



<u>INWESTOR:</u>	BURMISTRZ MIASTA I GMINY PIASECZNO ul. Kościuszki 5 05-500 Piaseczno	
<u>JEDNOSTKA PROJEKTOWA:</u>	KAPPA CONCEPT MICHAŁ CZERNICKI ul. Wólczyńska 61 lok. 68 01-931 Warszawa	

<u>NAZWA INWESTYCJI:</u>	Budowa ulicy Kordiana w Piasecznie, Gmina Piaseczno
<u>STADIUM:</u>	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU
<u>LOKALIZACJA INWESTYCJI:</u>	woj. Mazowieckie, powiat piaseczyński, gmina Piaseczno jednostka ewidencyjna: 141804_4, Gmina Piaseczno – miasto obręb ewidencyjny: 0070 Piaseczno

<u>STANOWISKO</u>	<u>SPECJALNOŚĆ:</u>	<u>IMIĘ I NAZWISKO:</u>	<u>NR UPRAWNIEN:</u>	<u>PODPIS:</u>
Opracował	drogowa	mgr inż. Michał Czernicki	MAZ/0017/PWOD/14	

<u>DATA:</u>	10.2022
--------------	----------------

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

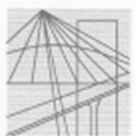
Przebudowa ulicy Księdza Marka w Piasecznie, Gmina Piaseczno

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA	3
DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO	4
OPIS TECHNICZNY	7
1. WSTĘP.....	8
1.1. Przedmiot inwestycji.....	8
1.2. Cel i zakres dokumentacji.....	8
1.3. Materiały wyjściowe	8
2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU	8
2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu	8
2.2. Istniejąca sieć drogowa	9
2.3. Istniejące oznakowanie poziome	9
2.4. Istniejące oznakowanie pionowe	9
3. STAN PROJEKTOWANY	9
3.1. Podstawowe parametry techniczne	9
3.2. Trasa w planie	9
3.3. Trasa w przekroju podłużnym	9
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	10
4.1. Oznakowanie poziome.....	10
4.2. Oznakowanie pionowe.....	10
4.3. Wykaz projektowanego oznakowania.....	10
5. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	11
6. OPINIE I UZGODNIENIA.....	11
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	12

CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Mazowiecka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt. MAZ/7131-7132/97/14/D

Warszawa, dnia 25 czerwca 2014 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42 z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1-5, ust. 3, art. 13 ust. 1, 3 i 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Michał Czernicki
magister inżynier
ur. dnia 29 września 1986 roku w Warszawie
otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr MAZ/0017/PWOD/14

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

Szczegółowy zakres uprawnień

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1-5, art. 13 ust. 1, 3 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/ kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- 3/ kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- 4/ wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- 5/ sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

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

III. Na mocy § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:
projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim 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.

UZASADNIENIE

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

POUCZENIE

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

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

Skład Orzekający

1/ dr hab. inż. Eugeniusz Koda, prof. nadzw.

2/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

3/ mgr inż. Krzysztof Booss



Otrzymują:

1. Pan Michał Czernicki
ul. Gołuchowska 9 m. 76
01-485 Warszawa
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja projektowa opracowana na potrzeby budowy ul. Kordiana w Piasecznie, Gmina Piaseczno.

1.2. Cel i zakres dokumentacji

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu ma na celu uzyskanie zatwierdzenia organu zarządzającego ruchem – Starosty Piaseczyńskiego, a następnie wdrożenia go po wykonaniu rozbudowy przedmiotowych ulic.

1.3. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Piaseczno a Kappa Concept Michał Czernicki z dn. 11.01.2022 r.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999 r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 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. 2003 nr 220, poz. 2181 z późn. zm.);
- Wytyczne i zalecenia Zamawiającego zawarte w dokumentacji przetargowej i przekazane na etapie opracowywania dokumentacji.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Ulica Kordiana jest drogą dojazdową, wzdłuż której zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz zagrodowe. Początek drogi zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2831W (ul. Główna). W stanie istniejącym ul. Kordiana ma nawierzchnię gruntową z licznymi zadoleniami i nierównościami. Nie ma wycielonych ciągów pieszych i rowerowych. Droga nie posiada urządzeń odwadniających. Wody opadowe powierzchniowo są wchłaniane w tereny zielone.

Część nieruchomości graniczących z ulicą Kordiana jest ogrodzona (po południowej stronie). Od północnej strony znajdują się działki będące we władaniu Polskich Kolei Państwowych S. A. oraz Skarbu Państwa (użytkowanie wieczyste dla Gminy Belsk Duży, Gminy Błędów, Gminy Grójec oraz Gminy Piaseczno) – obszar należący do Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej, które nie posiadają ogrodzenia. Pas terenu w istniejących liniach waha się w zakresie od 3,0 m do 9,0 m.

Na terenie działki nr 8/2 znajduje się zabytkowy dworzec kolejki wąskotorowej Piaseczno Gołków wpisany do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków pod nr PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_14_BK.199885 będący w złym stanie technicznym i wyłączonym z użytkowania.

Wzdłuż ul. Kordiana zlokalizowane są urządzenia infrastruktury technicznej: napowietrzna linia elektroenergetyczna, oświetlenie uliczne, napowietrzna linia telekomunikacyjna oraz podziemne sieci elektroenergetyczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne.

Wzdłuż projektowanej drogi znajdują się liczne drzewa i krzewy. Część z nich o znikomych walorach estetycznych koliduje z inwestycją i wymaga usunięcia.

2.2. Istniejąca sieć drogowa

Istniejąca ulica Kordiana jest drogą klasy D. Zlokalizowana jest w Gminie Piaseczno w miejscowości Piaseczno. Stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych przy ulicy Wenedów oraz przy ulicy Gwalberta.

