

TOM 2.1

AUTORZY OPRACOWANIA:

Branża: Drogowa

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia
Projektował	inż. Zbigniew Wieteki	MAZ/0395/POOD/05

Branża: Energetyczna

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia
Projektował	inż. Ryszard Kieś	Wa-28/94

I. OŚWIADCZENIA

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Projekt zagospodarowania terenu dla zadania: „Opracowanie dokumentacji projektowo - kosztorysowej budowy ciągu pieszo-rowerowego wraz z oświetleniem przy drodze wojewódzkiej nr 634 na odcinku od ul. Majdańskiej we wsi Duczki do granicy z Gminą Klembów we wsi Stare Grabie tj. od km 34+476 do km ok. 38+648 wraz z budową kanalizacji deszczowej na odcinku od km 34+475 do km ok. 35+320” jest kompletny i został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

inż. Zbigniew Wieteki
nr upr. MAZ/0395/POOD/05

.....
(podpis)

.....
(data)

Projektant:

mgr inż. Ryszard Kieś
nr upr. Wa-28/94

.....
(podpis)

.....
(data)

Kopia uprawnień i przynależność do Izby Projektanta– branża drogowa



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,

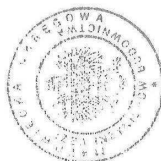
2/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

II. Na mocy § 3 ust 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnego nadzoru nad budowlami, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

III. Na mocy § 18 ust 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane stanowią podstawę 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:

L. Pan Zbigniew Marek Wieteci
ul. Tomcia Palucha 27 m. 134

02-495 Warszawa

2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego

3. a/a

Warszawa, dnia 30 grudnia 2005 r.

sygn. akt. MAZ/7131/402/05/D



DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 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 1-5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 2 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tęlist jednolity: Dz. U. z 2003 r., Nr 207, poz. 620; z późn. zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 12, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2003 r. w sprawie samodzielných funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2003 r., Nr 207, poz. 620) oraz § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ogólnego Izby Inżynierów Budownictwa są następujące:

Ogólnej Izby Inżynierów Budownictwa są następujące:

Pan Zbigniew Marek Wieteki

inżynier

urodzony 11 listopada 1971 roku w Warszawie, syn Kazimierza

uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr MAZ/0395/POOD/05

**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.

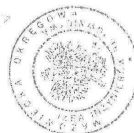
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

11/ mar in4 Ryszard Chaciński

27/ mar inż. Krzysztof Latczak

7) mgr inż. Krzysztof Latoski



„Budowa ciągu pieszo-rowerowego wraz z oświetleniem przy drodze wojewódzkiej nr 634 na odcinku od ul. Majdańskiej we wsi Duczki do granicy z Gminą Klembów we wsi Stare Grabie tj. od km 34+476 do km ok. 38+648 wraz z budową kanalizacji deszczowej na odcinku od km 34+475 do km ok. 35+320.”
Projekt Zagospodarowania Terenu



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-34Y-ZIY-UQ8 *

Pan ZBIGNIEW MAREK WIETECKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0153/06
adres zamieszkania ul. TOMCIA PALUCHA 27 m. 134, 02-495 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-02-01 do 2015-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-01-16 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.



18

URZĄD WOJEWÓDZKI
w Warszawie
Wydział Nadzoru Urbanistycznego
i Budowlanego
Nr ewidencyjny Wa-28/94

Warszawa, 18 stycznia 1994r.

STWIERDZENIE POSIADANIA PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

Na podstawie art. 18 ust. 5 i art. 57 ust. 3 ustawy z dnia 24 października 1974 r. — Prawo budowlane (Dz. U. Nr 38, poz. 229) oraz § 2 ust. 2 pkt 2, § 5 ust. 1 pkt 2, § 5 ust. 2, § 6 ust. 3, § 7, § 13 ust. 1 pkt 4 lit. „d” rozp. Ministra Gospodarki Terepowej i Ochrony Środowiska z dnia 20.11.1975 r. w sprawie samodzielných funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 5, poz. 40 z późn. zmianami).

