



Biuro Projektowo-Konsultingowe
EUROSTRADA[®] Sp. z o.o.

Przedsięwzięcie: **Budowa ulicy Karłowatej Sosny w Pilawie,
Gmina Piaseczno**

Adres obiektu: woj. Mazowieckie, powiat piaseczyński, gmina Piaseczno

**Jednostka
ewidencyjna:** 141804_5, Gmina Piaseczno – obszar wiejski

Obręby ewidencyjne: 0030 Pilawa

**Nazwa i adres
inwestora:** **BURMISTRZ MIASTA I GMINY PIASECZNO**
05-500 Piaseczno, ul. Kościuszki 5

Biuro Projektowe: **Biuro Projektowo-Konsultingowe EUROSTRADA Sp. z o.o.**
Chylce, ul. Przyjacielska 2c, 05-510 Konstancin-Jeziorna
tel. +22 644-87-62, e-mail: biuro@eurostrada.pl

Nazwa opracowania: **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Branża: **Drogowa**

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
Projektant	mgr inż. Daniel Kopyt	MAZ/0522/PBD/19	
Sprawdzający	mgr inż. Wojciech Parciński	Wa-836/94	



Piaseczno

CHYLICE, STYCZEŃ 2021

Spis treści:

I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1 WSTĘP	3
1.1 Przedmiot inwestycji	3
1.2 Inwestor	3
1.3 Lokalizacja inwestycji	3
1.4 Cel przedsięwzięcia	3
1.5 Podstawy prawne projektowania inwestycji	3
2 STAN ISTNIEJĄCY	4
2.1 Istniejące zagospodarowanie terenu	4
2.2 Istniejąca sieć drogowa	5
3 ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	5
3.1 Rozwiązania drogowe	5
3.2 Podstawowe parametry techniczne	5
3.3 Obsługa przyległego terenu	6
3.4 Ruch pieszy i rowerowy	6
3.5 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	6
4 ROZWIĄZANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	6
5 OZNAKOWANIE PIONOWE	6
6 OZNAKOWANIE POZIOME	7
7 WYTYCZNE ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY	7
8 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	7
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	8
1. Plan orientacyjny	skala 1 : 10 000
2. Projekt stałej organizacji ruchu	skala 1 : 500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1 WSTĘP

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest **Budowa ulicy Karłowatej Sosny w Pilawie, Gmina Piaseczno.**

1.2 Inwestor

Inwestorem przedsięwzięcia jest Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno, 05-500 Piaseczno, ul. Kościuszki 5.

1.3 Lokalizacja inwestycji

Projektowana droga gminna zlokalizowana jest na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie piaseczyńskim, w gminie Piaseczno, w obrębie ewidencyjnym Pilawa.

1.4 Cel przedsięwzięcia

Projektuje się budowę ul. Karłowatej Sosny długości ok 525m, której głównym celem jest zapewnienie połączenia pomiędzy ul. Klonową a ul. Owocową oraz poprawa komfortu i bezpieczeństwa jej użytkowników

1.5 Podstawy prawne projektowania inwestycji

Inwestycja będzie prowadzona w trybie określonym w Ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2018, poz. 1474 z późn. zm.).

Poniżej przedstawiono podstawowe akty prawne będące podstawą wykonania projektu:

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz.U. 2018, poz. 1474 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz.U. 2016, poz. 1440 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. 2016 r., poz. 290, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* (Dz. U. z 2016 r., poz. 1629, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (Dz.U. z 2017 r., poz. 1566),
- 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* (Dz.U. 2016, poz. 535 z późn. zm.),
- 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. 2016, poz. 124 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 03 lipca 2003 r *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz.U. 2013, poz. 1326 z późn. zm.),

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w *sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego* (Dz.U. 2012 r., poz. 462 z późn. zm.),
- 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. 2013 poz. 1129 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (DzU. 2016, poz. 71).

2 STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Istniejące zagospodarowanie terenu

Ulica Karłowatej Sosny jest drogą dojazdową, wzdłuż której zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz zagrodowa. Początek projektowanej drogi zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2816W (ul. Klonowa), a jej koniec na skrzyżowaniu z ul. Owocową. W stanie istniejącym ul. Karłowatej Sosny ma nawierzchnię z kruszywa o średniej grubości ok. 40 cm. Nie ma wydzielonych ciągów pieszych i rowerowych.

Nieruchomości graniczące z ul. Karłowatej Sosny są ogrodzone. Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających jest zmienna i waha się w zakresie od 3,5 do 7,5m. Pas terenu w liniach ogrodzeń waha się w zakresie od 4,5 do 7,5m.

