

PROJEKT BUDOWLANY

ZADANIE:

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
nr 105832B Grzymały – Małowica
OD KM ROB. 0+000,00 DO KM ROB. 0+681,95
w m. Małowica**

działki nr:

1434/1, 1434/2, 1362 i 1276 (OBRĘB MAŁOWICA)

INWESTOR:

**GMINA NOWOGRÓD
18-414 NOWOGRÓD, UL. ŁOMŻYŃSKA 41**

PROJEKTANT:

SŁAWOMIR PIETRASZKIEWICZ
UPR. BUD. BŁ/68/84

SPECJALNOŚĆ DROGOWA

tech. Sławomir Pietraszkiewicz
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr BŁ/68/84

SPRAWDZAJĄCY:

MGR INŻ. ADAM ŁAZARSKI
UPR. BUD. UAN.7342-38/92

SPECJALNOŚĆ DROGOWA

mgr inż. Adam Łazarski
Uprawnienia projekt. UAN.7342-38/92
Uprawnienia nadzoru N.ŁOM-64
w spec. konstr. bud. b.o. w zakresie dróg

PAŹDZIERNIK 2008 R.

SPIS ZAWARTOŚCI

PROJEKTU **BUDOWLANEGO** PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ NR 105832B GRZYMAŁY – MĄTWICA W M. MĄTWICA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości – str. 1
3. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego – str. 2
4. Opis techniczny – str. 3 – 7
5. Wykaz drzew do wycinki – str. 8
6. Uprawnienia budowlane projektanta i sprawdzającego – str. 9 – 10
7. Zaświadczenia o przynależności projektanta i sprawdzającego do izby inżynierów – str. 11 – 12

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Lokalizacja zadania – rys. nr 1
2. Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 2.1 i 2.2
3. Profil podłużny – rys. 3.1 i 3.2
4. Przekrój poprzeczny konstrukcyjny – rys. nr 3
5. Projekt oznakowania – rys. nr 4

Łomża dn. 30 października 2008r.

OŚWIADCZENIE

Stosownie do art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 2004r. – Prawo budowlane oświadczamy, że projekt budowlany PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ 105832 B (Grzymaly – Małwica) OD KM ROB. 0+000,00 DO KM ROB. 0+681,95 w m. Małwica wykonany na zlecenie Gminy Nowogród został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant :

SŁAWOMIR PIETRASZKIEWICZ – UPR. BUD. NR BŁ/68/84 – SPECJALNOŚĆ DROGOWA

tech. Sławomir Pietraskiewicz
upr. proj. i kier. bud. w spec. drogi
Nr BŁ/68/84

Sprawdzający:

MGR INŻ. ADAM ŁAZARSKI – UPR. BUD. UAN.7342-38/82 – SPECJALNOŚĆ DROGOWA

mgr inż. Adam Łazarski
Upewnienienie projektowe Nr UAN 7342-38/82
Upewnienienie budowlane Nr LOM-64
w spec. konstr.-bud. w zakresie dróg

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU BUDOWLANEGO
PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ nr 105832 B (Grzymały – Mątwica) OD KM ROB. 0+000,00 DO KM ROB. 0+681,95
w m. Mątwica

1. Podstawa opracowania :

1. Umowa z Inwestorem, to jest Gminą Nowogród,
2. Mapa do celów projektowych terenu przedsięwzięcia w skali 1 : 500,
3. Pomiary w terenie i analiza miejscowych warunków i możliwości zrealizowania zamierzenia objętego projektem budowlanym,
4. Decyzja Burmistrza Miasta Nowogród o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia
5. Uzgodnienia projektanta z Inwestorem i właścicielami urządzeń infrastruktury technicznej,
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

2. Przedmiot i zakres opracowania :

Opracowanie niniejsze dotyczy wykonania projektu budowlanego na przebudowę drogi gminnej nr 105832 B Grzymały – Mątwica – w lokalizacji od km rob. 0+000,00 do km rob. 0+681,95 wraz z przebudową skrzyżowania z drogą wojewódzką 677 Myszyniec – Nowogród – Łomża na odcinku o długości 50 m.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr 1434/2, 1434/1, 1362 i 1276 (droga wojewódzka).

W zakresie robót objętych niniejszym projektem znajduje się wykonanie następujących robót:

- Uzupełnienie i wyrównanie podbudowy na całej długości – z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- Wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej na całej długości – o szerokości 4,00 m – dwuwarstwowej,
- Wykonanie poszerzenia jezdni do 6,00 m w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką – na długości 30,00 m.

3. Opis stanu istniejącego :

Istniejąca droga – przewidziane do przebudowy – znajduje się w sieci dróg gminnych powiatu łomżyńskiego, województwo podlaskie, na terenie gminy Nowogród.

Pas drogowy ma zmienną szerokość ok. 9,00 m. Na całym odcinku istniejąca droga jest zlokalizowana w wyznaczonym geodezyjnie istniejącym pasie drogowym.

Na projektowanym odcinku jest nawierzchnia żwirowo – gruntowa. Droga jest w znacznym stopniu zdeformowana i skoleinowana zarówno w przekroju podłużnym, jak i poprzecznym. Droga ma przekrój szlakowy. Pobocza na całym odcinku są zawyżone w stosunku do istniejącej jezdni, co znacznie utrudnia odwodnienie drogi. Jezdnia w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 5,50 m. Jest to jezdnia w stanie dobrym.

Oś ulicy i profil podłużny na całym odcinku jest dostosowany do istniejącego zagospodarowania i tak ukształtowany, że nie wymaga wprowadzania zasadniczej korekty.

Wody opadowe spływają powierzchniowo na okoliczne pola.

W pasie drogowym i na przyległych działkach istnieje infrastruktura techniczna, a mianowicie:

- linia kablowa telekomunikacyjna,

- napowietrzna linia telekomunikacyjna,
- wodociąg,
- oświetlenie uliczne.

Droga na projektowanym do przebudowy odcinku zlokalizowana jest na terenie zabudowanym. Jest to budownictwo zagrodowe. Większość posesji jest ogrodzona.

4. Planowany zakres inwestycji :

W ramach robót objętych niniejszym projektem planuje się wykonanie następujących prac:

1. Wycięcie i wykarczowanie drzew – **12 szt**,
2. Wykonanie wyrównania istniejącej nawierzchni wraz z poszerzeniem istniejącej jezdni do 6,00 m w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką – masą mineralno – bitumiczną standard II – **34,00 m²**,
3. Wykonanie wyrównania istniejącej nawierzchni gruntowo – żwirowej kruszywem łamanym z przeznaczeniem jej docelowo na podbudowę – **90,525 m³**,
4. Wykonanie warstwy wiążącej z masy mineralno – bitumicznej standard III – o szerokości 4,00 m – **2760,05 m²**, ze spadkami poprzecznymi 2%,
5. Wykonanie warstwy ścieralnej z masy mineralno – bitumicznej standard II – o szerokości 4,00 m – **2760,05 m²**,
6. Wykonanie poboczy i uzupełnienie ich pospółką, ze spadkami poprzecznymi do 6,0 % w stronę pól wraz z wykonaniem zjazdów na posesje ze żwiru, ze spadkami poprzecznymi 2% – **1363,90 m²**.

5. Rozwiązania projektowe:

5.1. Dane ogólne:

Przy opracowywaniu założeń projektowych, uzgodniono z Inwestorem parametry poszczególnych elementów pasa drogowego. W oparciu o te ustalenia, wskazania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodny na realizację przedsięwzięcia oraz w wyniku analizy lokalizacji istniejącego w pasie drogowym uzbrojenia technicznego, zaprojektowano przebudowę drogi w zakresie opisanym wyżej i uwzględnionym szczegółowo w przedmiarze robót, stanowiącym integralną część dokumentacji.

