

INWESTOR:



**Miasto Otwock**

ul. Armii Krajowej 5

05-400 Otwock

tel. 22 779 20 01, fax. 22 779 42 25

e-mail: [umotwock@otwock.pl](mailto:umotwock@otwock.pl)

NAZWA OBIEKTU:

**KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO  
UL. REYMONTA NA ODCINKU OD UL. SAMRZĄDOWEJ  
DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU**

ADRES OBIEKTU:

**UL. REYMONTA, OTWOCK, GM. OTWOCK, POW. OTWOCKI,  
WOJ. MAZOWIECKIE**

WYKONAWCA:



**"MM - Projekt" Projektowanie i Konsulting w**

**Inżynierii Lądowej Michał Michniewicz**

ul. Krótka 7B lok.13, 05-400 Otwock

tel. 693-391-964, fax. 22 779-28- 33,

[michal.michniewicz@gmail.com](mailto:michal.michniewicz@gmail.com)

NIP: 8132845460 REGON: 146653826

OPRACOWAŁ:

**Projektant:**

mgr inż. Michał Michniewicz

Nr upr.: PDK/0120/POOD/08

Podpis.....

PRZEDMIOT OPRACOWANIA:

**PROJEKT KONCEPCYJNY**

**Sierpień 2021 r.**

# I. CZĘŚĆ OPISOWA

## SPIS TREŚCI

<b>1. CZĘŚĆ OGÓLNA</b>	<b>3</b>
1.1. Przedmiot inwestycji	3
1.2. Przedmiot opracowania	3
1.3. Podstawa opracowania	3
1.4. Cel i zakres opracowania	5
<b>2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU</b>	<b>5</b>
2.1. Warunki terenowo prawne	5
2.2. Istniejące zagospodarowanie terenu	6
2.2.1. Rozwiązania sytuacyjne	6
2.2.2. Rozwiązania konstrukcyjne	7
2.2.3. Odwodnienie	7
2.2.4. Elementy uzbrojenia terenu	7
<b>3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU</b>	<b>7</b>
3.1. Rozwiązania sytuacyjne	7
3.2. Geometria ronda	8
3.3. Przejezdność ronda	9
3.4. Niweleta	10
3.5. Konstrukcja nawierzchni	10
3.5.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni na rondzie i wlotach	10
3.5.2. Konstrukcja nawierzchni pierścienia ronda	10
3.5.3. Konstrukcja nawierzchni chodnika	10
3.5.4. Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej	11
3.5.5. Konstrukcja nawierzchni zjazdów	11
3.6. Odwodnienie	11
3.7. Urządzenia infrastruktury technicznej	11
3.8. Uwagi końcowe	11
3.9. Uwagi końcowe	12
<b>4. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE</b>	<b>12</b>
<b>5. WYKAZ DZIAŁEK PRZEWIDZIANYCH DO PRZEJĘCIA</b>	<b>13</b>

## **1. CZĘŚĆ OGÓLNA**

### **1.1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem planowanej inwestycji jest rozbudowa pasa drogowego ul. Reymonta na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Tatrzańskiej w Otwocku, polegająca na wykonaniu chodnika, ścieżki rowerowej, ciągu pieszo – rowerowego, zatok autobusowych, zjazdów indywidualnych i publicznych oraz ronda na skrzyżowaniu ulic Żeromskiego i Reymonta.

### **1.2. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest koncepcja rozwiązania geometrycznego ulicy Reymonta na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Tatrzańskiej w Otwocku, w zakresie objętym przedmiotem planowanej inwestycji.

### **1.3. Podstawa opracowania**

- Umowa z Inwestorem
- Mapa zasadnicza w skali 1:500.
- Wizja lokalna.
- Uzgodnienia z Inwestorem.

#### Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tj. Dz. U. 2017 poz. 1332),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. 2015 poz. 199),
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tj. Dz. U. 2010 nr 193 poz. 1287 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. 2013 poz. 260 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. 2013 poz. 1232 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. 2013 poz. 1235 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj. Dz. U. 2014 poz. 1446),

# KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463),
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016 Poz.124)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem ( Dz.U. 2016 poz. 314),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r. poz. 462.), oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2015 poz. 1554)
- 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 (tj. Dz. U. 2013 poz. 1129),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r. Nr 120, poz. 1126),
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tekst jednolity - Dz. U. z 2003 r. Nr 169 poz. 1650) oraz Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 4 sierpnia 2011 r zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. 2011r Nr 173 Poz. 1034)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401),
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych

urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz. U.  
Nr 118, poz. 1263),

Materiały pomocnicze:

- Normy Polskie i inne przepisy branżowe stosowane w budownictwie drogowym.