Wzdłuż ul. Karłowatej Sosny zlokalizowane są urządzenia infrastruktury technicznej: napowietrzna linia elektroenergetyczna niskiego napięcia, oświetlenie uliczne, napowietrzna linia telekomunikacyjna oraz podziemne sieci: elektroenergetyczne niskiego napięcia, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne. W rejonie km 0+100 - 0+105 zlokalizowana jest po lewej stronie drogi nasłupowa stacja transformatorowa oraz przejście poprzeczne napowietrznej linii elektroenergetycznej SN. Część z istniejących urządzeń infrastruktury technicznej koliduje z projektowanym układem drogowym.

Wzdłuż ogrodzeń na terenach działek przyległych do drogi znajdują się liczne zakrzewienia w formie żywopłotów, jak również pojedyncze drzewa oraz skupiny drzew. Na odcinku od początku opracowania do km 0+250 przeważają młodsze okazy drzew, głównie iglastych. Na dalszym odcinku dominują drzewa o średnicach od 20 do 45cm. Większość stanowią sosny z pojedynczymi okazami brzoź.

Obszar, na którym planuje się budowę ulicy po nowym śladzie tj. od ul. Karłowatej Sosny w km 0+410 do skrzyżowania z ul. Owocową stanowią nieużytki oraz łąki. Nie występują kolidujące z drogą urządzenia infrastruktury technicznej. W miejscu włączenia do ul. Owocowej znajduje się skupisko sosen o średnicach od 20 do 40cm. W odległości ok. 25m od projektowanej ul. Karłowatej Sosny zlokalizowany jest równolegle po jej lewej stronie rów melioracyjny przecinający ul. Owocową. W ul. Owocowej zlokalizowane są podziemne sieci: wodociąg, kanalizacja sanitarna oraz gazociąg, które nie kolidują z projektowanym układem drogowym. Nie koliduje również istniejące oświetlenie uliczne. Szerokość

wydzielonego pasa drogowego wynosi 4,5 m na odcinku od ul. Karłowatej Sosny do granicy działki w ok. km 0+478 i 9,0 m na dalszym odcinku.

2.2 Istniejąca sieć drogowa

Istniejąca ulica Karłowatej Sosny jest drogą klasy D. Zlokalizowana jest w Gminie Piaseczno w miejscowości Pilawa. Stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych po zachodniej stronie drogi powiatowej nr 2816W (ul. Klonowa) i powiązana jest z nią poprzez skrzyżowanie zwykłe. Koniec drogi zlokalizowany jest w odległości ok 550m od ul. Klonowej na granicy Chojnowskiego Parku Krajobrazowego. Wzdłuż tej granicy przebiega droga leśna zlokalizowana w granicach parku. Ulica Karłowatej Sosny nie ma powiązania z innymi drogami publicznymi. W odległości ok. 100 na północ przebiega równoległa ul. Owocowa, która również ma powiązanie z ul. Klonową.

3 ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

3.1 Rozwiązania drogowe

Projektuje się drogę gminną, której początek przyjęto na skrzyżowaniu ul. Karłowatej Sosny z ul. Klonową. Podstawowym założeniem dla projektowanych rozwiązań było pozostawienie linii ogrodzeń po jednej stronie drogi z pozyskaniem niezbędnego terenu dla budowy ulicy po stronie przeciwległej. Dla ulicy Karłowatej Sosny, będącej drogą klasy D przyjęto jezdnię o jednym pasie ruchu, przeznaczoną do ruchu w obu kierunkach. Zaprojektowano mijanki w km 0+085 i 0+320. Szerokość jezdni wynosi 3,5m. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,75m.

Na odcinku od km 0+000 do km 0+100 przebieg ulicy dostosowano do ogrodzenia posesji po prawej stronie. Pozyskanie gruntów konieczne będzie po stronie lewej ulicy.

Na odcinku od km 0+100 do km 0+300 przyjęto dostosowanie się z rozwiązaniami drogowymi do ogrodzenia po lewej stronie. Pozyskanie gruntów po stronie prawej przewiduje się do linii istniejących bram. Rozwiązanie to pozwala pozostawić istniejącą napowietrzną linię telekomunikacyjną oraz gazociąg, który będzie zlokalizowany poza projektowaną nawierzchnią.

Na odcinku od km 0+300 do km 0+355 konieczne będzie pozyskanie nieruchomości i po obu stronach drogi.

Na odcinku od km 0+355 do końca opracowania rozwiązania dostosowano do linii rozgraniczającej po lewej stronie, przewidując po stronie prawej pozyskanie nieruchomości w niezbędnym zakresie.

