

I. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Aktualny podkład mapowy – skala 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)
- Zał. 1 – 4 do rozporządzenia 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. Nr 220, poz. 2181),
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. nr 110 z późniejszymi zmianami).
- Wizja w terenie,

II. Zakres opracowania

Zakresem opracowania jest projekt zmiany stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi gminnej na odcinku Golin - Brzeźniak.

Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu realizowana jest przez zastosowanie elementów:

- nowej nawierzchni drogi gminnej,
- nowego oznakowania pionowego i poziomego.

III. Stan istniejący

Obecnie nawierzchnię drogi gminnej stanowi warstwa kruszywa o szerokości jezdni ok. 3,5 -5,0m z obustronnymi poboczeniami gruntowymi. Odwodnienie jezdni odbywa się powierzchniowo w przyległy teren pasa drogowego. Pochylenie poprzeczne jezdni 3% daszkowe.

IV Charakterystyka ruchu

Droga gminna głównie prowadzi ruch związany z funkcjonowaniem miejscowości które łączy.

V. Procedura doboru rozwiązania oświetleniowego

VI. Stan projektowany

Przebudowie podlega droga gminna publiczna klasy L. Prędkość projektowa 40 km/h. Projektuje się jezdnię o szerokości od 3,5 do 5,0m o pochyleniu poprzecznym daszkowym 2,0%.

Na potrzeby opracowania przyjęto lokalną kilometrację.

Początek opracowania tj. km 0+000.00 przyjęto w miejscowości Brzeźniak. Koniec w km 2+603.64 na wlocie do miejscowości Golin.

Od km 0+000.00 do km 0+125.90 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00m z obustronnym poboczem z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m. Od km 0+125.90 do km 0+195.00 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,5m z obustronnym poboczem z kruszywa łamanego szerokości 0,75m. Od km 0+195.00 do km 636.00 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75m. W km 0+584.50 zaprojektowano wyspę separującą ruch, której zadaniem jest odgięcie toru jazdy na wlocie do miejscowości co spowoduje zmniejszenie prędkości pojazdów. Zaprojektowano wyspę o szerokości 3,00m i długości 15,00m. Na długości wyspy zakłada się wykonanie pasów ruchu o szerokości 3,00m. Wyspę zaprojektowano o nawierzchni z płyt betonowych ograniczonych krawężnikiem betonowym trapezowym 30/25. Krawężniki zaprojektowano także na krawędziach jezdni na odcinku gdzie szerokość jezdni jest większa jak 5,00m. Na wyspie zaprojektowano oznakowanie aktywne w postaci znaków U-5b z C9. Dodatkowo na krawężnikach ograniczających wyspę zaprojektowano punktowe elementy odbłaskowe.

Od km 0+636.00 do km 2+062.00 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,50m z wyłączeniem odcinka od km 1+370.75 do km 1+402.15 gdzie zaprojektowano mijankę na długości której jezdni posiada szerokość 5,00m. Skos wjazdowy i wyjazdowy 1:2. Od km 2+062.00 do km 2+126.45 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00m. Od km 2+126.45 do km 2+340.79 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,50m. Od km 2+340.79 do km 2+390.43 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00m. Od km 2+390.43 do km 2+603.64 zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,50m.

1.1. PROJEKTOWANE ELEMENTY W PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nawierzchnia jezdni w śladzie istniejącej.

- warstwa ścieralna z AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z AC11W gr. 6-8cm,
- istniejąca nawierzchnia,

Nawierzchnia zjazdów.

- warstwa ścieralna z AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z AC11W gr. 6-8cm,
- istniejąca nawierzchnia,

Nawierzchnia jezdni na odcinku poszerzenia jezdni

- warstwa ścieralna z AC11S gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z AC11W gr. 6-8cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20cm

Nawierzchnia wyspy separującej ruch

- płytki betonowe 30x30 gr. 10cm
 - podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20cm
-

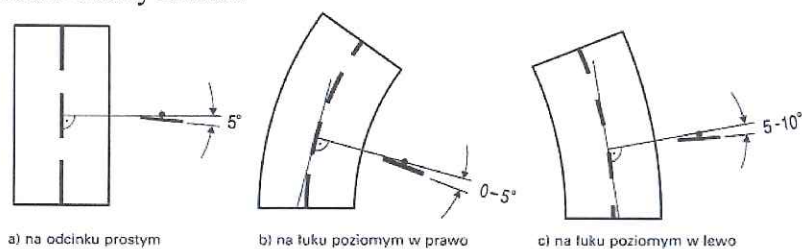
Wyspę separującą ograniczono krawężnikami wyspowymi 30/25cm na ławie betonowej z oporem C12/15. Krawężniki wyspowe zaprojektowano także na krawędzi jezdni drogi gminnej na długości projektowanej wyspy.

Wzdłuż drogi gminnej zaprojektowano obustronnie pobocza z kruszywa łamanego 0/32 gr. 12cm stabilizowanego mechanicznie. Pochylenie poprzeczne 6,0%.

