



<u>INWESTOR:</u>	GMINA SZYDŁOWIEC Pl. Rynek Wielki 1 26-500 Szydłowiec	
<u>JEDNOSTKA PROJEKTOWA:</u>	KAPPA CONCEPT MICHAŁ CZERNICKI ul. Wólczyńska 61 lok. 68 01-931 Warszawa	

<u>NAZWA INWESTYCJI:</u>	Przebudowa drogi wewnętrznej we wsi Sadek
<u>PRZEDMIOT OPRACOWANIA:</u>	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU
<u>LOKALIZACJA INWESTYCJI</u>	województwo mazowieckie, powiat szydłowiecki, gmina Szydłowiec jednostka ewidencyjna: 143005_5. (Gmina Szydłowiec); obręb nr 0012: nr ew. dz.: 374, 410, 771, 773

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

<u>DATA:</u>	12.2021	<u>NR EGZEMPLARZA:</u>	
--------------	----------------	------------------------	--

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

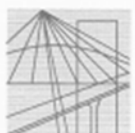
Przebudowa drogi wewnętrznej we wsi Sadek

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA	3
DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO	4
OPIS TECHNICZNY	7
1. WSTĘP	8
1.1. Materiały wyjściowe	8
1.2. Przedmiot i cel inwestycji	8
1.3. Cel i zakres dokumentacji	8
2. STAN ISTNIEJĄCY	8
2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu	8
2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych	9
2.3. Istniejące oznakowanie poziome	9
2.4. Istniejące oznakowanie pionowe	9
3. STAN PROJEKTOWANY	9
3.1. Parametry projektowe	9
3.2. Rozwiązania w planie	9
3.3. Rozwiązania wysokościowe	9
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	9
4.1. Oznakowanie poziome	9
4.2. Oznakowanie pionowe	9
4.3. Wykaz projektowanego oznakowania	10
5. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	10
6. OPINIE I UZGODNIENIA	10
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	11
Rys. 1	Plan orientacyjny
Rys. 2	Plan sytuacyjny oznakowania
	skala 1:10 000
	skala 1:500

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. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Szydłowiec a Kappa Concept Michał Czernicki z dn. 25.03.2021 r.
- Inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie.
- 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.

1.2. Przedmiot i cel inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi wewnętrznej we wsi Sadek pomiędzy DP nr 4016W oraz DG 400504W, gmina Szydłowiec, powiat szydłowiecki, województwo mazowieckie.

Zakres budowy obejmuje:

- wykonanie jezdni z kostki betonowej,
- wykonanie zjazdów z kostki brukowej betonowej,
- wykonanie poboczy,
- wykonanie chodników/dojść do posesji,
- wykonanie rowów odwadniających nawierzchnie utwardzone.

Niniejsza inwestycja ma na celu poprawę stanu technicznego i użytkowego drogi poprzez a także zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu.

1.3. Cel i zakres dokumentacji

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

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest pomiędzy dwoma drogami publicznymi: drogą powiatową nr 4016W oraz drogą gminną 400504W we wsi Sadek. W stanie obecnym droga ta przebiega przez teren o rzadkiej zabudowie (budynki mieszkalne jednorodzinnego).

W pasie drogowym zlokalizowane są urządzenia uzbrojenia terenu: linie napowietrzne elektryczne, sieć wodociągowa oraz trasy kablowe telekomunikacyjne.

2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Droga w stanie obecnym posiada nawierzchnię gruntową o nienormowej szerokości, spadkach poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane są w pobocza gruntowe oraz w nieliczne rowy odwadniające. Obsługa zabudowy odbywa się z jezdni istniejącymi zjazdami.

2.3. Istniejące oznakowanie poziome

W trakcie przygotowania opracowania podczas inwentaryzacji nie stwierdzono oznakowania poziomego.

2.4. Istniejące oznakowanie pionowe

W trakcie przygotowania opracowania podczas inwentaryzacji nie stwierdzono oznakowania pionowego.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry projektowe

Ze uwagi na fakt, że droga wewnętrzna nie kwalifikuje się do dróg publicznych, przyjęto następujące parametry techniczne,

- szerokość jezdni – 4,5 m,
- przekrój poprzeczny jezdni – droga dwupasowa dwukierunkowa (1x2),
- prędkość projektowa – 30 km/h,

3.2. Rozwiązania w planie

Droga wewnętrzna we wsi Sadek zaprojektowana do możliwości terenowych oraz wymagań przepisów techniczno-budowlanych. Na całej długości droga ta posiada szerokość 4,5 m. Po obu stronach zaprojektowano pobocza utwardzone o szerokości 0,75 m.

3.3. Rozwiązania wysokościowe

Projektowana ulica została dostosowana do istniejących spadów terenu tak by w naturalny sposób dostosować się do otaczającego terenu.

Dokumentacja projektowa zakłada odprowadzenie wód deszczowych do rowów przydrożnych zaprojektowanych na całej długości drogi wewnętrznej.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii „próg zwalniający” na projektowanych dwóch progach zwalniających. Znajduje się one w pik. 0+210 oraz 0+385.

Dodatkowo na fragmencie drogi powiatowej DP 4016W wprowadza się oznakowanie poziome krawędziowe – P-7c i P-7d.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

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.

Tabela 1. Projektowane oznakowanie.

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE				
Oznakowanie pionowe				
L.p.	Symbol	Ilość	Oznaczenie	Uwagi
1	A-11a	4 szt	Próg zwalniający	
2	B-33	4 szt	Ograniczenie prędkości	„30 km/h”
3	T-1	4 szt	Ogranicznik skrajni poziomej drogi	„20 m”
4	D-46	2 szt	Droga wewnętrzna	
5	D-47	2 szt	Koniec drogi wewnętrznej	
Oznakowanie pionowe				
L.p.	Symbol	Ilość	Oznaczenie	Uwagi
1	P-7c	35 mb	Linia krawędziowa - przerywana wąska	
2	P-7d	76 mb	Linia krawędziowa - ciągła wąska	
3	P-25	18 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 30.06.2022 r.

6. OPINIE I UZGODNIENIA

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

CZĘŚĆ RYSUNKOWA