#### **1.4. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest projekt koncepcyjnego w branży drogowej dla rozbudowy pasa drogowego ul. Reymonta na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Tatrzańskiej w Otwocku.

Dokumentacja projektowa obejmuje swym zakresem koncepcyjne rozwiązanie geometrii dla:

- ulicy wraz z odwodnieniem,
- chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych,
- miejsc postojowych,
- zjazdów indywidualnych i publicznych,
- zatok autobusowych,
- ronda na skrzyżowaniu ulic Żeromskiego i Reymonta.

## **2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

### **2.1. Warunki terenowo prawne**

leży w ciągu drogi powiatowej łączącej Otwock z m. Karczew. Ponadto, droga stanowi dojazd do nieruchomości - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługi. Komunikacja piesza odbywa się chodnikiem. Zarządcą drogi jest Starostwo Powiatowe w Otwocku.

**Obszar inwestycji zlokalizowany jest na następujących działkach:**

- działki ewid. nr 14/1, 14/2, 14/3, 20, 15/2, 16/3, 16/6, 23/5, 19, 21, 28/1, 28/2, 23/5, 23/1, 6/1, 4/6, 4/7, 7/11, 7/9, 7/10, 23/3, 7/6, 23/2, 8/4, 23/4, 8/7, 11/1, 11/2, 22; obręb geodezyjny – 51
- działki ewid. nr 20/8, 20/5, 23, 19/6, 19/5, 19/4, 19/3, 17/5, 19/2, 19/1, 21/6; obręb geodezyjny – 53

- działki ewid. nr 5/7, 6/9, 6/5, 5/7, 5/3, 2/9, 5/4, 5/5, 5/6, 5/8, 5/11, 5/10, 5/9, 1/6, 5/12, 4/1; obręb geodezyjny – 71
- działki ewid. nr 9/2, 4/4; obręb geodezyjny – 73
- działki ewid. nr 33/1, 32, 33/2, 33/3, 34/4, 33/6, 35/1, 17/6, 35/2, 19/1, 33/5, 33/4, 39/1, 39/2, 39/3; obręb geodezyjny – 76
- działki ewid. nr 176, 1, 2/1, 3/1, 174/10, 174/9, 174/8, 174/7, 174/6, 174/5, 174/4, 174/3, 174/2, 174/1, 175/1, 175/2, 175/3, 175/4; obręb geodezyjny – 79
- działki ewid. nr 49/7, 49/6, 49/4, 49/5, 50/6, 50/5, 50/7, 50/4, 50/3, 50/2, 50/1; obręb geodezyjny – 82
- działki ewid. nr 52/1, 48/2, 52/2, 61/1, 61/2, 58, 59; obręb geodezyjny – 94
- działki ewid. nr 69/1, 42/3, 70/1, 70/5, 71/4, 70/2, 70/3, 70/4, 59/3, 61/11; obręb geodezyjny – 95
- działki ewid. nr 59/3, 54, 53, 59/3, 56/12; obręb geodezyjny – 96
- działki ewid. nr 34/10, 34/9, 1/8, 1/5, 1/6, 1/7, 1/3, 1/1, 2/1, 33/2, 28/1, 28/2, 31/1, 31/2, 5/1; obręb geodezyjny – 97

Działki przeznaczone do podziału i wywłaszczenia, zawarte są w tabeli z zestawieniem działek i powierzchni terenu do wywłaszczenia w odrębnym punkcie niniejszej dokumentacji.

W docelowym rozwiązaniu na etapie projektu budowlanego i wykonawczego zakres wywłaszczeń może ulec zmianie z uwagi na niezbędne uzgodnienia dot. geometrii drogi oraz konieczną przebudowę odwodnienia, oświetlenia oraz sieci uzbrojenia terenu kolidujących z rozwiązaniem.