3.2 Podstawowe parametry techniczne

- Klasa techniczna drogi – D - dojazdowa
- Prędkość projektowa – 30 km/h
- Kategoria ruchu KR1
- Nośność konstrukcji nawierzchni - 100 kN/oś
- Projektowany przekrój poprzeczny – 1 x 3,5 m
- Szerokość jezdni w obrębie mijanek – 5,15m i 6,0m
- Pobocze gruntowe – 0,75 m
- Chodnik – 2,0 m

3.3 Obsługa przyległego terenu

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu wzdłuż projektowanej drogi przewidziano wykonanie zjazdów indywidualnych oraz publicznych do przyległych nieruchomości. Sytuacyjnie i wysokościowo zostaną one dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu. Szerokość zjazdów dostosowano do szerokości istniejących bram.

3.4 Ruch pieszny i rowerowy

Ruch pieszny odbywać się będzie poboczem usytuowanym przy jezdni, natomiast ruch rowerowy odbywać się będzie po jezdni na zasadach ogólnych.

3.5 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W ramach urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przewiduje się zastosowanie, zgodnie z postanowieniami odpowiednich przepisów:

- oznakowanie pionowe,
- oznakowanie poziome,

Przewiduje się oświetlenie całego projektowanego odcinka drogi gminnej.

4 ROZWIĄZANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Projekt oznakowania pionowego i poziomego został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami: *Prawem o ruchu drogowym, Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach Dz. U. Nr 220 z dn. 23.12.2003 r., Załącznikami do w/w rozporządzenia.*

Elementy oznakowania tj. znaki drogowe poziome, pionowe, tablice, drogowskazy przedstawione w kolorach jako znaki projektowane należy ustawić zgodnie ze wskazaniem na planach sytuacyjnych, z uwzględnieniem wymogów zawartych w ww. aktach prawnych.

5 OZNAKOWANIE PIONOWE

Rozmieszczenie pionowych znaków drogowych pokazano w części rysunkowej projektu stałej organizacji ruchu.

Wielkość znaków ustawianych w powinna odpowiadać na drodze gminnej grupie wielkości znaków małych.

Do wykonania lic znaków należy zastosować folie:

- folie typu 2 [II] w przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a
- folie typu 1 [I] dla pozostałych znaków

Lokalizacja znaków w przekroju poprzecznym drogi powinna odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach Dz. U. Nr 220 z dn. 23.12.2003 r. Przy przekroju ulicznym znaki umieszczać poza chodnikiem, a w przypadku, gdy szer. chodnika jest większa niż 2,0 m należy montować je na wysięgniku.

Na planie sytuacyjnym pokazano kolorem szarym oznakowanie istniejące. Oznakowanie istniejące w rejonie połączeń z istniejącym układem drogowym należy zdemonstrować lub dostosować do rozwiązań docelowych.

6 OZNAKOWANIE POZIOME

Znaki drogowe poziome, umieszczone na nawierzchni w postaci linii ciągłych lub przerywanych, pojedynczych lub podwójnych, strzałek, napisów, symboli oraz innych linii związanych z oznaczeniem określonych miejsc na tej nawierzchni należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową. Oznakowanie poziome należy wykonać mechanicznie materiałami zgodnymi ze specyfikacją techniczną.

Oznakowanie poziome drogi należy wykonać jako grubowarstwowe.

7 WYTYCZNE ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY

Wykonawca wykona i uzgodni Projekt organizacji na czas budowy. W projekcie tym należy przewidzieć płynność odbywającego się ruchu z zachowaniem bezpieczeństwa wszystkich jego uczestników.

W przypadku przerwy w robotach na sezon zimowy należy przed rozpoczęciem przerwy wykonać oznakowanie poziome drogi, które by funkcjonowało w okresie przerwy. Po wykonaniu wszystkich robót należy wykonać ostateczne oznakowanie poziome.

Projekt organizacji robót oraz harmonogram wykona Wykonawca w dostosowaniu do przyjętych technologii i posiadanego sprzętu. Wszystkie roboty należy prowadzić z uwzględnieniem uwag, opinii i uzgodnień zawartych w projekcie.

UWAGI:

Wykonawca robót przed przystąpieniem do robót powinien uzyskać pozwolenie na zajęcie pasa drogowego. Ewentualne zamknięcia wjazdów na posesję należy uzgodnić z ich właścicielami.

8 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu wiąże się z zakończeniem realizacji przedmiotowej inwestycji. Termin ten uzależniony jest m.in. od czasu trwania procedur administracyjnych związanych z uzyskaniem Decyzji ZRID, przetargowych, jak i samego okresu budowy.

Przewiduje się, że zakończenie budowy i wprowadzenie stałej organizacji ruchu może nastąpić w II kwartale 2022 roku.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|----|----------------------------------|----------------|
| 1. | Plan orientacyjny | skala 1:10 000 |
| 2. | Projekt stałej organizacji ruchu | skala 1 : 500 |