5.2. Rozwiązania sytuacyjne:

5.2.1. Dane ogólne

Projektuje się wykonanie drogi o następujących parametrach:

- klasa drogi – L,
- prędkość projektowa – 40 km/godz.
- przekrój – **szlakowy**, a w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką na długości 30,00 m – **uliczny**,
- szerokości jezdni – **4,00 m**, a na długości 30 m w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką – **6,00 m**,
- łuki poziome według szczegółowych parametrów opisanych w punkcie 5.2.2:
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – **dwustronny, daszkowy 2,0 %**
- spadek poprzeczny jezdni na łukach poziomych – według szczegółowych parametrów opisanych w punkcie 5.2.2.
- pobocza szerokości **1,00 – 1,50 m**,
- spadek poprzeczny poboczy – **6,0 %**.

5.2.2. Załamania trasy i łuki poziome:

Uwzględniając istniejący przebieg drogi oraz granice pasa drogowego, zaprojektowano oś drogi w taki sposób, aby w jak największym stopniu pokrywała się ona z osią istniejącą. Niewielkie zmiany, jakie zostały wprowadzone w stosunku do osi istniejącej, wynikają z konieczności zaprojektowania nowych elementów za-

gospodarowania terenu i warunku zmieszczenia ich w istniejącym pasie drogowym. Na całym przewidzianym do przebudowy odcinku projektuje się załamania osi drogi – w następującej lokalizacji:

- **W 1** km rob. 0+033,73 – kąt zwrotu osi $\alpha = 6^{\circ}40' = 7,40741^{\circ}$ w lewo
- **W 2** km rob. 0+196,62 – kąt zwrotu osi $\alpha = 0^{\circ}12' = 0,22222^{\circ}$ w lewo
- **W 3** km rob. 0+425,62 – kąt zwrotu osi $\alpha = 1^{\circ}36' = 1,7778^{\circ}$ w prawo
- **W 4** km rob. 0+591,10 – kąt zwrotu osi $\alpha = 1^{\circ}12' = 1,2222^{\circ}$ w prawo
- **W 5** zakres skrzyżowania z drogą wojewódzką

Dla takiego przebiegu osi zaprojektowano następujące łuki poziome:

- dla **W 1** – **R = 250,00 m, bez poszerzenia**, $i = 2+2\%$, PW = WK = 14,56 m, WS = 0,42 m, PSK = 29,09 m
- Łałamania osi mniejsze niż $3^{\circ}00'$ projektuje się bez wprowadzania łuków poziomych. W pozostałych przypadkach wprowadzono wyokrąglenie łamania osi, projektując łuki poziome o parametrach jak dla dróg klasy L.

Ze względu na klasę drogi oraz parametry łuków nie projektuje się krzywych przejściowych. **Zmiany spadków poprzecznych oraz szerokości jezdni należy wykonać na długości prostych przejściowych.**

Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne i parametry poszczególnych elementów pasa drogowego znajdują się w części rysunkowej – na rysunkach nr 2.1 i 2.2 – *projekt zagospodarowania terenu*.

5.3. Konstrukcja:

Projektuje się konstrukcję nawierzchni **jezdni** jak dla ruchu **KR 2** na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 MPa – zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – załącznik nr 5:

- warstwa ścieralna z masy mineralno – asfaltowej standard II – grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca z masy mineralno – asfaltowej standard III – grubości 4 cm,
- wyrównanie istniejącej nawierzchni żwirowej na całej długości kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie i wykorzystanie jej jako podbudowy.

Spadek poprzeczny warstw konstrukcyjnych jezdni na prostej – dwustronny 2,0 %.

Projektuje się **pobocza** o następującej konstrukcji:

- żwir 8/16 mm rozścielany ręcznie i zagęszczony walcami wibracyjnymi – grubość 8 cm,
- Spadek poprzeczny poboczy – 6,0 %, szerokość – 1,00 – 1,50 m.

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne pokazane zostały w części rysunkowej na rysunku nr 4 – *przekroje konstrukcyjne*.

5.4. Rozwiązania wysokościowe:

Na całej długości przewidywanej do przebudowy drogi zaprojektowano profil podłużny w taki sposób, aby po przebudowie drogi zapewnić prawidłowe odwodnienie jezdni oraz do minimum zmniejszyć ewentualne uciążliwości w korzystaniu z terenów przyległych.

Dlatego też zaprojektowano niewielkie zmiany w niwelecie – jedynie w celu nadania właściwych spadków podłużnych. Spadki podłużne wahają się od 0,24 % do 1,22 %. Ze względu na różnice w łamaniach niwelety nie przekraczające 1,50 % – nie projektuje się wyokrąglenia niwelety łukami pionowymi.

Na całym odcinku nie projektuje się zasadniczo zmian w niwelecie i jedynie w niewielkim zakresie wprowadza się korektę istniejących spadków podłużnych ze względu na konieczność wykonania warstw konstrukcyjnych jezdni i nadania drodze spadków podłużnych umożliwiających spływ wód opadowych. Jednakże w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką w minimalnym stopniu wprowadza się korektę istniejących spadków podłużnych ze względu na konieczność wyrównania spadków poprzecznych jezdni i wykonania warstw konstrukcyjnych jezdni, to jest warstwy ścieralnej o grubości 4 cm. W trakcie wykonywania robót na tym odcinku **należy zwrócić uwagę na miejsca, gdzie różnice rzędnych są większe niż 4 cm**, bowiem oznacza to, że na tych odcinkach należy **szczególnie starannie wykonać wyrównanie**.

Szczegółowe rozwiązania wysokościowe i spadki podłużne pokazane zostały w części rysunkowej na rysunkach nr 3.1 – 3.2. – *profil podłużny*.

5.5. Odwodnienie

5.5.1. Założenia ogólne:

Projektuje się odwodnienie jezdni powierzchniowo – bezpośrednio z jezdni poprzez pobocza.

5.5.2. Pobocza:

Obecnie pobocza wzdłuż drogi na przeważającej części są zawyżone lub zaniżone w stosunku do jezdni. W większości są zdeformowane i nie mają należnych spadków poprzecznych, umożliwiających swobodny spływ wód z jezdni do rowów lub na okoliczne pola.

Uwzględniając ustalenia z Inwestorem, warunki terenowe i wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, projektuje się pobocza o szerokości od 1,00 do 1,50 m ze spadkami poprzecznymi 6,00 %. Zmienna szerokość poboczy wynika z konieczności zmieszczenia się ze wszystkimi elementami w istniejącym pasie drogowym.

6. Organizacja ruchu:

W związku z wykonaniem nawierzchni utwardzonej, należy wprowadzić oznakowanie drogi znakami pionowymi – zgodnie z projektem organizacji ruchu, według odrębnego opracowania.

W niniejszym projekcie nie opracowuje się projektu organizacji ruchu na czas budowy. Ten projekt winien opracować wykonawca robót, który będzie planował technologię prowadzenia robót.

Ze względu na znaczenie drogi i istniejące zagospodarowanie terenu, roboty drogowe należy prowadzić przy częściowym zajęciu pasa drogowego, to jest metodą połówkowego wykonania nawierzchni. Zaleca się jednak – w celu prawidłowego wykonania warstwy ścieralnej – aby tę warstwę wykonać przy całkowitym zamknięciu ruchu i skierowaniem go drogami sąsiednimi – szczególnie, że pozwala na to układ dróg gminnych.

7. Bilans terenu:

Projektowane roboty związane z przebudową drogi mieszczą się w całości w granicach istniejącego pasa drogowego wyznaczonego geodezyjnie.

8. Organizacja robót:

Kolejność prac związanych z przebudową dróg pozostawia się do zorganizowania przez wykonawcę robót, jednak zaleca się następującą kolejność:

1. wyznaczenie trasy sytuacyjnie i wysokościowo zgodnie z projektem,
2. rozbiórka istniejących krawężników – w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
3. ustawienie krawężników zgodnie z projektem – w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
4. wykonanie podbudowy na poszerzeniach – w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
5. wykonanie warstwy wiążącej na poszerzeniach jezdni – w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
6. wykonanie warstwy ścieralnej na jezdni – w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
7. wykonanie chodników i wjazdów – w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką,
8. wycięcie drzew kolidujących z projektowanym zakresem robót,
9. wykonanie wyrównania istniejącej podbudowy do projektowanych rzędnych i spadków poprzecznych – na odcinku od km rob. 0+000 do km rob. 0+681,95,
10. wykonanie warstwy wiążącej – na odcinku od km rob. 0+000 do km rob. 0+681,95,
11. wykonanie warstwy ścieralnej – na odcinku od km rob. 0+000 do km rob. 0+681,95,

12. wykonanie poboczy i zjazdów na posesje – na odcinku od km rob. 0+000 do km rob. 0+681,95,
13. ustawienie oznakowania pionowego.

9. Urządzenia obce:

Projektowana przebudowa drogi nie wymaga przebudowy sieci infrastruktury technicznej.

10. Zieleni:

Na terenie objętym opracowaniem nie planuje się nasadzeń nowych drzew. Należy jednak wyciąć 26 drzew – według wykazu znajdującego się w dalszej części opisu technicznego.

11. Wpływ inwestycji na środowisko:

Wykonanie objętej niniejszym projektem przebudowy drogi poprawi stan środowiska. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na jezdni zmniejszy zapylenie i poprawi odwodnienie terenu. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, przebudowa drogi o nawierzchni utwardzonej wymaga przeprowadzenia postępowania z zakresu ochrony środowiska i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Dlatego też Inwestor posiada taką decyzję na odcinek, na którym będzie wykonywana nowa nawierzchnia bitumiczna. Nie ma potrzeby uzyskiwania takiej decyzji na zakres robót objętych niniejszym projektem w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką.

12. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:

W niniejszym opracowaniu nie sporządza się informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, bowiem – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – projektowany zakres robót nie kwalifikuje przebudowy drogi do robót budowlanych, dla których sporządzenie informacji jest wymagane.

13. Uwagi końcowe:

Podczas prowadzenia robót należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy – ze szczególnym uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa robót prowadzonych w pasie drogowym – norm, i przepisów branżowych oraz ustaleń i poleceń zawartych w niniejszym projekcie i uzgodnieniach branżowych.

Wykonawca robót winien – przed przystąpieniem do robót – posiadać zatwierdzony projekt organizacji ruchu na czas robót, w którym będzie uwzględnione ich etapowanie oraz sposób prowadzenia.

Autor opracowania:

tech. Sławomir Pietraszkiewicz
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr. BL/68/84

WYKAZ DRZEW DO WYCINKI

numer drzewa wg planu sytuacyjnego	gatunek drzewa	obwód pnia	przyczyna wycięcia	uwagi
1	brzoza	188	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
2				drzewo wycięte – pozostała tylko karpa
3	brzoza	167	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
4				drzewo wycięte – pozostała tylko karpa
5	klon	125	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
6	kasztan	132	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
7	klon	122	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
8	klon	93	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	drzewo chore
9	brzoza	179	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
10	klon	283	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
11	brzoza	210	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	drzewo chore
12	akacja	48	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	pod tym numerem jest kilka drzew
	akacja	59	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	akacja	88	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	akacja	48	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	akacja	59	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	akacja	57	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	wierzba	63	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	wierzba	79	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	wierzba	76	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	wierzba	66	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	wierzba	88	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	wierzba	87	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
13	brzoza	78	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
14	akacja	60	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	pod tym numerem jest kilka drzew
	akacja	53	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
	akacja	115	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
15				drzewo wycięte – pozostała tylko karpa
16	akacja	117	niebezpieczne zbliżenie do jezdni	
17				drzewo wycięte – pozostała tylko karpa

URZĄD WOJEWÓDZKI
w Białymstoku

Białystok dnia 13 września 1984r.

Wydział Planowania Przestrzennego
Urbanistyki, Architektury
i Nadzoru Budowlanego

Nr BZ/68/84

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO

do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 ust.2 p.2, §5 ust.2, §7 i §13 ust.1 p.3b.

Rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska
z dnia 20 lutego 1975r. w sprawie samodzielnych funkcji technicz-
nych w budownictwie /Dz.U.nr 8, poz.46/ stwierdza się, że

Ob. S ł a w o m i r P I E T R A S Z K I E W I C Z

technik drogowy

urodz. dnia 6 listopada 1955r. Białystok

posiada przygotowania zawodowe, upoważniające do wykonywania samo-
dzielnej funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót

w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg

Ob. Sławomir Pietraszkiewicz jest upoważniony/na/ do

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg, typowych przepustów i mostów
- o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych i schematach
technicznych,
- 2/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierow-
nia i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowli
nych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie bud-
wli dróg, typowych przepustów i mostów - o powszechnie znanych r-
związaniach konstrukcyjnych.



Dyrektor
Planowania Przestrzennego, Urbanistyki,
Architektury i Nadzoru Budowlanego
Sławomir Pietraszkiewicz
inż. Leonard Budzka

**Za zgodność
z oryginałem**

tech. Sławomir Pietraszkiewicz
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr BZ/68/84

Nr UAN.7342- 38/92

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 ust. 1 p. 1, § 4 ust. 2, § 7 i § 13 ust. 1 pkt. 3 lit. b
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46) stwierdza
/zm. Dz. U. Nr 69, poz. 229 z r. 1991/

się, że: Obywatel(ka) Adam Łazarski

(imie i nazwisko)

urodzone(a) dnia 12.09. 1962 r. w Olecku

magister inżynier budownictwa

(tytuł naukowy - zawodowy)

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnych funkcji

projektanta

(rodzaj funkcji)

w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej

(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie dróg

(specjalizacja zawodowa)

Obywatel(ka) Adam Łazarski

(imie i nazwisko)

jest upoważniony(a) do:

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg i nawierzchni lotniskowych,
- 2/ w budownictwie jednorodziennym, zagrodowym oraz innych budynków o kubaturze do 1000 m³, w zakresie budowli nie będących budynkami - do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego budowli.

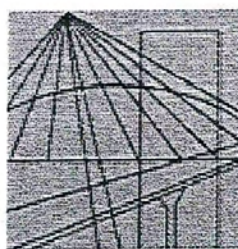


Z up. Wojewody

mgr inż. arch. Stefan Mieszkowski
ARCHITEXT
Dyrektor Wydziału Urbanistyki, Architektury
i Modernizacji Budownictwa

**Za zgodność
z oryginałem**

tech. Sławomir Pietraszkiewicz
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr BL/88/84



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Białystok, dnia 2008-01-03

ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani **Sławomir Pietraszkiewicz**
jest członkiem Podlaskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa o numerze
ewidencyjnym **PDL/BD/2094/02**
i posiada wymagane ubezpieczenie
od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia **2008-01-01**
do dnia **2008-12-31**.

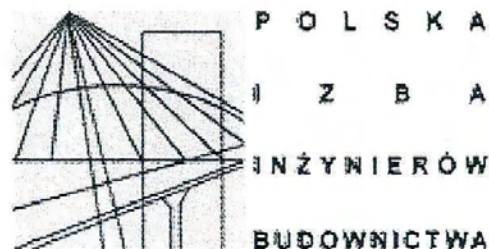
PRZEWODNICZĄCY RADY
PODLASKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Ryszard Dobrowolski

**Za zgodność
z oryginałem**

tech. Sławomir Pietraszkiewicz
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr BL/68/84

Podlaska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa, 15-281 Białystok, ul. Legionowa 28, lok. 402,
tel. (085) 742 4930, 742 49 55, tel/fax (085) 742 49 45, www.pdl.piib.org.pl, e-mail: pdl@piib.org.pl



Białystok, dnia 2007-11-16

ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani **Adam Łazarski**
jest członkiem Podlaskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa o numerze
ewidencyjnym **PDL/BD/1800/01**
i posiada wymagane ubezpieczenie
od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia **2008-01-01**
do dnia **2008-12-31**.