Na terenie projektowanej inwestycji nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków.

Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarem eksploatacji górniczej.

Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi nie występują.

## **2.2. Istniejące zagospodarowanie terenu**

### **2.2.1. Rozwiązania sytuacyjne**

Droga powiatowa – ul. Reymonta w obecnym stanie posiada nawierzchnię o zmiennej szerokości od ok. 5,00 (od ul. Samorządowej do ul. Żeromskiego) do ok. 7,00m (od ul. Żeromskiego do ul. Tatrzańskiej). Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i

# KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021

wynosi ok. 8,8 – 20,0 m. Ruch pieszy na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Żeromskiego odbywa się głównie poboczem, natomiast na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Tatrzańskiej chodnikiem. Szerokość istniejącego chodnika wynosi ok. 2,0.

Na przedmiotowym odcinku znajdują się przystanki autobusowe wyznaczone na jezdni, zjazdy indywidualne i publiczne oraz skrzyżowania z drogami publicznymi.

## 2.2.2. Rozwiązania konstrukcyjne

Ulica Reymonta na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną. Ulica posiada pobocza gruntowe na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Żeromskiego, natomiast na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Tatrzańskiej pobocza zarówno utwardzone oraz gruntowe.

Chodnik posiada nawierzchnię z płyt betonowych

Nawierzchnia zjazdów różnorodna – gruntowa, z kostki brukowej, asfaltowa.

## 2.2.3. Odwodnienie

W istniejącym stanie wody opadowe i roztopowe odprowadzane są na przylegający teren zielony, do studni chłonnych.

## 2.2.4. Elementy uzbrojenia terenu

W obrębie projektowanego odcinka drogi znajdują się sieci uzbrojenia terenu, takie jak:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacyjna,
- sieć gazowa,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć elektroenergetyczna (kablowa, napowietrzna) wraz z oświetleniem ulicznym.

## 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 3.1. Rozwiązania sytuacyjne

Rozwiązanie geometryczne jezdni ul. Reymonta przebiega w przybliżeniu w śladzie istniejącej nawierzchni bitumicznej, przy czym dokonano nieznacznej korekty jej geometrii

oraz szerokości. Na odcinku od ul. Samorządowej do ul. Żeromskiego zaprojektowano odcinek jezdni o szerokości 5,5m, natomiast na pozostałym odcinku przewidziano jezdnię o szerokości 6m. Na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Tatrzańskiej dokonano zawężenia jezdni do szerokości 6,0m. Po stronie północnej drogi, na całej długości odcinka objętego opracowaniem, zaprojektowano chodnik, ścieżkę rowerową, bądź ciąg pieszo-rowerowy – w zależności od warunków terenowych. Po stronie południowej drogi przewidziano lokalnie chodnik – na odcinku od ul. Samorządowej do połowy odległości pomiędzy ul. Słowackiego a ul. Chopina oraz od ul. Piłsudskiego do połowy odległości pomiędzy ul. Krasińskiego a ul. Biruty. Szerokość chodnika i ścieżki rowerowej zmienna – zgodnie z planem sytuacyjnym.

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano 3 zatoki autobusowe o długości krawędzi zatrzymania wynoszącej 20m, oraz przystanek autobusowy wydzielony z jezdni „linią przystankową”.

Szerokość zjazdów dostosowano do wymiarów istniejących, przy czym nie przekracza ona szerokości przylegającej jezdni. Przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi ścięto skosem o proporcji 1,5:1,5.

W celu uporządkowania geometrii skrzyżowania ul. Reymonta z ul. Samorządową, poprawy bezpieczeństwa ruchu pojazdów oraz pieszych poprzez uspokojenie ruchu w rejonie skrzyżowania i usprawnienia ruchu pojazdów w relacjach skrętnych na przedmiotowym skrzyżowaniu zaprojektowano rondo. Rozwiązania geometryczne ronda opisano w osobnym punkcie opracowania.

### **3.2. Geometria ronda**

Projektując geometrię ronda przyjęto następujące założenia:

- minimalny zakres wyłączeń i ingerencji w tereny przylegające do pasa drogowego,
- minimalizacja zakresów przebudowy wlotów,
- umożliwienie realizacji wszystkich relacji skrętnych pojazdom ciężarowym w tym ciągnikom siodłowym z naczepą oraz autobusom dwuosiowym,
- uporządkowanie ruchu pieszego w rejonie skrzyżowania.