STWIERDZAM

ze Ob. RYSZARD DIONIZY KIEŚ s. Jans
technik elektronik

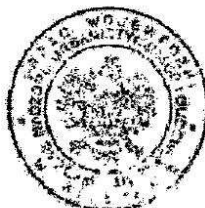
urodzony(a) dnia 07 kwietnia 1958 r. Warszawa

posiada przygotowanie zawodowe do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej
kierownika budowy i robót

w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie sieci i instalacji elektrycznych:

- 1/ do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów sieci i instalacji oraz do kontrolowania stanu technicznego w zakresie instalacji elektrycznych, napowietrznych i kablowych linii energetycznych oraz stacji i urządzeń elektroenergetycznych — o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych,
- 2/ w budownictwie jednorodzinny, zagrodowy oraz innych budynków o kubaturze do 1000 m³ — do sporządzania projektów instalacji elektrycznych o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych i schematach technicznych.—

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM



[Handwritten signature]
18 stycznia 1994r.
Warszawa

19



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-XI2-FQN-LG9 *

Pan RYSZARD DIONIZY KIEŚ o numerze ewidencyjnym MAZ/IE/1929/01
adres zamieszkania ul. TRZECZ BUDRYŚÓW 23 m.29, 02-381 WARSZAWA
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2014-01-01 do 2014-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-11-26 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.



SPIS TREŚCI

I. OŚWIADCZENIA	3
II. UPRAWNIENIA.....	4
III. CZĘŚĆ OPISOWA	9
1 Dane ogólne	9
1.1 Inwestor	9
1.2 Jednostka projektowa	9
1.3 Adres inwestycji	9
1.4 Podstawa opracowania inwestycji.....	10
1.5 Przedmiot opracowania	11
1.6 Przyjęte założenia projektowe.....	11
Branża drogowa:	11
Branża elektryczna	11
2 Dane szczegółowe	12
2.1 Zakres opracowania.....	12
2.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu	12
2.3 Stan prawny inwestycji	13
2.4 Projektowane zagospodarowanie terenu	14
Branża elektroenergetyczna - oświetleniowa.....	17
2.5 Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.....	18
2.6 Dane o rejestrze zabytków	19
2.7 Dane o ewentualnym wpływie eksploatacji górniczej	19
2.8 Dane o istniejących i przewidywanych zagrożeniach środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników	19
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	20

III. CZĘŚĆ OPISOWA

1 Dane ogólne

1.1 Inwestor

Gmina Wołomin

Ul. Ogrodowa 4

05-200 Wołomin

1.2 Jednostka projektowa

Grafton Projekt – Maciej Chmielewski

Ul. Bazyliańska 18 lok. 62

03-203 Warszawa

1.3 Adres inwestycji

Przedmiotowa inwestycja położona jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 634 na odcinku od ulicy Majdańskiej we wsi Duczki (km 34+440) do granicy administracyjnej gminy Wołomin (km 38+374). Znajduje się częściowo w terenie zabudowanym - od początku opracowania do km 35+404 (miejscowość Duczki) oraz od km 36+647 do km 37+429 (miejscowość Stare Grabie).

Wykaz działek przewidzianych do zajęcia pod inwestycję:

Obręb 0011 Duczki 01

179, 306, 254.

Obręb 0014 Duczki 04

2 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

Obręb 0015 Duczki 05

1 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

Obręb 0016 Duczki 06

1 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

Obręb 0012 Duczki 02

229, 345/4, 352, 353, 370, 371, 372/2, 372/3, 372/4, 373/10 (373), 375, 376, 377, 378/4, 379, 380, 381, 382, 385, 227/4.

Obręb 0013 Duczki 03

26, 31/2, 32, 34, 35/3, 36/7, 36/18 (36/12), 36/11, 37/2, 38, 39, 40/10, 40/9, 40/8, 41/7, 42/9, 42/8, 43, 45, 46, 57, 58, 59, 60, 61, 130.

