna: tel. 022 878 04 03, 022 878 04 04, fax 022 826 28 67 w. 153

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA