

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

- 1. Uprawnienia**
- 2. Opis techniczny**
- 3. Uzgodnienia**
  - 3.1. Zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu nr 2164/11 z dn. 20.12.2011
- 4. Rysunki**
  - 4.1. Stała organizacja ruchu skala 1:500



MAZOWIECKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA



sygn. akt. MAZ/7131/ 429 /07/D

Warszawa, dnia 27 grudnia 2007 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 i 5, ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 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), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

**Pan Krzysztof Opasiński**

**magister inżynier**

**urodzony 31 grudnia 1977 roku w m. Gostynin, syn Lecha**

**uzyskał**

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

**nr MAZ/0351/POOD/07**

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

## UZASADNIENIE

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

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień został opisany na odwrocie niniejszej 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.

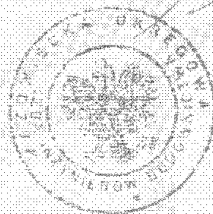
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

## Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Krzysztof Booss





MAZOWIECKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Warszawa, 1 lutego 2012

## Zaświadczenie

Pan KRZYSZTOF OPASIŃSKI

miejsce zamieszkania:

ul. PŁOCKA 29

09-530 GĄBIN

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym: MAZ/BD/0144/08

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia: 1 marca 2012 r. do dnia: 28 lutego 2013 r.

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA  
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO  
mgr inż. Jerzy Kotowski



**WOJEWODA PODKARPACKI**

35-959 Rzeszów, skr. poczt. 297

ul. Grunwaldzka 15

R.XII.A.-7131/69/02

Rzeszów, 2002 - 11-08

**DECYZJA**  
**O NADANIU UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1, ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000r. z późn. zm./ oraz art.62 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów / Dz.U.Nr.5 poz.42 z 2001r. i zm. Dz.U. Nr.23 poz.221 z 2002r./ oraz § 4 ust. 2 i § 9 ust.1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. Nr 8 poz. 38 z 1995r. z późn. zm./ i art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /tekst jednolity: Dz. U. Nr 98 poz. 1071 z 2000 r./, po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

**Pan TOMASZ KOWAL**

**magister inżynier**

(kierunek studiów - budownictwo)

ur. 12 kwietnia 1974r. w Lubaczowie

**otrzymuje**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

Nr ewid. K - 209/02

**do projektowania bez ograniczeń**  
**w specjalności konstrukcyjno-budowlanej**

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, za pośrednictwem Wojewody Podkarpackiego, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Tomasz Kowal  
ul. Wojska Polskiego 21  
37-600 Lubaczów
2. a/a



Z up. WOJEWODY PODKARPACKIEGO

*[Signature]*  
mgr inż. arch. Władysław Woźniak  
Z-C.A. DYREKTORA WYDZIAŁU  
ROZWOJU REGIONALNEGO  
ARCHITEKT WOJEWÓDZKI



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-SID-BJ8-4QP \*

Pan TOMASZ ANDRZEJ KOWAL o numerze ewidencyjnym MAZ/BO/8363/03  
adres zamieszkania ul. STRAŻACKA 4 m. 39, 05-850 OŻARÓW MAZOWIECKI  
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2012-10-01 do 2013-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2012-09-26 roku przez:

Mieczysław Grodzki, 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. 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

## OPIS TECHNICZNY

## 1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na podstawie umowy nr DZP/19/PN/16/11 z dn. 10 czerwca 2011 pomiędzy Zarządem Dróg Miejskich a firmą AZET Sp. z o.o. na opracowanie projektów budowlano – wykonawczych dwóch stanowisk do kontroli obciążenia osi pojazdów samochodowych.

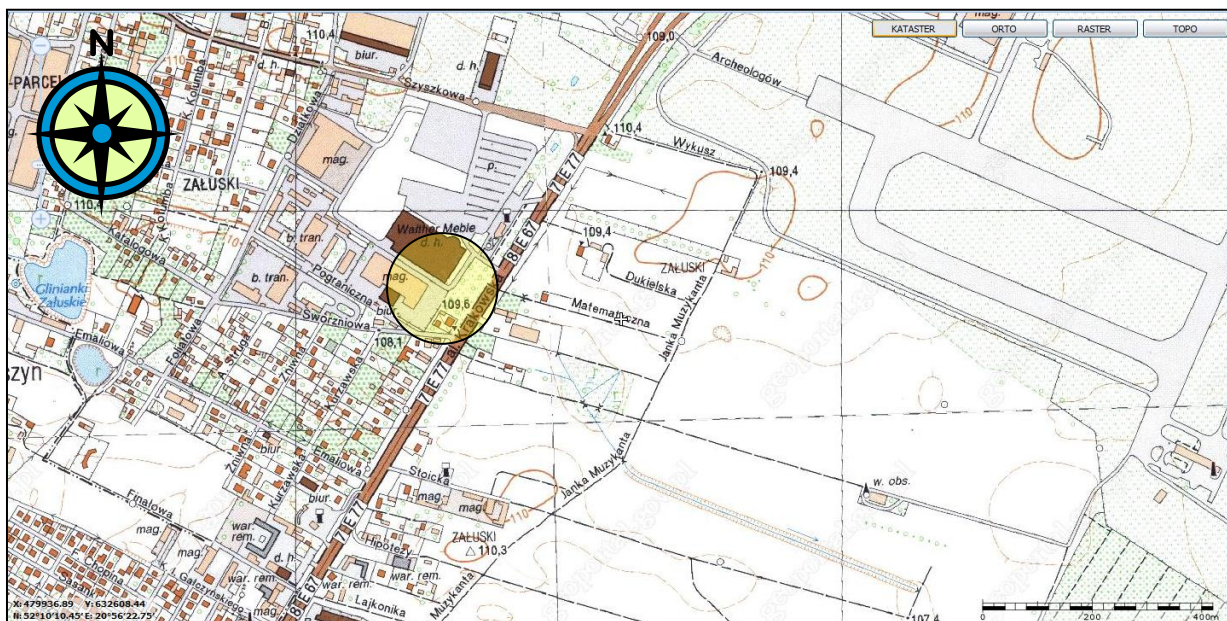
Przedstawiona w projekcie inwestycja stanowi zadanie 1 – opracowanie projektu przebudowy Al. Krakowskiej związanej z realizacją stanowiska do kontroli obciążenia osi pojazdów samochodowych w rejonie ul. Szyszkowej.

## 2. Zakres i lokalizacja inwestycji

## 2.1. Zakres opracowania

Zakresem projektu stałej organizacji ruchu objęto odcinek Al. Krakowskiej o długości ok. 300m, położony w dz. Włochy m. st. Warszawy, woj. Mazowieckie

## 2.2. Orientacyjna lokalizacja inwestycji



Rys.1. Orientacyjna lokalizacja inwestycji (źródło [www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl))

### 3. Materiały wyjściowe do opracowania

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Inwentaryzacja istniejących nawierzchni oraz oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- Dokumentacja geotechniczna, wykonana przez Olczak Geol
- Projekt magistrali wodociągowej Dn 400 – opracowanie Cewok Sp. z o.o.
- Rozporządzenie ministra gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 188/2007)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)
- Załączniki 1,2,3,4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach - Zał. do Dz.U. nr 220 poz.2181.

### 4. Stan istniejący

#### 4.1. Układ drogowy

Al. Krakowska jest ulicą klasy technicznej GP (główna ruchu przyspieszonego) położona w ciągu drogi krajowej nr 7. Al. Krakowska jest jedną z najważniejszych tras wjazdowych do Warszawy, prowadząca ruchu z kierunku Krakowa i Katowic.

Zmierzone w szczycie porannym natężenie ruchu w kierunku Centrum wyniosło ok. 1400p/h.

Szerokość linii rozgraniczających w rejonie inwestycji wynosi 50m.

Ulica posiada dwie jezdnie o szerokości po 10,0m rozdzielone pasem zieleni i barierami ochronnymi. Na każdej z jezdni wyznaczono trzy pasy do jazdy na wprost.

Po obu stronach jezdni wykonano chodniki o szerokości 1,5m oddzielone od jezdni pasem zieleni.



Jezdnie odwadniane są do otwartych rowów drogowych.

Na jezdni obowiązuje zakaz zatrzymywania się i postoju.

Po stronie zachodniej do pasa drogowego przylega teren Centrum Handlowe Okęcie. Zjazd z jezdni wschodniej Al. Krakowskiej na teren Centrum odbywa się z lewoskrętu starowanego sygnalizacją świetlną.