Obręb 0006 Stare Grabie

63, 62, 61/1, 61/2, 61/3, 60/1, 60/2, 13/1, 71, 1.

72 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

1.4 Podstawa opracowania inwestycji

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013r. Nr 0 poz. 1409 – tekst jednolity, z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013r. Nr 0 poz. 1232 – tekst jednolity, z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001r. - Prawo wodne (Dz. U. 2012r. Nr 0 poz. 145 – tekst jednolity, z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 17 maja 1989r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010r. Nr 193, poz. 1287, z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012r. Nr 0 poz. 7647 – tekst jednolity, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012r. nr 0 poz. 462 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013r. Nr 0 poz. 1129 – tekst jednolity, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. Nr 43 poz. 430, z późniejszymi zmianami),
- R. Edel – „Odwodnienie dróg”, WKiŁ Warszawa 2006,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000r. Nr 63 poz. 735, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 2004r. Nr 130 poz. 1389),
- Katalogi Nakładów Cen Jednostkowych oraz Biuletyny Cen Robót Drogowych wydawnictwa Sekocenbud,
- Obowiązujące normy, przepisy i instrukcje,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 ,

1.5 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla zadania „Budowa ciągu pieszo - rowerowego wraz z oświetleniem przy drodze wojewódzkiej nr 634 na odcinku od ul. Majdańskiej we wsi Duczki do granicy z Gminą Klembów we wsi Stare Grabie tj. od km 34+476 do km ok. 38+648 wraz z budową kanalizacji deszczowej na odcinku od km 34+475 do km ok. 35+320”.

1.6 Przyjęte założenia projektowe

Branża drogowa:

Łączna długość chodnika	460 m
Szerokość chodnika	2,0 – 2,7 m
Łączna długość ciągu pieszo-rowerowego	3470 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,5 m
Szerokość zjazdów indywidualnych	3,0 m (skosy 1:1)
Szerokość zjazdów publicznych	5,0 m
(promienie łuków w miejscu przecięcia krawędzi)	min. 5,0 m
Peron przystankowy	20,0 x 2,0 m
Szerokość pasa drogowego	12,0 – 20,0 m
Promienie łuków na skrzyżowaniach	R = 6,0 i 8,0 m
Łączna długość chodnika	460 m
Szerokość chodnika	2,0 – 2,7 m
Łączna długość ciągu pieszo-rowerowego	3470 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,5 m
Szerokość zjazdów indywidualnych	3,0 m (skosy 1:1)
Szerokość zjazdów publicznych	5,0 m
(promienie łuków w miejscu przecięcia krawędzi)	min. 5,0 m
Peron przystankowy	20,0 x 2,0 m
Szerokość pasa drogowego	12,0 – 20,0 m
Promienie łuków na skrzyżowaniach	R = 6,0 i 8,0 m

Branża elektryczna

Łączna długość linii oświetleniowej	1120 m
Ilość słupów	37
Ilość opraw 94 W LED	37
Ilość opraw 18 W LED	29

Łączna długość kabli oświetleniowych	1424 m
Łączna moc opraw oświetleniowych	4000 W m

2 Dane szczegółowe

2.1 Zakres opracowania

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie następujących robót:

Branża drogowa

- wycinka drzew kolidujących z trasą chodnika i ciągu pieszo-rowerowego oraz linią kabla zasilającego projektowane oświetlenie,
- przebudowę istniejących chodników po północnej stronie ulicy Szosa Jadowska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 634 na odcinku objętym niniejszym opracowaniem,
- budowę nowych chodników wraz ze ściekami podchodnikowymi oraz ciągu pieszo-rowerowego,
- przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowę przepustów pod zjazdami oraz dostosowanie wysokościowe istniejących rowów do przepustów i zjazdów,
- budowę peronu przystankowego w km ok 35+000,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego dla pasa drogowego na odcinku w granicach opracowania,
- budowę kanalizacji deszczowej na odcinku od km 34+475 do km 35+320 – objętej odrębnym opracowaniem i pozwoleniem na budowę,