Zaprojektowano rondo o średnicy zewnętrznej wynoszącej 27,0m, z wyspą centralną o średnicy 11,0 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 5,5m a pierścienia wewnętrznego 2,5m. Zapropionowana geometria ronda ma najmniejsze parametry geometryczne pozwalające na



przejazd ciągnika siodłowego z naczepą o maksymalnej dopuszczonej do ruchu długości wynoszącej 16,5m.

Promienie łuków wyokrąglających na wlotach przyjęto o wartości 10,0 – 12,0 m, natomiast na zjeździe z ronda o wartości 12,0 m. Szerokość minimalna wlotu z segregacją ruchu wynosi 3,5 m a zjazdu z ronda 4,5 m. Odpowiednio dla wlotu i zjazdu z ronda bez segregacji ruchu – 3,5 m i 3,0 m.

Mając na uwadze śladowy ruch w ul. Składowej, bardzo małą szerokość działki na której jest zlokalizowana oraz możliwości włączenia do ronda założono na niej ruch jednokierunkowy w kierunku od ronda. W związku z powyższym przewidziano jedynie zjazd z ronda na ul. Składową. Rozwiązanie nie tylko daje łatwy dostęp do posesji leżących przy tej ulicy, ale również poprawi bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych, umożliwiając jednocześnie możliwość łatwego wyboru kierunku wyjazdu ul. Przeskok do ul. Geislera i dalej do ul. Kopernika (do ul. Żeromskiego) lub ul. Reymonta.

Na wlotach przez które odbywa się znaczący ruch pieszy zaprojektowano wysepki segregujące ruch o krawędziach równoległych o szerokości 2,0 m. Przewidziano wysepkę na północnym wlocie ul. Żeromskiego i wschodnim wlocie ul. Reymonta. Ponadto, umożliwiono ruch pieszy wokół ronda poprzez przejścia dla pieszych przez wszystkie wloty oraz powiększając szerokości chodników przy istniejących budynkach.

Na ul. Reymonta w kierunku wschodnim, gdzie w stanie istniejącym zlokalizowany jest przystanek autobusowy przewidziano geometrię jezdni dająca możliwość zatrzymania autobusu bez blokowania ruchu pojazdów na jezdni.

W projekcie uwzględniono również planowaną w przyszłości, przy rozbudowie ul. Żeromskiego dobudowę wzdłuż ulicy ścieżki rowerowej.

Koncepcyjne rozwiązanie geometryczne przedstawiono w części rysunkowej.

### **3.3. Przejezdność ronda**

Dla zaproponowanych rozwiązań geometrycznych ronda przeanalizowano jego przejezdność symulując trajektorie ruchu pojazdów.

Jako pojazd krytyczny przyjęto najdłuższy dopuszczony do ruchu ciągnik siodłowy z naczepą o łącznej długości 16,5 m. Przejezdność zapewnione dla wszystkich relacji. Z uwagi na rodzaj i strukturę ruchu w ulicy Składowej nie podlegała ona analizie.

Szczegóły analizy zamieszczono w części rysunkowej.

### 3.4. Niweleta

Niweletę drogi należy projektować, zapewniając spadki podłużne konieczne do odprowadzenia wody oraz dowiązanie do istniejących zjazdów i bram do posesji.

### 3.5. Konstrukcja nawierzchni

Zaleca się przyjęcie kategorii ruchu minimalnie jako KR3. Mając na uwadze że nawierzchnia ronda przeniesć musi naciski od pojazdów z wszystkich wlotów i o każdej relacji oraz stale zwiększający się ruch pojazdów na drogach zaleca się podniesienie kategorii ruchu w rejonie skrzyżowania do KR4. Podłoże pod nawierzchniami dróg należy doprowadzić do grupy nośności G1.

Nawierzchnię pierścienia ronda zaleca się wykonać z kostki kamiennej o dużych gabarytach oraz ograniczyć krawężnikiem kamiennym z uwagi na odbywający się na nim ruch ciężki.

Proponuje się następujące konstrukcje nawierzchni. Ostateczny dobór konstrukcji nawierzchni należy dokonać na etapie opracowywania projektu budowlanego.