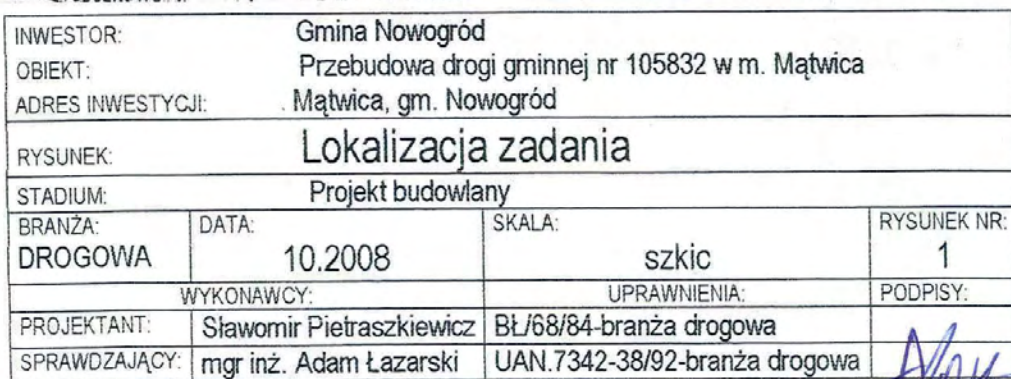
PRZEWODNICZĄCY RADY
PODLASKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Ryszard Dobrowolski

**Za zgodność
z oryginałem**

tech. Sławomir Pietraszkiewicz
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr BL/68/84

Skala 1:200 000



MAPA SYTUACYJNO – WYSOKOŚCIOWA (do celów projektowych)

skala 1:500

Ark. nr 1

w. Mątwica

gm. Nowogród

pow. łomżyński



Szkic orientacyjny

Niniejszą mapę sporządzono na podstawie materiałów archiwalnych i pomiaru uzupełniającego wykonanego w styczniu 2008 roku /sekcje mapy: 244.141.053, .101, .103/

Wtórnik aktualny na dzień 30.01.2008

Uwaga:

Nie wyklucza się istnienia w terenie innych przewodów, o których brak informacji wynika z zaszczości historycznych lub niedopełnienia przepisów zgłoszenia do inwentaryzacji (Ustawa Prawo Geodezyjne i Kartograficzne – Dz.U.30/1989 poz.163

Wszelkie obiekty budowlane podlegają wytyczeniu przez jednostkę wykonawstwa geodezyjnego lub przez osoby fizyczne posiadające uprawnienia na wykonywanie robót geodezyjnych

Łomża dn. 31.01.2008

L.ks. 14011/19/08

Wykonawca:

TELEKOMUNIKACJA POLSKA S.A.

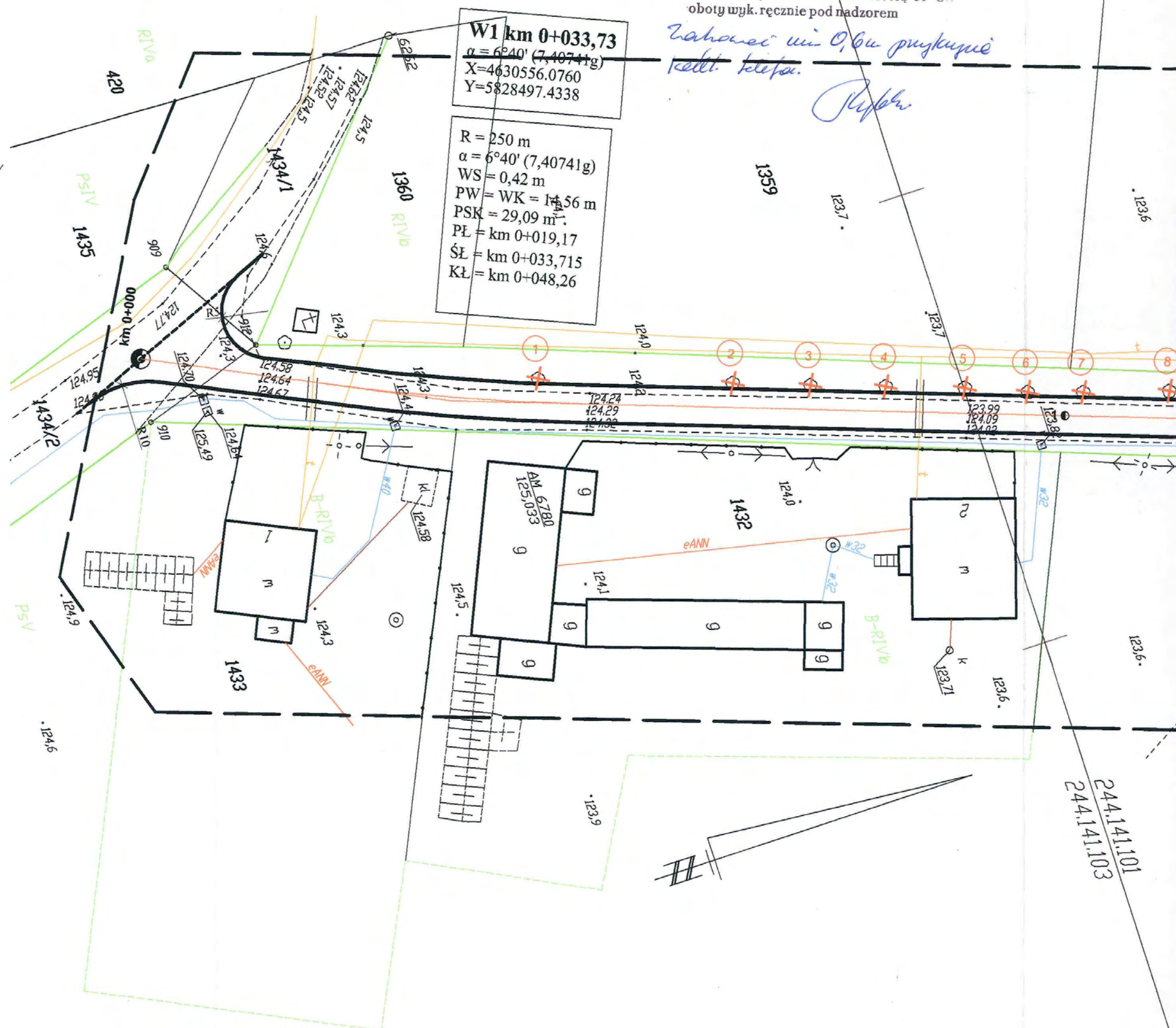
Pion Technicznej Obsługi Klienta
Rozwój i Gospodarka Zasobami
Sektora Zarządzania Zasobami Fizycznymi
ul. Cieszyńska 3, 15-371 Białystok