Branża elektryczna

- ustawienie w projektowanych lokalizacjach 37 słupów oświetleniowych wysokości 10mb.,
- ułożenie w projektowanych trasach linii kablowej kablem typu YKY 5 x 25 mm² pomiędzy projektowanymi słupami, projektowaną szafą oświetleniową i istniejącym słupem w km 36+618,
- montaż szafy oświetleniowej OS wraz z instalacją zasilania w energię elektryczną,

2.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Szerokość jezdni drogi wojewódzkiej na analizowanym odcinku waha się od 5,8 do 6,5 m. Istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej 634 ma szerokość w terenie zabudowanym w miejscowości Duczki około 12 m (odcinek od początku opracowania do ul. Szkolnej), natomiast na pozostałym odcinku szerokość pasa drogowego wynosi od 18 do 20 m.

W terenie zabudowanym wzdłuż jezdni drogi wojewódzkiej znajdują się latarnie oświetleniowe. Na terenach niezabudowanych pas drogowy pozostaje nieoświetlony.

Odwodnienie jezdni w terenie zabudowanym odbywa się poprzez powierzchniowy spływ na przyległe tereny, gdzie woda częściowo jest wchłaniana do gruntu, a częściowo ulega odparowaniu. W terenie niezabudowanym woda z jezdni spływa do zlokalizowanych, po obu stronach drogi wojewódzkiej, rowów przydrożnych.

Wzdłuż ul. Szosa Jadowska, na analizowanym odcinku, znajduje się szereg zjazdów indywidualnych (w większości o nawierzchni gruntowej) oraz zjazdów publicznych do punktów usługowych. Podczas budowy ciągu pieszo-rowerowego przewiduje się również budowę/przebudowę istniejących zjazdów.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nie ma ścieżki rowerowej. Istniejąca ścieżka rowerowa kończy się przed skrzyżowaniem z ulicą Majdańską.

Na trasie projektowanego ciągu pieszo-rowerowego znajdują się pojedyncze drzewa i krzewy jak również obszary zadrzewione i zakrzewione przeznaczone do wycinki. Szczegółowe informacje wraz z lokalizacją drzew znajdujących się w granicach inwestycji zostały przedstawione w tomie: ”Projekt i inwentaryzacja zieleni”.

2.3 Stan prawny inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

- do których Inwestor posiada prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane:

Obręb 0011 Duczki 01

179, 254.

Obręb 0014 Duczki 04

2 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

Obręb 0015 Duczki 05

1 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

Obręb 0016 Duczki 06

1 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

Obręb 0012 Duczki 02

229, 345/4, 227/4.

Obręb 0013 Duczki 03

26.

Obręb 0006 Stare Grabie

1, 72 (działka należąca do pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 634).

- do których Inwestor nie posiada prawa do dysponowania gruntem na cele budowlane (przeznaczone do podziału i wykupu):

Obręb 0011 Duczki 01

306.

Obręb 0012 Duczki 02

352, 353, 370, 371, 372/2, 372/3, 372/4, 373/10 (373), 375, 376, 377, 378/4, 379, 380, 381, 382, 385.

Obręb 0013 Duczki 03

31/2, 32, 34, 35/3, 36/7, 36/18 (36/12), 36/11, 37/2, 38, 39, 40/10, 40/9, 40/8, 41/7, 42/9, 42/8, 43, 45, 46, 57, 58, 59, 60, 61, 130.

Obręb 0006 Stare Grabie

63, 62, 61/1, 61/2, 61/3, 60/1, 60/2, 13/1,

- do czasowego zajęcia

71.