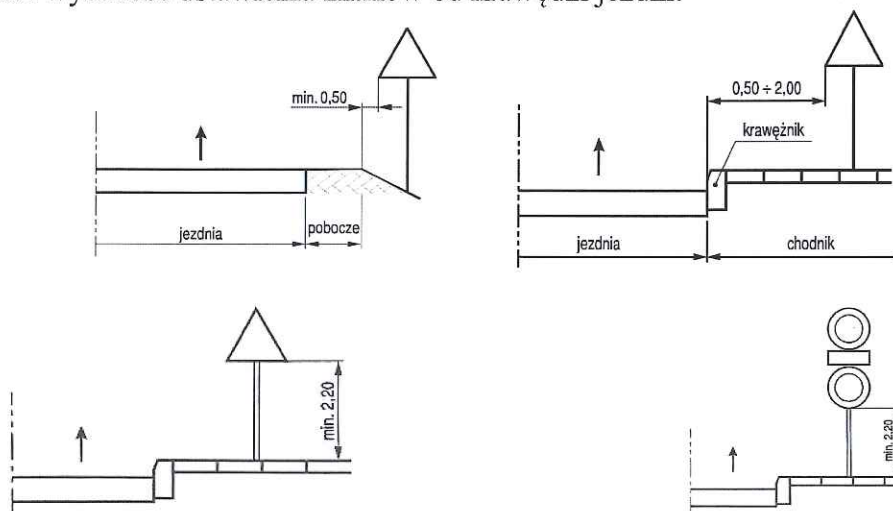
VII. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
Średnie	S	900	800		600

VIII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg. planszy organizacji ruchu - Rys 2. Istniejące znaki podlegają demontażowi. Nowe znaki należy ustawić z grupy wielkości średnie.

Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Nazwa	Szt.	Uwagi
A-12	3	Znaki nowe
B-33	6	Znaki nowe
A-30	2	Znaki nowe
T-18X	2	Znaki nowe
U-5B c9	2	Znaki nowe
B-34	3	Znaki nowe
A-1	2	Znaki nowe
A-2	2	Znaki nowe
Razem	22	

b) Oznakowanie poziome

W obszarze inwestycji zaprojektowano oznakowanie poziome w obszarze wysp separujących ruch w postaci obszarów wyłączonych z ruchu. Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe koloru białego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Zestawienie oznakowania:

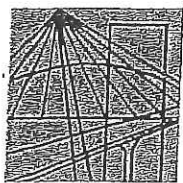
Symbol znaku poziomego	Ilość na jednostkę		Ilość [mb/szt.]	Powierzchnia [m2]
Linie na skrzyżowaniach i przejściach				
P-7b	0,12	m2/m	52	6,25
P-21a	0,38	m2/m2	30	11,44
SUMA				17,69

Termin wprowadzenia: 2022.

Termin wprowadzenia: 2022.

Opracował: mgr inż. Marcin Jurewicz





ZACHODNIOPOMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK-0054-0009(4)/15

Szczecin, dnia 16 czerwca 2015 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2014 r. poz. 1946), art. 12 ust. 2, ust. 3, ust. 4c pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) oraz § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Marcin Stanisław Jurewicz
magister inżynier budownictwa
ur. dnia 8 marca 1985 r. w Drezdenku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny ZAP/0074/POOD/15
do projektowania
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń.

Uzasadnienie

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

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



Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Andrzej Gałkiewicz

mgr inż. Gustaw Kordas

prof. dr hab. inż. Władysław Szaflik

Otrzymują:

1. Pan Marcin Stanisław Jurewicz
ul. Ks. Bp. Władysława Bandurskiego 96/59, 71-685 Szczecin
2. Okręgowa Rada ZOIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. OKK - aa

Uprawnienia budowlane nadane

Panu Marcinowi Stanisławowi Jurewiczowi
magistrowi inżynierowi budownictwa
ur. dnia 8 marca 1985 r. w Drezdenku

numer ewidencyjny ZAP/0074/POOD/15
do projektowania
w specjalności inżynieryjnej drogowej
bez ograniczeń

upoważniają w zakresie nadanej specjalności:

I. na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i pkt 5 oraz art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych;

II. na podstawie § 13 ust. 4 i § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie do:

- 1) projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - a) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich, oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,
- 2) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu.

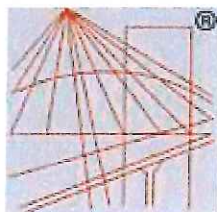


Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Andrzej Gałkiewicz

mgr inż. Gustaw Kordas

prof. dr hab. inż. Władysław Szaflik



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

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-DYB-2DP-P5M *

Pan Marcin Stanisław JUREWICZ o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0198/15

adres zamieszkania ul. Bandurskiego 96/59, 71-685 SZCZECIN

jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-01-01 do 2021-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-01-07 roku przez:

Jan Bobkiewicz, Przewodniczący Rady Zachodniopomorskiej 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. 1450) 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 lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.