Po stronie zachodniej do pasa drogowego przylegają posesje z zakładami usługowym lub użytki rolne.

W rejonie projektowanego stanowiska występuje skrzyżowanie z ul. Matematyczną. Ul. Matematyczna jest ulicą gminną, klasy D (dojazdowa) o nawierzchni z trylinki na odcinku ok. 20m i gruntową na dalszym odcinku.

Na odcinku inwestycji występują w pasie drogowym nasadzenia pojedynczych drzew i krzewów, nie kolidujące z inwestycją.

Otoczenie drogi na odcinku inwestycji stanowią tereny użytkowane rolniczo.

## 5. Rozwiązanie projektowe

### 5.1. Roboty drogowe

Zaprojektowano dodatkowy pas w jezdni Al. Krakowskiej o szerokości 3,0m, służący do skrętu w ul. Matematyczną i wjazd na stanowisko. Stanowisko o długości ok. 120 posiada jezdnię wykonaną z betonu asfaltowego o szerokości od 6,0m do 7,0m.

Zgodnie z wymogami rozporządzenia, nawierzchnia w strefie ważenia zaprojektowana została z betonu cementowego, co powoduje jednocześnie jej wyróżnienie od pozostałej części jezdni.

Spadek poprzeczny na odcinku ważenia zaprojektowano o wartości 2,0%, podłużny 0,2% (dop. 1,0%).

Przy strefie ważenia zaprojektowano stanowisko postojowe dla pojazdu WITD o nawierzchni z kostki betonowej.

Z uwagi na wyniesienie poziomu stanowiska ponad teren istniejący oraz zbliżenie się do granicy pasa drogowego, przy stanowisku dla pojazdu WITD zaprojektowano mur oporowy o wysokości ok. 1,1m pow. poziomemu terenowi, zakończony balustradą.

Na odcinku dodatkowego pasa ruchu i stanowiska do ważenia (ok. 200m) przewidziano przebudowę chodnika. Chodnik oddzielony od jezdni



zaprojektowano o szerokości 1,5m, chodnik przyległy do jezdni o szerokości 2,0m.

## 5.2. Stała organizacja ruchu

- W związku z budową dodatkowego pasa należy wymienić znaki F-10 oraz przestawić istniejące znaki ustawione przy krawędzi jezdni
- Przy wjeździe na stanowisko przewiduje się ustawienie znaku zakazującego ruchu wszelkich pojazdów z tabliczką „Nie dotyczy służb uprawnionych do kontroli pojazdów”.
- Na wjeździe i wyjeździe ze stanowiska zaprojektowano przejścia dla pieszych oznakowane znakami pionowymi i poziomymi
- Wzdłuż stanowiska do ważenia pojazdów przewidziano przymocowanie do nawierzchni separatora U-25a barwy żółtej, wys. 70mm mającego na celu wyznaczenie toru jazdy pojazdu wjeżdżającego na wagę.
- Przy wyjeździe w Al. Krakowską przewiduje się ustawienie znaków A-7 i C-2 dla pojazdów wyjeżdżających oraz znak D-1 dla jadących Al. Krakowską
- W związku z wymianą latarni oświetlenia ulicznego należy zdjąć umieszczone na nich znaki pionowe oraz tablicę MSI i umieścić ponownie na nowych latarniach
- Zgodnie z wymogami Zarządu Dróg Miejskich. istniejące znaki zaznaczone w projekcie jako do przestawienia należy wymienić na nowe

## 5.3. Oznakowanie pionowe

L.p.	Rodzaj znaku	Ilość [szt.]
1.	Zdjęcie tablicy znaków pionowych	10
2.	Demontaż słupków	4
3.	Montaż zdjętej tablicy znaku	3
4.	Słupki do znaków pionowych	9
5.	Znak A-7	1
6.	Znak B-1	1
7.	Tabliczka pod znak B-1	1
8.	Znak B-23	1

9.	Znak B-36	1
10.	Znak C-2	1
11.	Znak D-1	2
12.	Znak D-3	1
13.	Znak D-6	2
14.	Znak D-18	1
15.	Znak F-10	2

Tabela 1. Zestawienie oznakowania pionowego

Należy ustawić znaki pionowe o wielkości średniej z folią odblaskową typu 2.