2.4 Projektowane zagospodarowanie terenu

Branża drogowa

Istniejąca szerokość jezdni ulicy Szosa Jadowska (DW 634) wynosi od 5,8 do 6,5 m. Przedmiotowy odcinek, ze względu na funkcję ciągu komunikacyjnego, podzielono na dwie części. W pierwszej, od skrzyżowania z ul. Majdańską do skrzyżowania z ul. Szkolną, z powodu niewystarczającej szerokości pasa drogowego zaprojektowano tylko chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m. Przewiduje się poszerzenie lub zawężenie istniejącej jezdni do 6,0m na tym fragmencie. W pozostałej części opracowania zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5 m (min. szerokość ścieżki rowerowej dopuszczającej ruch pieszy, zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”).

Wraz z budową chodnika oraz ciągu pieszo-rowerowego przewiduje się budowę i przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych. Zjazdy indywidualne będą miały szerokość min. 3,0 m o skosach 1:1 na połączeniu z drogą wojewódzką, zjazdy publiczne - szerokość min. 5,0 m, a krawędzie zjazdów na połączeniu z jezdnią wyokrąglone zostaną łukami o promieniach min. 5,0 m.

Nawierzchnie zjazdów indywidualnych i publicznych przewiduje się wykonać z kostki betonowej brukowej natomiast nawierzchnię niektórych zjazdów publicznych zaprojektowano w technologii z betonu asfaltowego. Lokalizację zjazdów przedstawiono na rys. nr 2 – plan zagospodarowania terenu.

W terenie zabudowanym, od km 34+475 do km ok 35+320 przewidziano budowę kanalizacji deszczowej (wg odrębnego opracowania i pozwolenia na budowę). Na pozostałym

odcinku występują rowy do których, po przebudowie, za pomocą spadków poprzecznych spływać będzie woda z ciągu pieszo – rowerowego i jezdni DW 634.

Ze względu na brak ciągłości oświetlenia wzdłuż analizowanego odcinka, przewiduje się budowę linii energetycznej i nowych latarni oświetleniowych, które pozwolą oświetlić jezdnię i chodnik wzdłuż ul. Szosa Jadowska. Nowe latarnie zostały zlokalizowane po północnej stronie drogi wojewódzkiej.

Chodnik i ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowano w ciągu drogi wojewódzkiej nr 634. Na potrzeby projektowanego chodnika, w okolicy ulicy Szkolnej, przewidziano w części do wykupu jedną działkę prywatną, a na odcinku, gdzie ciąg pieszo-rowerowy poprowadzono poza rowem drogowym będzie istniała konieczność wykupów większej ilości części działek prywatnych. Szacunkowo wyliczono potrzebę wykupienia około 3800 m² powierzchni działek prywatnych. Ponadto może wystąpić konieczność przestawiania istniejących ogrodzeń.

Zgodnie z wytycznymi do projektowania zaprojektowano nawierzchnię chodnika i ciągu pieszo-rowerowego z szarej kostki betonowej gr. 8 cm. Dla kontrastu na zjazdach zastosowano kostkę koloru czerwonego. Zaprojektowane konstrukcje przedstawiono w tabelach nr 1-5 oraz na rys. nr 3 – „Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne” w projekcie architektoniczno-budowlanym (branża drogowa).

Tabela 1: Konstrukcja projektowanej nawierzchni chodnika

Warstwa nawierzchni	Grubość warstwy
Kostka betonowa – szara (fazowana)	8 cm
Podsypka cementowo - piaskowa	3 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowane mechanicznie 0/31,5	10 cm
Wzmocnione podłoże - grunt stabil. cementem o $R_m = 1,5 \text{ Mpa}^*$	15 cm
Łącznie	36 cm

* Warstwa przewidziana w przypadku posadowienia konstrukcji na podłożu o nośności gorszej niż G1.

Tabela 2: Konstrukcja projektowanej nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego

Warstwa nawierzchni	Grubość warstwy
Kostka betonowa – szara (bezfazowa)	8 cm
Podsypka cementowo - piaskowa	3 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowane mechanicznie 0/31,5	10 cm
Wzmocnione podłoże - grunt stabil. cementem o $R_m = 1,5 \text{ Mpa}^*$	15 cm
Łącznie	36 cm

* Warstwa przewidziana w przypadku posadowienia konstrukcji na podłożu o nośności gorszej niż G1.