#### 3.5.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni na rondzie i wlotach

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 8 cm
- warstwa podbudowy z betonu asfaltowego 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 20 cm
- zagęszczone podłoże doprowadzone do grupy nośności G1

#### 3.5.2. Konstrukcja nawierzchni pierścienia ronda

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej 15/17cm
- podsypka cementowo - piaskowa 4 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu C16/20 24 cm
- zagęszczone podłoże doprowadzone do grupy nośności G1

#### 3.5.3. Konstrukcja nawierzchni chodnika

- betonowa kostka brukowa / płyty betonowe 6 / 8 cm
- podsypka cementowo - piaskowa 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 10 cm

- zagęszczone podłoże

#### 3.5.4. Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 6 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 15 cm
- zagęszczone podłoże

#### 3.5.5. Konstrukcja nawierzchni zjazdów

- betonowa kostka brukowa 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 4 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa 0/31,5 mm 22 cm
- podłoże gruntowe doprowadzone do nośności G1

### 3.6. Odwodnienie

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przylegające pobocze lub do studni chłonnych.

Na etapie projektowania należy uwzględnić stosowne rozmieszczenie wpustów z osadnikiem i filtrem piaskowym oraz studni chłonnych czy innych systemów rozsączających.. Należy mieć na uwadze nie tylko potrzebą rozsączenia wód, ale również niezbędną retencję na wypadek gwałtownych opadów. Szczególną uwagę należy zwrócić na najniżej położone miejsca gdzie należy znacząco zwiększyć zdolności rozsączania i retencji sytemu.

### 3.7. Urządzenia infrastruktury technicznej

Przebudowa drogi koliduje z infrastrukturą uzbrojenia terenu. Kolizje w zakresie uzbrojenia terenu wskazano na planie sytuacyjnym. Wykonawca dokumentacji projektowej dla zadania powinien dokonać szczegółowej analizy kolizji przebudowywanej drogi z istniejącą infrastrukturą terenu oraz uwzględnić ich usunięcie w ramach opracowywanej dokumentacji.

### 3.8. Uwagi końcowe

Rozwiązanie zostało ukształtowane w taki sposób by możliwe było etapowe realizaowanie inwestycji. Przewidziano następujące etapy realizacji zadania:

- Odcinek od ul. Samorządowej do ul. Żeromskiego

- Odcinek od ul. Żeromskiego do ul. Tatrzańskiej
- Budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Żeromskiego
- Wykonanie frezowania i nakładki asfaltowej na ul. Reymonta

### **3.9. Uwagi końcowe**

- W przypadku wystąpienia okoliczności wymagających dokonania zmian w projekcie, należy zawiadomić nadzór autorski.
- Obiekty powinien wytyczyć uprawniony geodeta. Sytuacyjnie i wysokościowo należy dowiązać się do założonej osnowy geodezyjnej.
- Wszystkie prace powinny być prowadzone pod nadzorem i w porozumieniu z zarządcami sieci uzbrojenia terenu.
- Przed przystąpieniem do robót należy usunąć lub skutecznie zabezpieczyć wszystkie urządzenia i instalacje mogące ulec zniszczeniu lub stanowić zagrożenie przy prowadzeniu robót
- Przed ułożeniem nawierzchni należy sprawdzić czy zostały wykonane i wyregulowane wszystkie sieci i urządzenia infrastruktury lub uzbrojenia podziemnego.
- Należy przeprowadzać odbiory i inwentaryzację robót zanikających i ulegających zakryciu

## **4. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE**

### **4.1. Roboty drogowe realizowane mają być zgodnie z:**

- Projektem Wykonawczym,
- Zasadami budowy i sztuką budowlaną,
- Warunkami norm i aprobat technicznych.

### **4.2. Uwagi i informacje**

- Dopuszcza się wykonanie inwestycji z podziałem na etapy.
- Wszystkie prace powinny być prowadzone pod nadzorem i w porozumieniu z zarządcami sieci uzbrojenia terenu.
- Wykonawca powinien utrzymać ruch publiczny oraz utrzymać istniejące obiekty na terenie budowy, w okresie trwania realizacji przebudowy, aż do zakończenia i odbioru ostatecznego robót.

**KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU  
OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU**

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021

- Przed przystąpieniem do robót należy usunąć lub skutecznie zabezpieczyć wszystkie urządzenia i instalacje mogące ulec zniszczeniu lub stanowić zagrożenie przy prowadzeniu robót.
- Należy przeprowadzać odbiory i inwentaryzację robót zanikających i ulegających zakryciu.
- Wszystkie materiały użyte do wykonania drogi powinny posiadać świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie oraz spełniać wszelkie wymagania jakościowe.

## 5. WYKAZ DZIAŁEK PRZEWIDZIANYCH DO PRZEJĘCIA

Lp.	nr obrębu	nr działki	pow. wywł.	własność
1.	51	14/1		gmina Otwock
2.		14/2		gmina Otwock
3.		14/3	74,92	własność prywatna
4.		20		gmina Otwock
5.		15/2	222,77	własność prywatna
6.		16/3	240,53	własność prywatna
7.		16/6	15,31	własność prywatna
8.		23/5		skarb państwa
9.		19	240,96	własność prywatna
10.		21		gmina Otwock
11.		28/1	44,64	własność prywatna
12.		28/2		gmina Otwock
13.		23/5		skarb państwa
14.		23/1		skarb państwa
15.		6/1	1,43	własność prywatna
16.		4/6	291,25	własność prywatna
17.		4/7		gmina Otwock
18.		7/11		gmina Otwock
19.		7/9		gmina Otwock
20.		23/3		skarb państwa
21.		7/6		gmina Otwock
22.		23/2		skarb państwa
23.		8/4		gmina Otwock
24.		23/4		skarb państwa
25.		8/7		powiat otwocki
26.		11/1	37,35	własność prywatna
27.		11/2	1,39	własność prywatna

KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU  
OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021

28.		22		skarb państwa	
29.	53	20/8		skarb państwa	
30.		20/5	393,5	własność prywatna	
31.		23	23,15	własność prywatna	
32.		19/6	497,55	własność prywatna	
33.		19/5	553,87	własność prywatna	
34.		19/4		skarb państwa	
35.		19/3	729,90	własność prywatna 1/3, skarb państwa 2/3	
36.		17/5	9,43	własność prywatna	
37.		19/2		skarb państwa	
38.		19/1	687,59	własność prywatna	
40.		21/6	33,16	własność prywatna	
41.		71	5/7		skarb państwa
42.			6/9		gmina Otwock
43.			6/5		gmina Otwock
44.	5/7			skarb państwa	
45.	5/3			skarb państwa	
46.	2/9			skarb państwa	
47.	5/4			skarb państwa	
48.	5/5			skarb państwa	
49.	5/6			skarb państwa	
50.	5/8			skarb państwa	
51.	5/11			skarb państwa	
52.	5/10			skarb państwa	
53.	5/9			skarb państwa	
54.	1/6			gmina Otwock	
55.	5/12			skarb państwa	
56.	4/1			skarb państwa	
57.	73	9/2		skarb państwa	
58.		4/4		skarb państwa	
62.	76	33/1	201,75	własność prywatna	
63.		32		skarb państwa	
64.		33/2	92,17	własność prywatna	
65.		33/3	59,73	własność prywatna	
66.		34/4		własność prywatna	
67.		33/6		skarb państwa	
68.		35/1	32,16	własność prywatna	
69.		17/6	61,1	własność prywatna	
70.		35/2		gmina Otwock	
71.		19/1		gmina Otwock	
72.		33/5	262,92	własność prywatna	

KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU  
OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021