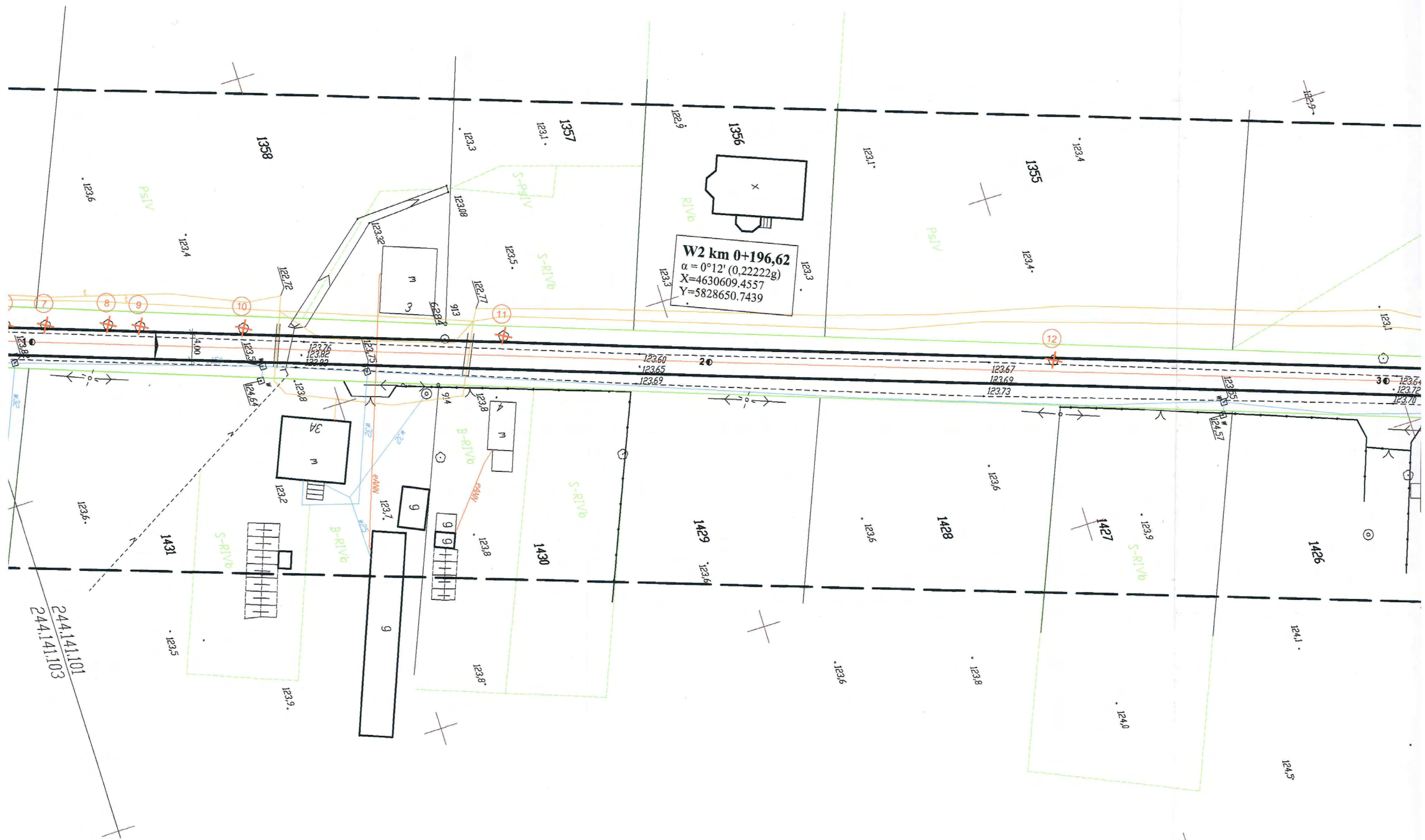
Łomża, dnia 11.12.2008
UZGODNIONO W T.P. – S.A.
9/2008/6

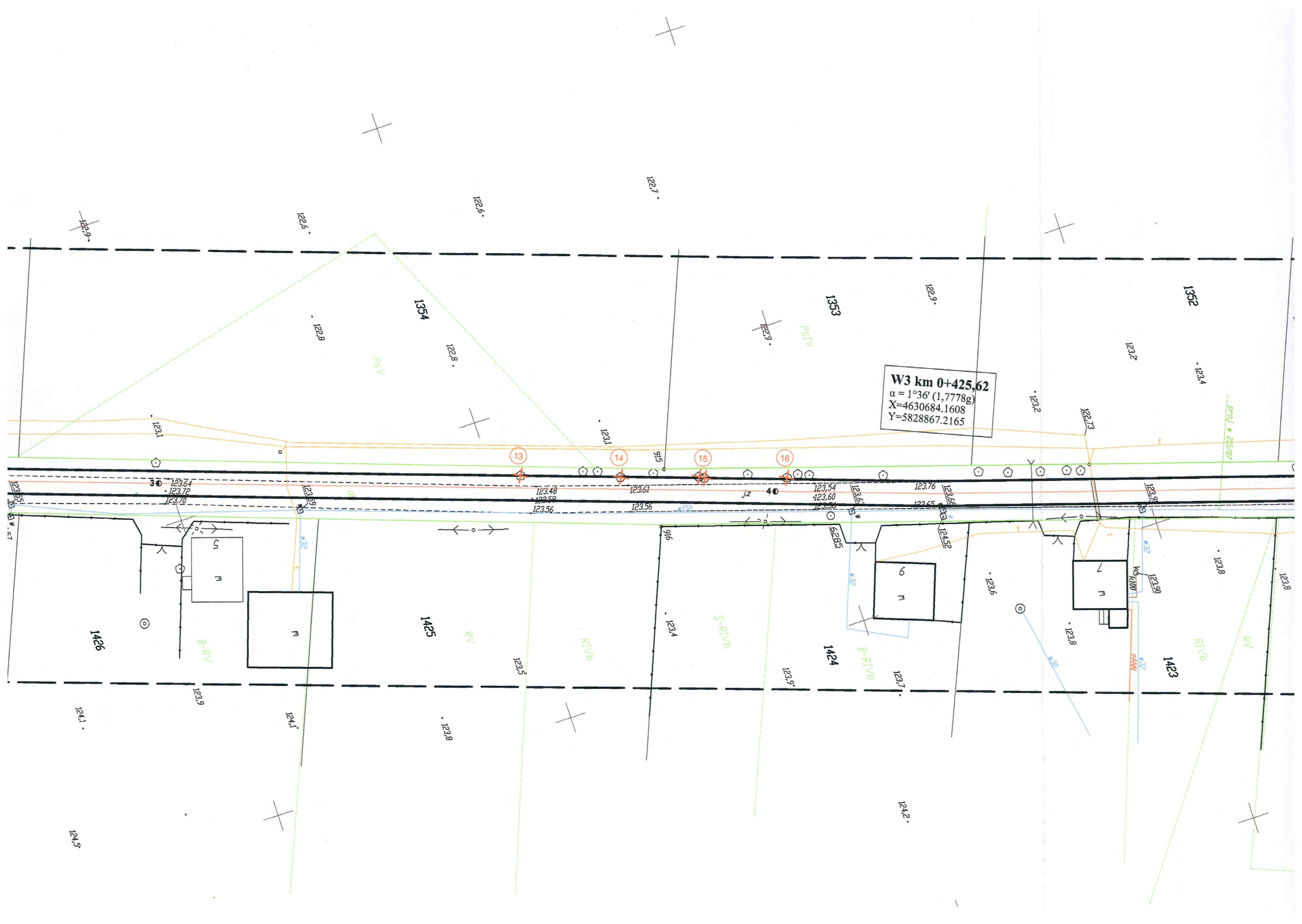
W zakresie przebiegów trasowych istniejącej sieci telekom. bez zmian z zastrzeżeniem. Przy skrzyż. i zbliż. z istn. siecią TP-S. roboty wyk. ręcznie pod nadzorem