Tabela 3: Konstrukcja projektowanych zjazdów indywidualnych

Warstwa nawierzchni	Grubość warstwy
Kostka betonowa - czerwona	8 cm
Podsypka cementowo - piaskowa	3 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowane mechanicznie 0/31,5	20 cm
Wzmocnione podłoże - grunt stabil. cementem o $R_m = 1,5 \text{ Mpa}^*$	15 cm
Łącznie	46 cm

* Warstwa przewidziana w przypadku posadowienia konstrukcji na podłożu o nośności gorszej niż G1.

Tabela 4: Konstrukcja projektowanych zjazdów publicznych z kostki betonowej

Warstwa nawierzchni	Grubość warstwy
Kostka betonowa - czerwona	8 cm
Podsypka cementowo - piaskowa	3 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowane mechanicznie 0/31,5	20 cm
Wzmocnione podłoże - grunt stabil. cementem o $R_m = 1,5 \text{ Mpa}^*$	15 cm
Łącznie	46 cm

* Warstwa przewidziana w przypadku posadowienia konstrukcji na podłożu o nośności gorszej niż G1.

Tabela 5: Konstrukcja projektowanych zjazdów publicznych z BA

Warstwa nawierzchni	Grubość warstwy
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S, lepiszcze asf. 50/70	5 cm
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16P, lepiszcze asf. 50/70	9 cm
Podbudowa pomocnicza kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5	20 cm
Wzmocnione podłoże - grunt stabil. cementem o $R_m = 1,5 \text{ Mpa}^{**}$	10 cm
Łącznie	44 cm

** Grubość warstwy uzależniona od nośności podłoża:

- gr. 10 cm i $R_m = 1,5 \text{ Mpa}$ dla podłoża o grupie nośności G2,
- gr. 15 cm i $R_m = 2,5 \text{ Mpa}$ dla podłoża o grupie nośności G3,
- gr. 25 cm i $R_m = 2,5 \text{ Mpa}$ dla podłoża o grupie nośności G4.

Grubości poszczególnych warstw nawierzchni zostały przedstawione na rysunkach nr 3.1-3.5 (Przekroje normalne i Szczegóły konstrukcyjne).

Sprawdzenie warunku mrozoodporności podłoża nawierzchni:

- dla konstrukcji zjazdów publicznych z BA:

Głębokość przemarzania dla rejonu inwestycji:

$$H_z = 100 \text{ cm (Warszawa)}$$

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni zjazdu publicznego:

$$H_k = 5 \text{ cm} + 9 \text{ cm} + 20 \text{ cm} + 10 \text{ cm}; H_k = 44 \text{ cm}$$

Minimalna grubość konstrukcji przy grupie nośności G1, KR-1 oraz $H_z=1,0$ m

$$H_{kmin} = 0,40 \cdot 100 \text{ cm}; H_{kmin} = 40 \text{ cm}$$

Sprawdzenie warunku mrozoodporności konstrukcji:

$$H_k \geq H_{kmin}$$

$$H_k = 0,44 \text{ m} = H_{kmin} = 40 \text{ cm} - \text{warunek spełniony.}$$

- dla konstrukcji zjazdów indywidualnych i publicznych z kostki betonowej:

Głębokość przemarzania dla rejonu inwestycji:

$$H_z = 100 \text{ cm (Warszawa)}$$

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni zjazdów indywidualnych i publicznych z kostki betonowej:

$$H_k = 8 \text{ cm} + 3 \text{ cm} + 20 \text{ cm} + 15 \text{ cm}; H_k = 46 \text{ cm}$$