#### 5.4. Oznakowanie poziome

L.p.	Rodzaj oznakowania	Długość [m]	Pow. jedn. [m <sup>2</sup> /mb]	Ilość [m <sup>2</sup> ]
1.	Linia P-1c	62	0,12	7,44
2.	Linia P-7a	97	0,12	11,64
3.	Linia P-7b	18	0,24	4,32
4.	Znak P-8d	2	1,49	2,98
5.	Linia P-10	51	0,5	25,50
6.	Linia P-13	19	0,2625	4,99
7.	Linia P-14	6	0,375	2,25
	<b>RAZEM</b>			<b>59,12</b>

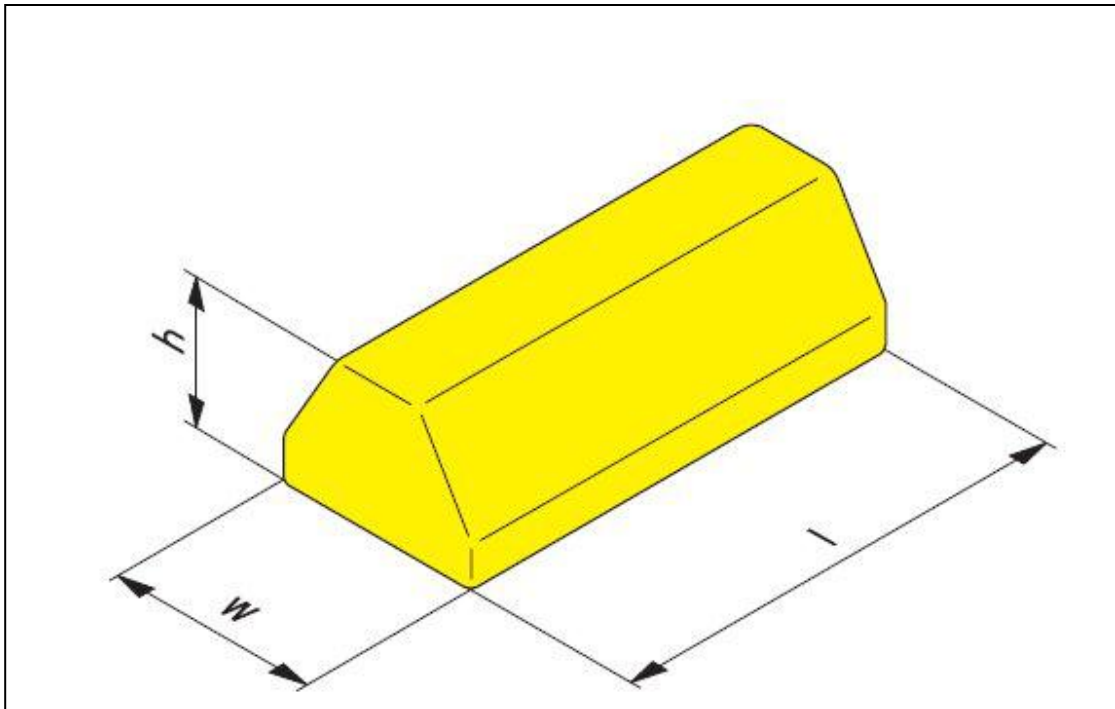
Tabela 2. Zestawienie oznakowania poziomego

Oznakowanie poziome należy wykonać grubowarstwowo koloru białego za pomocą mas chemoutwardzalnych.

#### 5.5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

L.p.	Rodzaj znaku	Ilość [m] lub [szt.]
1.	Słupki przeszkodowy U-5a	1
2.	Separator ciągły U-25a	16
3.	Balustrada U-11a	19

Tabela 3. Zestawienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego



Rys.2. Przykład separatora U-25a

Separatory należy wykonać z elementów o wysokości  $h=70\text{mm}$  i szerokości  $w=150\text{ mm}$ .

Szczegóły i wymiary balustrady U-11a przedstawiono w tomie „Drogi i ukształtowanie terenu”.

## 6. Uwagi dodatkowe

Prace związane z wprowadzaniem stałej organizacji ruchu prowadzić zgodnie z zaleceniami Zarządu Dróg Miejskich, umieszczonymi na zatwierdzeniu projektu organizacji ruchu.