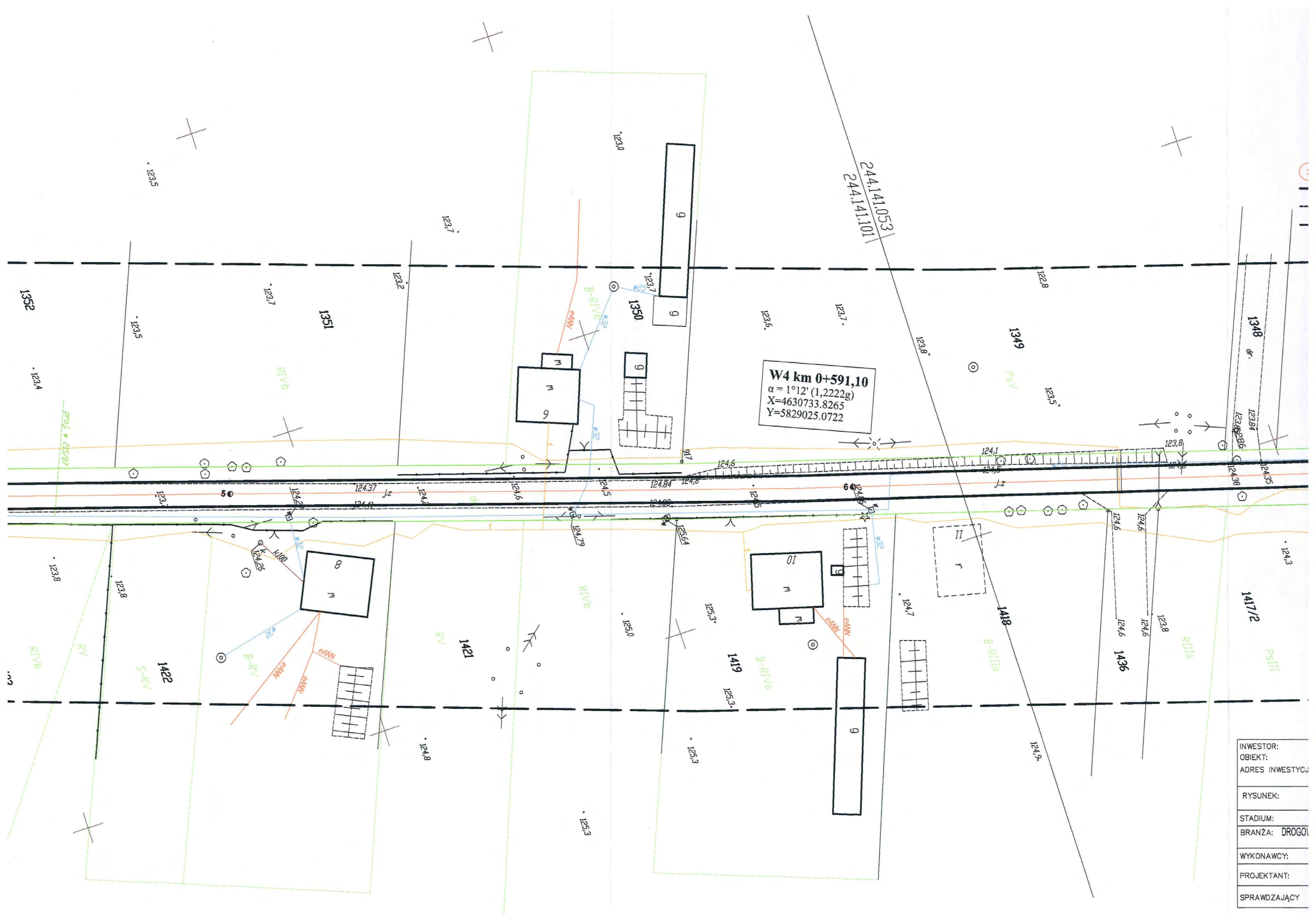
Zachować min. 0,6m przykrycia kabli. telef.

[Signature]









INWESTOR:
OBIEKT:
ADRES INWESTYCJI:
RYSUNEK:
STADIUM:
BRANŻA: DROGOB.
WYKONAWCY:
PROJEKTANT:
SPRAWDZAJĄCY:

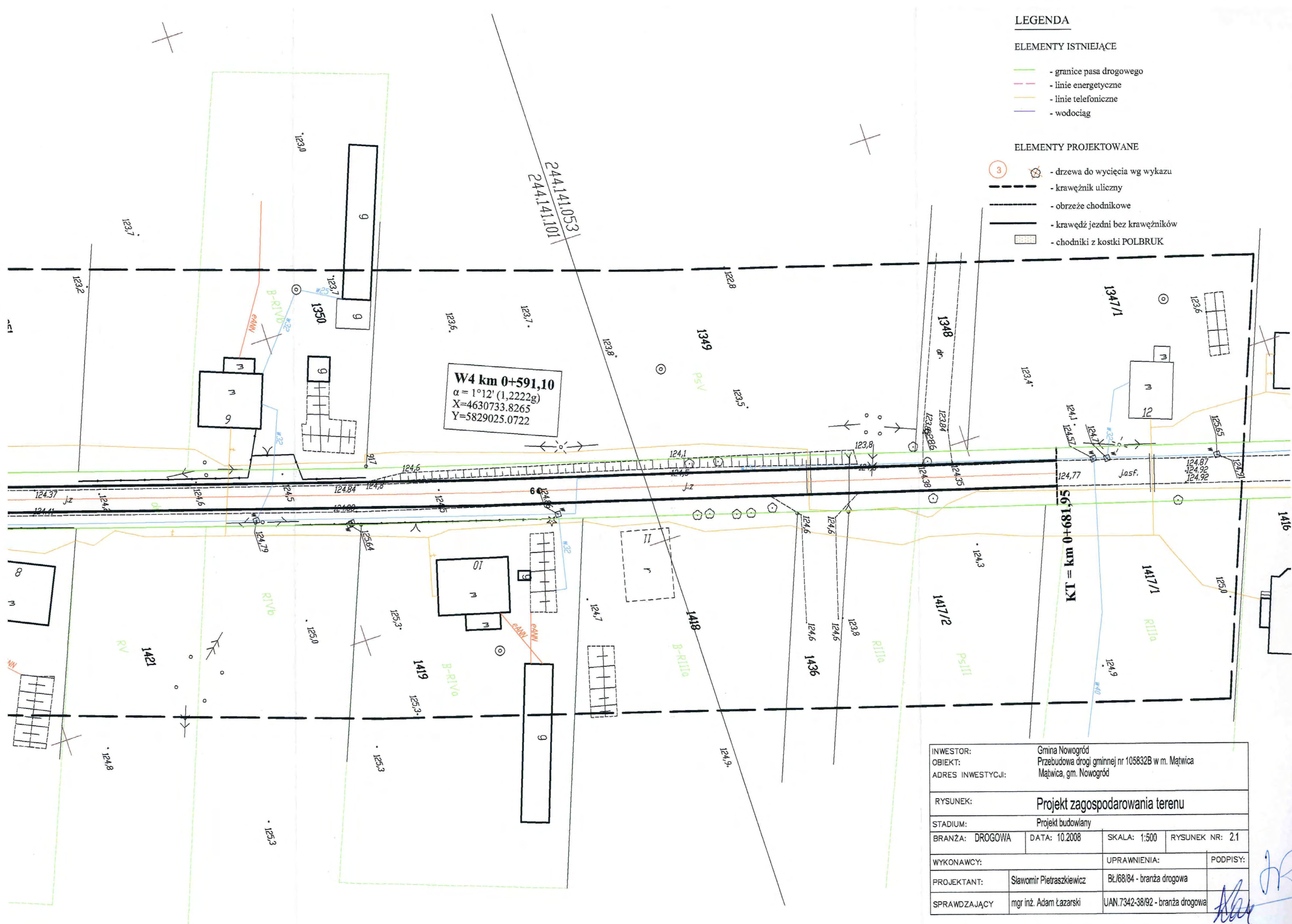
LEGENDA

ELEMENTY ISTNIEJĄCE

- granice pasa drogowego
- linie energetyczne
- linie telefoniczne
- wodociąg

ELEMENTY PROJEKTOWANE

- ③ - drzewa do wycięcia wg wykazu
- - krawężnik uliczny
- - obrzeże chodnikowe
- - krawędź jezdni bez krawężników
- - chodniki z kostki POLBRUK