73.		33/4	178,06	własność prywatna
74.		39/1		własność prywatna
75.		39/2		gmina Otwock
76.		39/3		gmina Otwock
77.	79	176		gmina Otwock
78.		1	48,16	własność prywatna
79.		2/1		skarb państwa
80.		3/1		skarb państwa
81.		174/10	1040,43	własność prywatna
82.		174/9	89,63	własność prywatna
83.		174/8	186,21	własność prywatna
84.		174/7		skarb państwa
85.		174/6		skarb państwa
86.		174/5		skarb państwa
87.		174/4	130,25	własność prywatna
88.		174/3	499,41	własność prywatna
89.		174/2	137,1	własność prywatna
90.		174/1		skarb państwa
91.		175/1		skarb państwa
92.		175/2		skarb państwa
93.		175/3		skarb państwa
94.		175/4		skarb państwa
95.	82	49/7		gmina Otwock
96.		49/6		gmina Otwock
97.		49/4		gmina Otwock
98.		49/5		gmina Otwock
99.		50/6		skarb państwa
100.		50/5		skarb państwa
101.		50/7		skarb państwa
102.		50/4		skarb państwa
103.		50/3		skarb państwa
104.		50/2		skarb państwa
105.		50/1		skarb państwa
106.	94	52/1		skarb państwa
107.		48/2		skarb państwa
108.		52/2	13,87	własność prywatna
109.		61/1	210,13	własność prywatna
110.		61/2		skarb państwa
111.		58		gmina Otwock
112.		59		gmina Otwock
113.	95	69/1		gmina Otwock
114.		42/3	11,44	własność prywatna

KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU  
OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021

115.		70/1	81,06	własność prywatna
116.		70/5		skarb państwa
117.		71/4		gmina Otwock
118.		70/2		skarb państwa
119.		70/3		skarb państwa
120.		70/4		gmina Otwock
121.		59/3		gmina Otwock
122.		61/11		gmina Otwock
123.	96	59/3		gmina Otwock
124.		54		skarb państwa
125.		53		gmina Otwock
126.		59/3		gmina Otwock
127.		56/12		gmina Otwock
128.	97	34/10		skarb państwa
129.		34/9	197,17	własność prywatna
130.		1/8	180,33	własność prywatna
131.		1/5	82,91	własność prywatna
132.		1/6	19,45	własność prywatna
133.		1/7	73,99	własność prywatna
134.		1/3	26,48	własność prywatna
135.		1/1	103,41	własność prywatna
136.		2/1		gmina Otwock
137.		33/2		gmina Otwock
138.		28/1		skarb państwa
139.		28/2		skarb państwa
140.		31/1		gmina Otwock
141.		31/2		gmina Otwock
142.		5/1	2,54	własność prywatna

## II. UPRAWNIENIA PROJEKTANTA



# KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021



PODKARPACKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
35-060 Rzeszów, ul. J. Słowackiego 20



Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
PDK OIIB/KK/0054/0042/08

Rzeszów, 2008-12-31

## 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, art.12 ust.3, art.13 ust.1 pkt 1, art.14 ust.1 pkt 2a 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, § 15 i § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 z późn. zm.*), w związku z art.104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000 r., Nr 98 poz.1071 z późn. zm.*)

stwierdzamy, że

**Pan MICHAŁ MICHNIEWICZ**  
magister inżynier  
/kierunek studiów - budownictwo /  
ur. 10 sierpnia 1979 r., miejsce urodzenia - Puławy  
otrzymał

### UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny **PDK/0120/POOD/08**

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.*) odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwołanie decyzji.

### Pouczenie

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

Skład Orzekający PDK OIIB

dr inż. Zbigniew Plewako .....

mgr inż. Andrzej Hliniak .....

inż. Stanisław Dołęgowski .....

- Otrzymują:
1. Pan Michał Michniewicz  
zam. Lecka 380  
36-030 Błażowa
  2. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
  3. a/a



Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej

**Pan Michał Michniewicz**

- I. Na mocy art. 12 ust.1 pkt 1 i art.13 ust. i 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 i § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 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 z późn. zm.), uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń 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.

Uprawnienia budowlane do projektowania uprawniają również do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności, objętej niniejszymi uprawnieniami,

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej  
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
  
dr inż. Zbigniew Plewako

# KONCEPCJA ROZBUDOWY PASA DROGOWEGO UL. REYMONTA NA ODCINKU OD UL. SAMORZĄDOWEJ DO UL. TATRZAŃSKIEJ W OTWOCKU

PROJEKT KONCEPCYJNY

08.2021



## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**MAZ-TV7-E1T-Z89 \***

Pan MICHAŁ MICHNIEWICZ o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0128/09  
adres zamieszkania ul. KOBIELSKA 6 M 3, 04-359 WARSZAWA  
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-03-01 do 2022-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-02-17 roku przez:

Roman Lulis, 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. 1430] 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.

Podpisane elektronicznie

### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**