


Nazwa i adres jednostki projektowania:	<div><div></div><div>BIURO PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH KRZYSZTOF SULIGA UL. TECZOWA 3/6, 05-270 MARKI TEL: 791-95-65-51, EMAIL: BIURO@BPI-KS.PL NIP: 693-202-60-76</div></div>
Inwestor:	ZARZĄD POWIATU GRÓJECKIEGO ul. marsz. J. Piłsudskiego 59 05-600 GRÓJEC
Nazwa inwestycji:	PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1602W WILCZORUDA - MICHRÓW
Nazwa obiektu:	Droga powiatowa 1602W
Lokalizacja obiektu:	gmina Pniewy, powiat grójecki Obręb 13 Jurki – działka nr: 51 Obręb 20 Kruszew – działka nr: 13/1 Obręb 22 Michrów – działki nr: 27
Faza:	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY
Branża:	Inżynieria ruchu
Projektant	mgr inż. Krzysztof Suliga upr. nr 83/DOS/12
TOM IV - PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	
IX.2018 r.	Egz.

Spis treści

1	Cel i zakres opracowania	2
2	Podstawy wykonania opracowania	2
3	Opis stanu istniejącego	2
4	Opis stanu projektowego	2
5	Charakterystyka istniejącego ruchu	3
6	Etapowanie robót budowlanych	3
7	Parametry techniczno-funkcjonalne oznakowania drogowego	3
8	Uwagi	4
9	Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu	5
10	Załączniki	5
11	Część rysunkowa	5

1 Cel i zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt czasowej stałej organizacji ruchu na czas przebudowy wykonany w ramach projektu „Przebudowa drogi powiatowej nr 1602W Wilczoruda - Michrów” na terenie Gminy Pniewy.

2 Podstawy wykonania opracowania

Do wykonania niniejszego opracowania posłużyły następujące materiały wyjściowe:

- umowa z Inwestorem,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- obowiązujące przepisy w zakresie organizacji ruchu oraz prawa o ruchu drogowym,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

3 Opis stanu istniejącego

Droga powiatowa 1602W Wilczoruda – Michrów (na odcinku od skrzyżowania z DK50 w miejscowości Jurki do skrzyżowania z DP1601W w miejscowości Michrów) to droga klasy Z. Jezdnia, w zależności od lokalizacji, ma szerokość 4,2 - 5,0 m. Jezdnia posiada nawierzchnię asfaltową jednak w przeważającej części jej stan jest zły - posiada liczne spękania oraz wyrwy. Droga na długości objętej opracowaniem nie posiada chodników. Ruch pieszki odbywa się po poboczu gruntowym.

Droga krzyżuje się z:

- drogami gminnymi: 160913W (w miejscowości Kruszew), 160912W (pomiędzy Kruszewem a Michrowem),
- drogami wewnętrznymi gminnymi.

Charakterystycznymi elementami zagospodarowania terenów przyległych są:

- ośrodek szkolno - wychowawczy w Jurkach
- szkoła w Kruszewie.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych odbywa się na nieutwardzone pobocze. Droga biegnie przez teren słabo zabudowany (zabudowa mieszkaniowo-zagrodowa, budynki gospodarcze), obsługując przyległy teren za pomocą zjazdów. W sąsiedztwie drogi występują liczne pola uprawne oraz sady.

W sąsiedztwie drogi występuje zieleń w postaci drzew, krzewów, trawników oraz roślin uprawnych.

4 Opis stanu projektowego

Planowana przebudowa będzie obejmować:

- przebudowę jezdni,
- budowę chodnika,
- odtworzenie, przebudowę lub budowę elementów odwodnienia powierzchniowego (przydrożne rowy otwarte, przepusty na zjazdach, rowy kryte, wyloty do rowów melioracyjnych),
- remont przepustów na przecinających drogę rowach melioracyjnych,
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów.

Po przebudowie droga powiatowa będzie drogą jednojezdniową, dwukierunkową klasy Z.

Wycince podlegać będą zlokalizowane na terenie inwestycji drzewa i krzewy kolidujące z projektowanymi elementami drogi a także drzewa ograniczające widoczność i tworzące zagrożenie dla poruszających się pojazdów.

Przyjęto następujące parametry techniczne:

- klasa drogi – Z,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- szerokość pasa ruchu – 3,0 m,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- szerokość pobocza – 1,0 m,
- szerokość chodnika przylegającego do jezdni 2,0 m,

Odwodnienie – za pomocą rowów trawiastych oraz rowów krytych.

Pozostałe, niewyszczególnione parametry przyjęto zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne (Dz.U. 43 poz. 430).

5 Charakterystyka istniejącego ruchu

Ciąg dróg będący przedmiotem opracowania wykorzystywany jest głównie przez ruch o zasięgu gminnym, przez okolicznych miejscowości jako dojazd do gospodarstw oraz dojazd do sadów. Największym generatorem oraz atraktorem ruchu jest szkoła w Kruszewie.

Ze względu na brak miarodajnych pomiarów ruchu, wykonano ocenę natężenia ruchu na podstawie obserwacji własnych (grudzień 2015, czerwiec 2017). Należy założyć, że w sezonie sadowniczym ruch zmienia swoją strukturę rodzajową – zwiększeniu ulega udział samochodów ciężarowych oraz traktorów. Panujące w grudniu natężenie ruchu należy zakwalifikować do kategorii obciążenia ruchem KR3

6 Etapowanie robót budowlanych

Faza I

Faza I zakłada wykonanie pełnego zakresu robót na odcinku drogi powiatowej DP1602W od skrzyżowania z drogą krajową nr 50 w kierunku miejscowości Jurki (długość odcinka 200m). Pozwoli to na dalsze, bezpieczne wykonywanie robót w Fazie II w systemie wahadłowym, tworząc miejsce dla kumulowania się pojazdów skręcających z DK50 w kierunku Kruszewa.