Minimalna grubość konstrukcji przy grupie nośności G1, KR-1 oraz $H_z=1,0$ m

$$H_{kmin} = 0,40 \cdot 100 \text{ cm}; H_{kmin} = 40 \text{ cm}$$

Sprawdzenie warunku mrozoodporności konstrukcji:

$$H_k \geq H_{kmin}$$

$$H_k = 0,46 \text{ m} = H_{kmin} = 40 \text{ cm} - \text{warunek spełniony.}$$

Branża elektroenergetyczna - oświetleniowa

Droga wojewódzka 634 Szosa Jadowska 35+500 do km 36+618 nie posiada oświetlenia. W celu budowy instalacji oświetlenia na w/w odcinku należy:

- ustawić w projektowanych lokalizacjach 37 słupów oświetleniowych wysokości 10mb na fundamentach prefabrykowanych zgodnych z zaleceniami producenta. Na słupach zamontować wysięgniki jednoramienne o kącie podniesienia 50 i długości 2,0mb, a na nich od strony jezdni na wysokości 10mb oprawy LED o mocy 94 W, zaś o strony chodnika na wysokości 7mb na wysięgnikach jednoramiennych o kącie podniesienia 00 i długości 0,5mb oprawy LED o mocy 18 W. Zgodnie z normą PN-EN 13201 2007 "Oświetlenie dróg" przyjęto kategorie oświetlenia: dla jezdni ME4a i dla chodników S4. Należy zastosować powyższe oprawy, lub równoważne technicznie i wzorniczo oprawy LED pozwalające uzyskać parametry wymagane dla w/w kategorii oświetlenia. Oprawy zasilić z tabliczek bezpiecznikowych przewodem YDY 3x2,5 mm² prowadzonym wewnątrz słupów. Oprawy zabezpieczyć bezpiecznikami 2A zamontowanymi na tabliczkach bezpiecznikowych. Zastosować tabliczki bezpiecznikowe typu TB- lub EKM 20-35. Dodatkowy przewód ochronny w kolorze zielono - żółtym połączyć z jednej strony do zacisku ochronnego oprawy, z drugiej do zacisku ochronnego latarni.

- ułożyć w projektowanych trasach linii kablowej kablem typu YKY 5 x 25 mm² pomiędzy projektowanymi słupami, projektowaną szafą oświetleniową i istniejącym słupem w km 36+618. Kable wprowadzić do wnętrza słupów i szafy, podłączyć pod zaciski tabliczek bezpiecznikowych. Przy słupie 1 i 37 zamontować uziom sztuczny $R < 10 \text{ Ohm}$. Przy słupach i szafie OS pozostawić zapasy eksploatacyjne po 2mb z każdej strony.
- zamontować w miejscu wskazanym na rys. nr 1 i podkładzie geodezyjnym nową szafę oświetleniową OS w obudowie z tworzyw termoutwardzalnych OT 80x80 z daszkiem skośnym i fundamentem OT-FW-8-k i dodatkową kieszenią kablową - Zgodnie z warunkami przyłączenia wydаныmi przez PGE Dystrybucja Re Wołomin szafę zasilić kablem YAKY 4 x 35 mm² ze słupa krańcowego linii napowietrznej zasilanej ze stacji transformatorowej Duczki Janina [0022]. Na słupie zamontować odgromniki BOP 066/5kA. Na wejściu w szafie zastosować bezpieczniki topikowe 40A w oprawkach BiGt i przygotować miejsce do zamontowania 3-fazowego bezpośredniego licznika energii czynnej. W szafie OS przygotować rozłącznik FR-303-63A z wkładkami BM 25A, stycznik z obciążalnością styków roboczych min. 63A, sterowany zegarem astronomicznym z zakodowanym czasem wschodu i zachodu słońca - typu CPA 4,0. Za układem sterowania oświetlenia wydzielić minimum cztery pola odbiorcze (dwa aktywne i dwa rezerwowe) z zamontowanymi wyłącznikami nadmiarowo - prądowymi 3 x S 301 C 6 A. Z szafki wyprowadzić dwa obwody oświetleniowe kablem YKY 5x25 mm² dla obwodów zasilania oświetlenia drogi:
 - Obwód I obwód słupy 1 do 21
 - Obwód II obwód słupy 22 do 37

Kable zasilające typu YKY 5x 25 mm² należy układać na głębokości 0,7 m w trasach pokazanych na rys. nr 1. (Projekt branży elektroenergetycznej).