poziom porównawczy 115 m

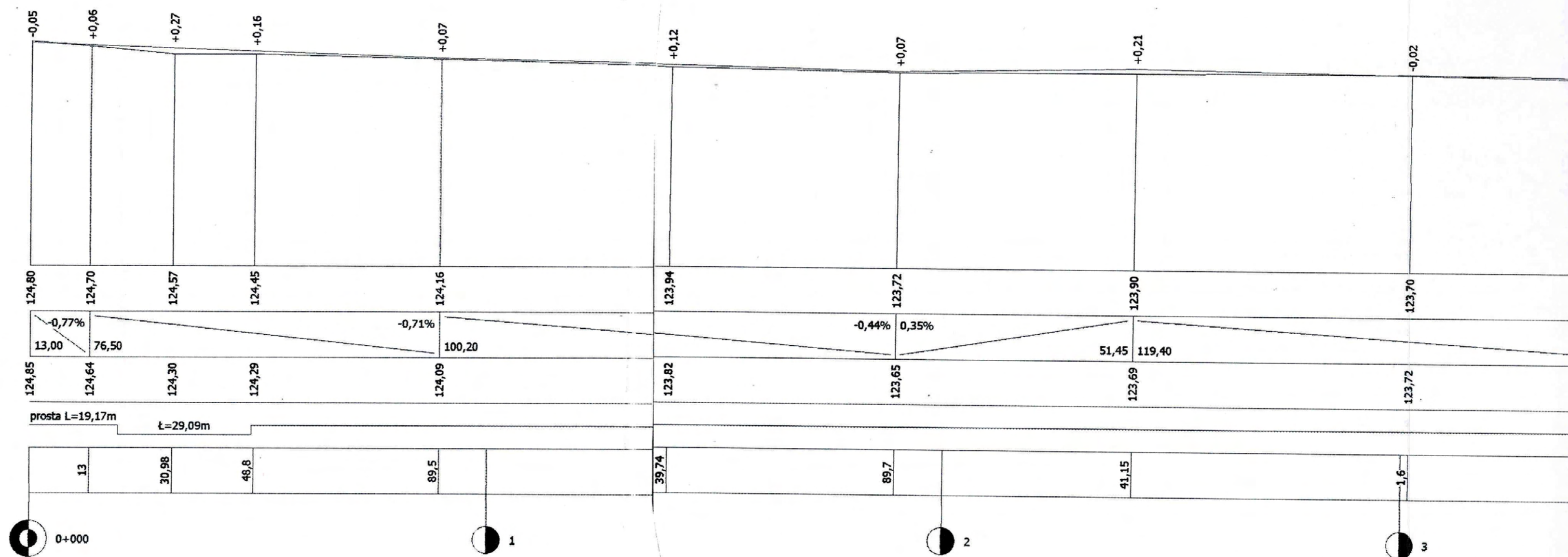
rzędne projektowane

spadki podłużne i łuki pionowe

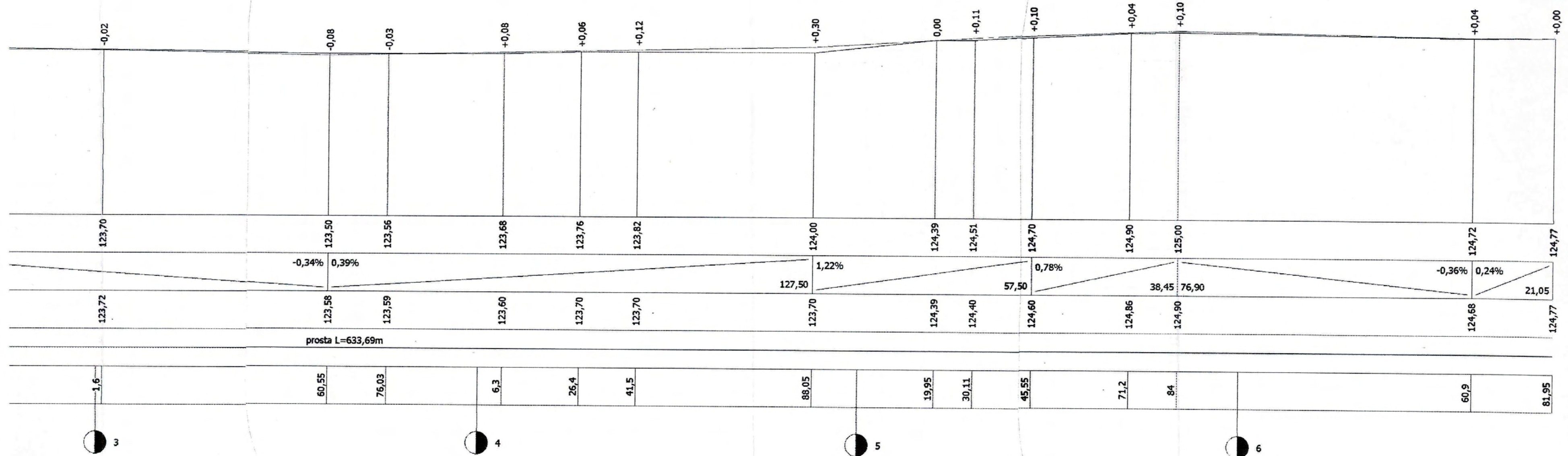
rzędne terenu

proste i łuki poziome

odległości



INWESTOR:	Gmina Nowogród		
OBIEKT:	Przebudowa drogi gminnej nr 105832 w m. Mątwa		
ADRES INWESTYCJI:	Mątwa, gm. Nowogród		
RYSUNEK:	Profil podłużny		
STADIUM:	Projekt budowlany		
BRANŻA:	DATA:	SKALA:	RYSUNEK NR:
DROGOWA	10.2008	1:200/1000	3.1
WYKONAWCY:		UPRAWNIENIA:	PODPISY:
PROJEKTANT:	Sławomir Pietraszkiewicz	BL/68/84-branża drogowa	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Adam Łazarski	UAN.7342-38/92-branża drogowa	



INWESTOR:	Gmina Nowogród		
OBIEKT:	Przebudowa drogi gminnej nr 105832 w m. Mątwa		
ADRES INWESTYCJI:	Mątwa, gm. Nowogród		
RYSUNEK:	Profil podłużny – skrzyżowanie z drogą wojewódzką		
STADIUM:	Projekt budowlany		
BRANŻA: DROGOWA	DATA: 10.2008	SKALA: 1:100/500	RYSUNEK NR: 3.2
WYKONAWCY:		UPRAWNIENIA:	PODPISY:
PROJEKTANT:	Sławomir Pietraszkiewicz	BL/68/84-branża drogowa	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Adam Łazarski	UAN.7342-38/92-branża drogowa	