W tej Fazie wprowadza się objazd zamkniętego odcinka zgodnie z załączonymi rysunkami (COR-1602-E1-xx).

Faza II

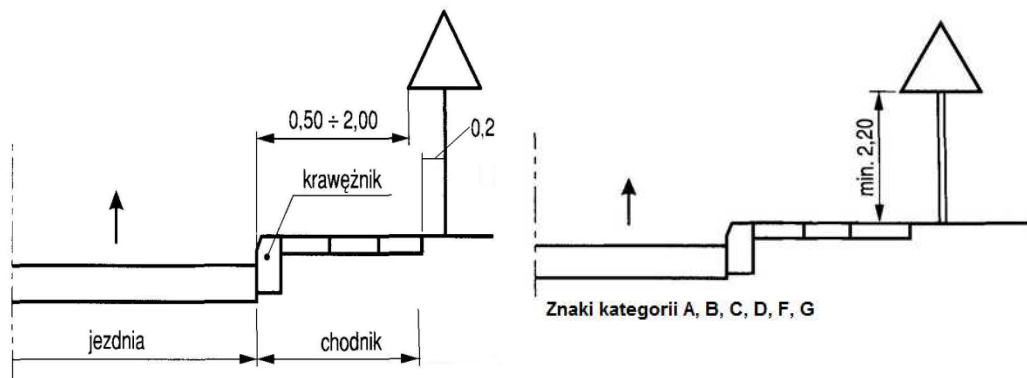
Faza II zakłada wykonywanie w systemie wahadłowym połowicznego remontu nawierzchni i budowy chodnika oraz elementów odwodnienia. Dopuszcza się wykonywanie jednocześnie kilku odcinków z zastrzeżeniem, że nie mogą być jednocześnie robione następujące po sobie odcinki, a minimalna przerwa między odcinkami roboczymi nie może być mniejsza niż 500m. Ruch wahadłowy powinien być sterowany ręcznie. Dopuszcza się sterowanie sygnalizacją świetlną jedynie w godzinach nocnych (chyba, że natężenie ruchu pozostaje za wysokie dla sterowania automatycznego).

7 Parametry techniczno-funkcjonalne oznakowania drogowego

Znaki pionowe powinny spełniać następujące wymagania:

- wielkość tablic znaków – o jedną grupę wielkości wyższa niż stosowana na danym odcinku drogi,
- tablice znaków pokryte folią odblaskową II generacji,
- należy użyć podkładów z blachy stalowej z zaokrąglonymi krawędziami
- tył tablic znaków powinien być koloru szarego, posiadać tabliczkę znamionową z datą produkcji, datą ustawienia oraz nazwę producenta,
- tablice znaków powinny być montowane do słupków za pomocą ocynkowanych obejm stalowych,
- tablice znaków powinny być montowane na ocynkowanych stalowych słupkach o przekroju kołowym lub eliptycznym, $\phi 60\text{mm}$

Znaki pionowe należy umieszczać zgodnie z poniższymi schematami.



8 Uwagi

- Wszyscy pracujący mają obowiązek noszenia kamizelek ostrzegawczych,
- Przed rozpoczęciem robót Wykonawca ma obowiązek poinformować mieszkańców posesji przyległych do drogi o utrudnieniach związanych z remontem drogi. W każdym etapie robót należy zapewnić awaryjny dojazd do posesji,
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy umieścić zgodnie z Rozporządzeniem 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 z dnia 23.12.2003 r.).
- Na 7 dni przed wprowadzeniem zamknięcia, wykonawca robót zobowiązany jest poinformować mieszkańców oraz firmy zlokalizowane przy drodze powiatowej. O tym fakcie Wykonawca jest również zobowiązany poinformować Policję oraz Zarząd Dróg Powiatowych w Grójcu oraz zarządców dróg, po których wyznacza się objazdy.
- Po każdym etapie Wykonawca jest zobowiązany do uprzątnięcia terenu i przywrócenia zagospodarowania pasa drogowego do stanu sprzed rozpoczęcia prac. Z uwagi na ingerencję w ciągi komunikacyjne, Wykonawca prac jest zobowiązany do zwrócenia szczególnej uwagi na ruch pieszych w rejonie prowadzonych robót budowlanych.

9 Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu jest ściśle związany z przebudową drogi. Szacowany termin wprowadzenia I kwartał 2018 r.

10 Załączniki

1. Opinia zarządcy drogi – Zarząd Dróg Powiatowych w Grójcu.
2. Opinia GDDKiA – Rejon w Grójcu
3. Opinia Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Grójcu

11 Część rysunkowa

W części rysunkowej zamieszczono następujące rysunki:

1. COR-1602-E1-OR – Plan orientacyjny objazdów (Faza I),
2. COR-1602-E1-OB – Tablice objazdów (Faza I),
3. COR-1602-E1-O1 do 03 – Projekt czasowej organizacji ruchu (Faza I), SKALA 1:500,
4. COR-PO – Plan orientacyjny (Faza II),
5. COR-1602-E2 do E29 – Projekt czasowej organizacji ruchu (Faza II), SKALA 1:500,

Załączniki

Część rysunkowa