2.5 Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

Tabela 6: Wykaz elementów zagospodarowania terenu.

Lp.	Opis	Powierzchnia / długość
1	Powierzchnie projektowanych elementów	
	Chodnik	1040 m ²
	Ciąg pieszo-rowerowy	7850 m ²
	Zjazdy indywidualne	1805 m ²
	Zjazdy publiczne z kostki betonowej	570 m ²
	Zjazdy publiczne z masy bitumicznej	180 m ²
	Opaska jezdni	147 m ²

2	Długości projektowanych elementów	
	Przepusty Ø600	237,5 m
	Przepusty Ø400	45,5 m
	Ścieki podchodnikowe	10 szt. x 2,5 m
	Ścieki przykrawężnikowe	782 m
	Łączna długość linii oświetleniowej	1120 m
	Ilość opraw	66 szt
	Łączna długość kabli	1424 m

2.6 Dane o rejestrze zabytków

Na terenie inwestycji nie ma stanowisk archeologicznych ani obiektów wpisanych do rejestru zabytków.

2.7 Dane o ewentualnym wpływie eksploatacji górniczej

Nie dotyczy.

2.8 Dane o istniejących i przewidywanych zagrożeniach środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników

Nie przewiduje się negatywnych skutków oddziaływania inwestycji na środowisko.

Pewna uciążliwość inwestycji dla otoczenia wiąże się jedynie z okresem budowy chodników i ciągów pieszo – rowerowych - hałas maszyn budowlanych, ruch pojazdów budowy.

Na etapie realizacji inwestycji, w celu zredukowania emisji hałasu i zanieczyszczeń do atmosfery, prace budowlane prowadzone będą przy użyciu maszyn znajdujących się w dobrym stanie technicznym. Na czas postoju silniki będą wyłączane. Maszyny emitujące hałas o dużym natężeniu użytkowane będą tylko w ciągu dnia i czas ich pracy zostanie maksymalnie skrócony.

Odpady powstające podczas prowadzonych prac budowlanych będą odpowiednio magazynowane, a następnie sukcesywnie wywożone przez uprawnione firmy lub odbiorców indywidualnych.

Skutki środowiskowe związane z realizacją inwestycji zostaną ograniczone do pasów terenu objętych inwestycją. Po zakończeniu budowy teren inwestycji zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie powodowała emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Planowana inwestycja nie zwiększy uciążliwości dla środowiska naturalnego i okolicznych mieszkańców. Poprawi się bezpieczeństwo ruchu oraz bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów dzięki odseparowaniu ruchu rowerowego i pieszego od drogi wojewódzkiej.

Podsumowanie korzyści płynących z inwestycji:

Bezpieczeństwo:

- Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.
- Nowe oświetlenie poprawi widoczność i bezpieczeństwo na ciągu pieszo-rowerowym w porach nocnych i zwiększy bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.

Osoby niepełnosprawne i z ograniczoną zdolnością ruchową

- Wybudowanie ciągów o utwardzonej nawierzchni pozwoli osobom na wózkach i z ograniczoną zdolnością ruchową dostać się w każdych warunkach atmosferycznych do celu.
- Zlikwidowanie barier architektonicznych (przejścia dla pieszych) spowoduje radykalną poprawę komfortu przemieszczania się osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Ekologia

- Szczelna kanalizacja deszczowa zapobiegnie dostawaniu się ścieków do środowiska i zwiększy komfort życia mieszkańców.

Estetyka

- Uporządkowanie pobocza drogi wojewódzkiej.
- Ujednolicenie zjazdów z drogi wojewódzkiej.
- Zapewnienie ciągłości oświetlenia do granicy gminy.

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1 – Plan Orientacyjny

skala 1:25 000

Rys. 2 – Plan Zagospodarowania Terenu

skala 1:500