Ulica Kordiana rozpoczyna się na zjeździe z ulicy Głównej będącą drogą powiatową nr 2841W.

2.3. Istniejące oznakowanie poziome

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie poziome, które zostało przedstawione na planie sytuacyjnym oznakowania (Rys. 2).

2.4. Istniejące oznakowanie pionowe

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe, które zostało przedstawione na planie sytuacyjnym oznakowania (Rys. 2).

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Podstawowe parametry techniczne

W projekcie założono następujące parametry techniczne dla ul. Kordiana:

- klasa funkcjonalno-techniczna drogi – D (dojazdowa),
- prędkość projektowa – 30 km/h
- kategoria ruchu KR2,
- Projektowany przekrój poprzeczny – 2 x 2,25 m (uspokojenie ruchu na całej długości drogi) oraz 2 x 2,5 (przy skrzyżowaniu z ul. Główną);
- spadek poprzeczny – daszkowy 2%,
- zjazdy indywidualne o szerokości min. 3,5 m.
- zjazdy publiczne o szerokości min. 3,5 m.

3.2. Trasa w planie

Początek kilometraża przyjęto na skrzyżowaniu ul. Kordiana z ul. Główną. 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 Kordiana, będącej drogą klasy D przyjęto jezdnię o dwóch pasach ruchu o szerokości 2,25 m z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu na całej długości drogi. Szerokość jezdni wynosi 4,5m. Droga posiada obustronne pobocza z kruszywa łamanego kamiennego o szerokości 0,75m.

Projektowana ul. Kordiana na odcinku od km 0+000 do km 0+100 biegnie po istniejącym śladzie. W km 0+125 projektowana ulica zakręca w prawo pod kątem ok. 45°. Dalej po nowym śladzie biegnie aż do placu do zawracania przy działce nr 50/1.

3.3. Trasa w przekroju podłużnym

Trasa w przekroju podłużnym została dostosowana do rzędnych istniejących bram i zagospodarowania terenu wokół drogi. Na długości odcinka po istniejącym śladzie niweleta została poprowadzona w poziomie istniejącej nawierzchni tłuczniowej z lokalnymi obniżeniami, co umożliwi odpowiednie ukształtowanie przyległych pasów zieleni i zagospodarowanie w ich obrębie wód opadowych i roztopowych. Na odcinku po nowym śladzie droga poprowadzona została w poziomie istniejącego terenu.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii segregacyjnych, linii przejść dla pieszych oraz linii zatrzymania.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowane oznakowania poziomego to ok. 13 m².

Oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (Rys. 2).

4.2. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (Rys. 2).

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe małe. Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej typu 1 za wyjątkiem znaków A-7, D-6, dla których obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2. Znaki, których odwrotna strona nie zostanie wykorzystana do umieszczenia znaku dla pojazdów jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą.

Folie do lic odblaskowych znaków miejscowości muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym ważnymi Aprobatami Technicznymi, wydanymi przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Znaki należy tak lokalizować by w przekroju poprzecznym tarcze znaków w całości znajdowały się w odległości minimum 0,50 m od krawędzi drogi. Minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od nawierzchni chodnika powinna wynosić min. 2,2 m. Lokalizacja znaków powinna zapewniać ich dobrą widoczność.

Przewiduje się umocowanie znaków na słupkach z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o przekroju okrągłym Ø 60mm. Kształt słupka: prosty, odgięty lub z wysięgnikiem należy dostosować do sytuacji terenowej. Lokalizacja słupka znaku pokazanego na projekcie jest przybliżona - słupek należy sytuować tak aby nie naruszał skrajni drogowej i zapewniał właściwą widoczność tarczy. Znaki należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej podwójnie zaginaną krawędzią na obwodzie znaku.

Przed przystąpieniem do robót należy również wykonać przekopy kontrolne celem ustalenia lokalizacji uzbrojenia podziemnego.

Szczegółowe wymagania w zakresie wykonania oznakowania pionowego zostały podane w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 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. 2003 nr 220, poz. 2181).

4.3. Wykaz projektowanego oznakowania

Wykaz projektowanego oznakowania przedstawia poniższa tabela.

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE				
Oznakowanie pionowe				
L.p.	Symbol	Ilość	Oznaczenie	Uwagi
1	A-7	1 szt	„ustęp pierwszeństwa”	
2	D-1	2 szt	„pierwszeństwo przejazdu”	
3	D-4a	1 szt	„droga bez przejazdu”	
4	D-6	2 szt	„przejście dla pieszych”	
5	D-40	2 szt	„strefa zamieszkania”	
6	D-41	2 szt	„koniec strefy zamieszkania”	
Oznakowanie poziome				
L.p.	Symbol	Ilość	Oznaczenie	Uwagi
1	P-1e	9 mb	„linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka”	

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Budowa ulicy Kordiana w Piasecznie, Gmina Piaseczno

2	P-4	13 mb	„linia podwójna ciągła”	
3	P-10	5 mb	„przejście dla pieszych”	
4	P-13	5 mb	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	
5	P-14	3 mb	„linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”	
6	P-25	15 mb	„próg zwalniający”	

5. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zaprojektowaną organizację należy wprowadzić niezwłocznie po zakończeniu rozbudowy. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu musi zostać ona sprawdzona za zgodność z niniejszym opracowaniem.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to III kwartał 2023 r.

6. OPINIE I UZGODNIENIA

Organem zatwierdzającym organizację ruchu w zakresie drogi gminnej będzie Starosta Piaseczyński.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

<u>L.P.</u>	<u>NR RYSUNKU:</u>	<u>SKALA:</u>	<u>NAZWA:</u>
1	SOR-1	1:10 000	Plan orientacyjny
2	SOR-2	1:500	Plan sytuacyjny oznakowania