poziom porównawczy 111 m

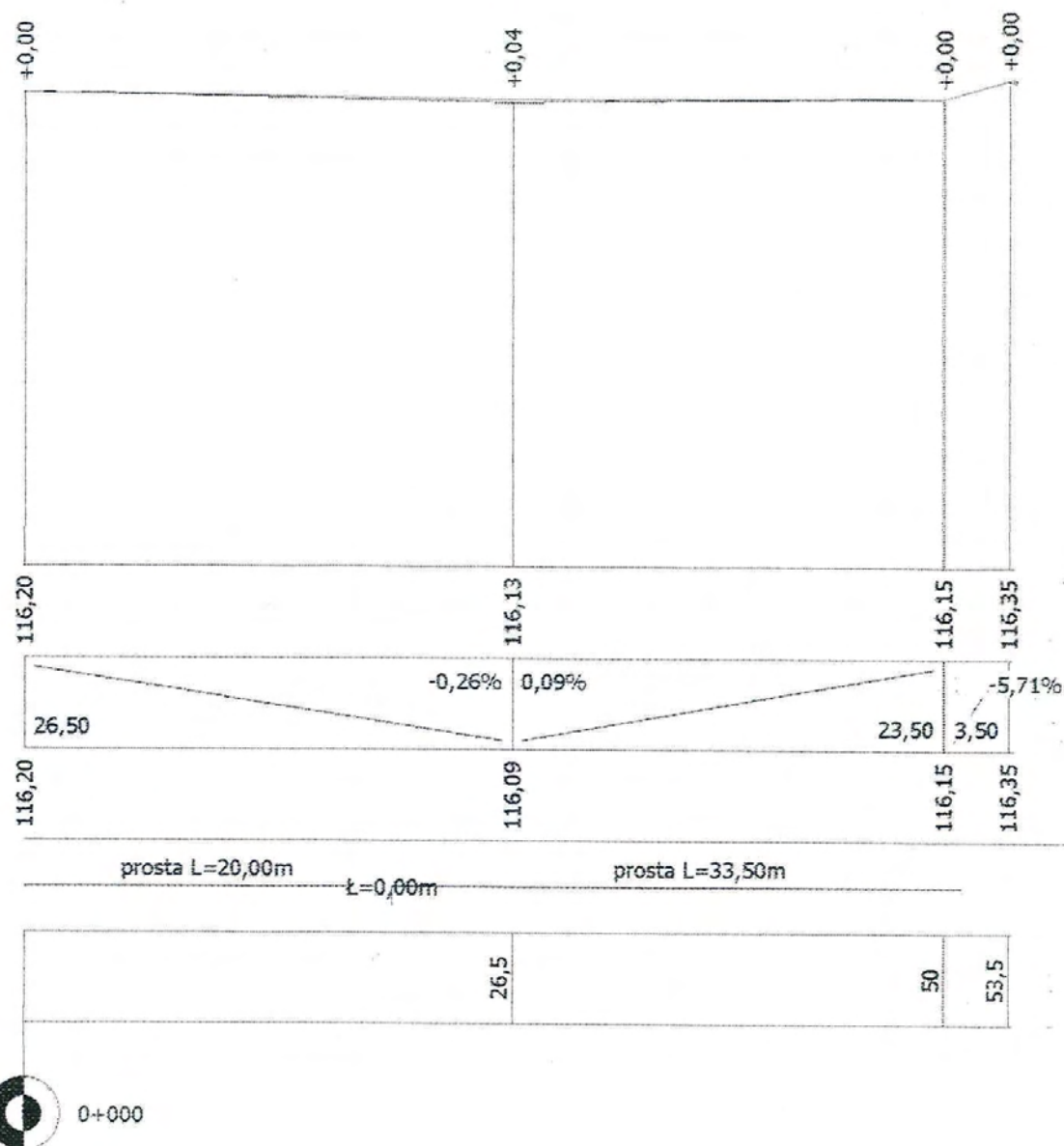
rzędne projektowane

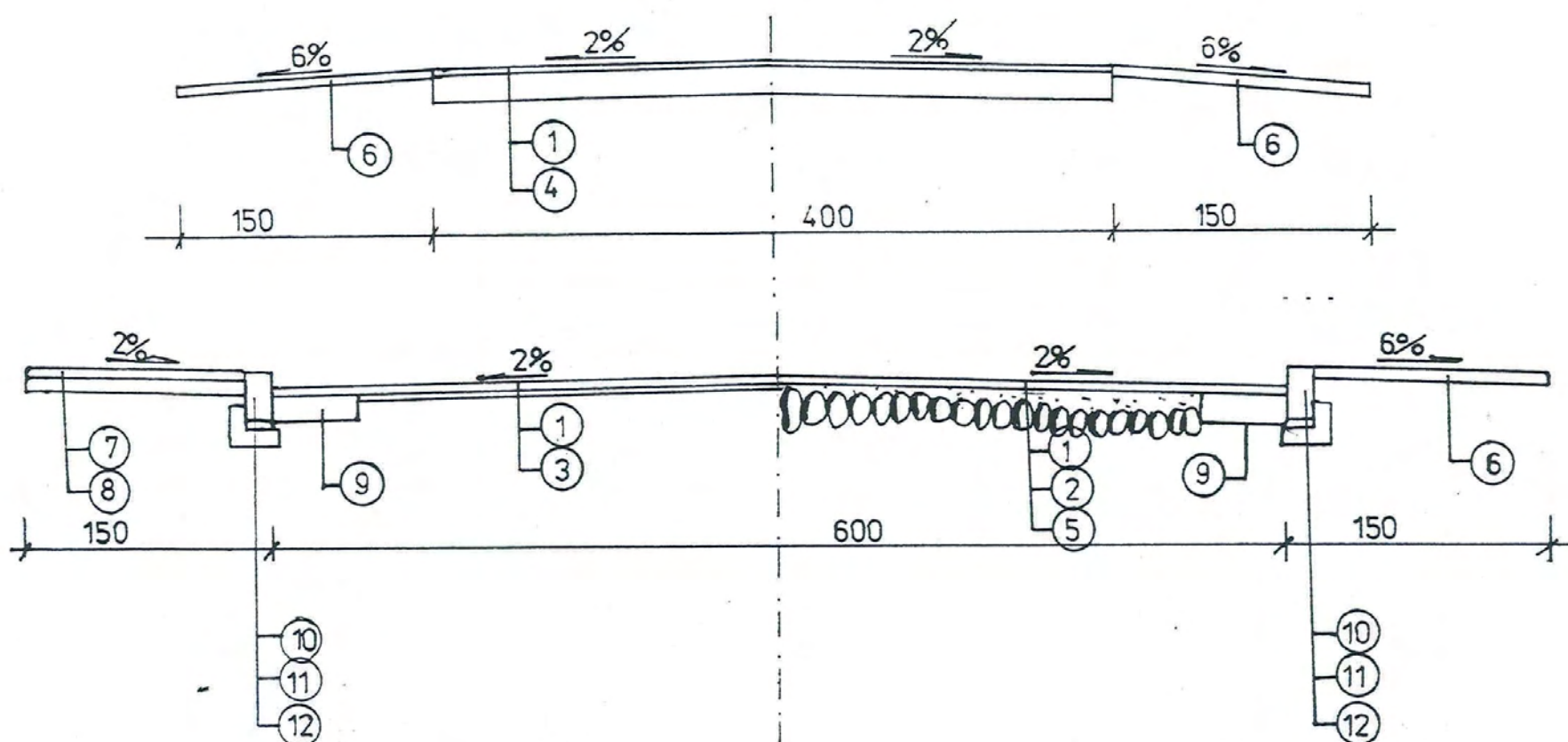
spadki podłużne i łuki pionowe

rzędne terenu

proste i łuki poziome

odległości





LEGENDA:

- 1 – projektowana warstwa ścieralna z masy bitumicznej standard II – grub. 4 cm
- 2 – warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego – grub. zm
- 3 – istniejąca nawierzchnia z masy bitumicznej
- 4 – podbudowa z kruszywa naturalnego zagęszczonego mechanicznie – grub. 20 cm
- 5 – istniejąca nawierzchnia brukowcowa
- 6 – pobocza z kruszywa naturalnego zagęszczonego mechanicznie – grub. 8 cm
- 7 – chodnik z polbruku – grub. 6 cm
- 8 – podsypka piaskowa – grub. 5 cm
- 9 – podbudowa (uzupełnienie na poszerzeniu) z betonu B-7,7 – grub. 20 cm
- 10 – krawężnik betonowy 15 x 30 cm
- 11 – podsypka cementowo – piaskowa – grub. 5 cm
- 12 – ława betonowa pod krawężnik z betonu B-10

INWESTOR:		Gmina Nowogród	
OBIEKT:		Przebudowa drogi gminnej nr 105832 w m. Mątwa	
ADRES INWESTYCJI:		Mątwa, gm. Nowogród	
RYSUNEK:		Przekroje poprzeczne konstrukcyjne	
STADIUM:		Projekt wykonawczy	
BRANŻA:	DATA:	SKALA:	RYSUNEK NR:
DROGOWA	10.2008	1:50	4
WYKONAWCY:		UPRAWNIENIA:	PODPISY:
PROJEKTANT:	Sławomir Pietraszkiewicz	BŁ/68/84-branża drogowa	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Adam Łazarski	UAN.7342-38/92-branża drogowa	

[Handwritten signature]