

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA.

I. CZĘŚĆ OPISOWA I UZGODNIENIA

1. *Strona tytułowa*
2. *Zawartość opracowania*
3. *Opis techniczny*

II. CZĘŚĆ RYSUKOWA

1. *Plan orientacyjny lokalizacji planowanej inwestycji – rys. nr 1,*
2. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (lokalizacja schematów powtarzalnych – pas drogowy drogi powiatowej)*
3. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze powiatowej – odcinek prostoliniowy) – rys. nr 3.1,*
4. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze powiatowej – odcinek prostoliniowy) – rys. nr 3.2,*
5. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze powiatowej w obrębie skrzyżowania z drogą gminną) – rys. nr 4.1,*
6. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze powiatowej w obrębie skrzyżowania z drogą gminną) – rys. nr 4.2,*
7. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 5.1,*
8. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 5.2,*
9. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej*
10. *w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 5.3,*
11. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 5.4,*

12. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 6.1,*
13. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 6.2,*
14. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej*
15. *w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 6.3,*
16. *Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania (schemat zabezpieczenia robót na drodze gminnej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową) – rys. nr 6.4,*

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU WPROWADZONEJ W RAMACH „Rozbudowa drogi powiatowej nr 4224W Węgrów – Popielów – Turna – Górki Borze”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu opracowany w związku z zamiarem wykonania robót budowlanych polegających na **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 4224W Węgrów – Popielów – Turna – Górki Borze”** według warunków uzyskanych w trakcie prowadzonych uzgodnień z Zamawiającym oraz Zarządcą drogi.

Projekt opracowano na podstawie:

- inwentaryzacji istniejącego oznakowania poziomego i pionowego dróg objętych opracowaniem,
- warunków ruchu i parametrów przekroju ulic,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie „Szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem”,
- Obowiązujących wytycznych, norm i przepisów prawnych,
- uzgodnień i opinii uzyskanych w trakcie opracowania.

II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.

Projekt Czasowej Organizacji Ruchu opracowano w celu określenia lokalizacji tymczasowego oznakowania pionowego w trakcie prowadzonych robót budowlanych obejmujących swoim zakresem wykonanie planowanej inwestycji.

III. STAN ISTNIEJĄCY I WARUNKI RUCHU.

Teren opracowania/inwestycji położony jest w województwie mazowieckim, powiecie węgrowskim na terenie gminy Korytnica oraz gminy Liw.

Obecnie droga objęta zamierzeniem inwestycyjnym służy obsłudze komunikacyjnej zabudowy mieszkaniowej o charakterze mieszanym, gruntów wykorzystywanych do produkcji roślinnej (użytki rolne), głównie łąki, pastwiska i grunty orne oraz tereny leśne. Wzdłuż drogi powiatowej nr 4224W znajdują się niewielkie fragmenty obszarów leśnych oraz liczne zadrzewienia.

W stanie istniejącym droga powiatowa nr 4224W posiada pas drogowy o zmiennej szerokości ok. **9,50 m** do ok. **15,50 m** z jezdnią o zmiennej szerokości **5,0 m – 5,5 m** o nawierzchni asfaltowej.

Nawierzchnia z betonu asfaltowego nie ma właściwego profilu poprzecznego i podłużnego co utrudnia odwodnienie korony drogi i obniża komfort przejazdu, ze względu na stan nawierzchni

wymagający częstych prac utrzymaniowych, tj. profilowania poprzecznego i podłużnego, a przede wszystkim powoduje duży hałas ze względu na ich łączenia.

Ulica nie posiada typowego odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej. Odwodnienie odbywa się aktualnie powierzchniowo w tereny zielone lub do istniejących rowów. Zjazdy w obrębie inwestycji są częściowo utwardzone.

Wzdłuż trasy znajdują się drzewa które częściowo przewidziano do wycinki, jak również liczne żywopłoty / krzewy. Istniejące drzewa przewidziano do zabezpieczania palikami drewnianymi w trakcie realizacji etapu budowy.

Parametry techniczne istniejące drogi:

Projektowana droga będzie w km ok.**0+000,00** do km ok.**11+303,42**

- klasa drogi – **Z „zbiorcza”**;
- nawierzchnia istniejącej DP4224W – **nawierzchnia bitumiczna**;
- szerokość istniejącej drogi od **ok. 5,0 m do 5,50 m**;
- szerokość istniejącego pasa drogowego zmienna ok. **9,5 – 15,50 m**;
- rozpatrywana droga znajduje się w **gminie Korytnica oraz gminie Liw, powiat węgrowski, woj. mazowieckie**;

Na przedmiotowym odcinku DP4224W zlokalizowane są skrzyżowania z drogami publicznymi :

Lp.	Droga	Lokalizacja		Nawierzchnia
		Km	strona	
1.	Droga gminna nr 420305W	2+736,83	lewa	żwirowa
2.	Droga powiatowa nr 4225W	3+264,51	lewa	bitumiczna
3.	Droga gminna nr 420215W	7+330,50 7+456,12	lewa prawa	bitumiczna
4.	Droga powiatowa nr 2247W	11+303,42	-	bitumiczna

Rozbudowa drogi wraz z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo oraz komfort jazdy.

Projektowana inwestycja nie wpłynie na istniejące warunki gruntowe w związku z tym, iż głębokość wykopów nie przekroczy **1,20m** przy budowie robót drogowych. Wykopy pod przebudowę sieci kanalizacji deszczowej będą miały charakter krótkotrwały.

Grunt, wody naziemne i wody gruntowe nie zostaną zanieczyszczone ponieważ nie przewiduje się odprowadzania ścieków oprócz wody opadowej z nawierzchni jezdni, obustronnego chodnika.

W terenie istniejącym zlokalizowana jest sieć:

- **telekomunikacyjna,**
- **wodociągowa,**
- **energetyczna.**

W związku z planowaną rozbudową część działek stanowiących własność prywatną przekształcona zostanie w pas drogowy.

Orientacyjną lokalizację inwestycji przedstawiono na **rysunku nr 1.**

IV. PROJEKTOWANE CZASOWE OZNAKOWANIE

1. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome

Zaprojektowane oznakowanie ma za zadanie zabezpieczyć miejsce prowadzonych robót polegających na budowie drogi powiatowej, odcinków dróg gminnych w obrębie ich skrzyżowania – włączenia do drogi powiatowej nr **420215W i 420305W**, odcinków dróg powiatowych w obrębie skrzyżowania włączenia do drogi powiatowej nr 4225W..

Miejsce wprowadzenia odpowiedniego schematu zabezpieczenia robót przedstawiono poglądowo na rysunku nr 2– Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania tymczasowego.

Szczegółowy sposób oznakowania miejsca prowadzenia robót przedstawiono na rysunkach:

- nr 3.1 i 3.2 – Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania tymczasowego w pasie drogowym drogi powiatowej w związku z robotami prowadzonymi w pasie drogowym drogi powiatowej na odcinku prostoliniowym.
- nr 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 – Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania tymczasowego w pasie drogowym drogi powiatowej w związku z robotami prowadzonymi w pasie drogowym drogi powiatowej w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 420215W oraz 420305W
- nr 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 – Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania tymczasowego w pasie drogowym drogi powiatowej w związku z robotami prowadzonymi w pasie drogowym drogi powiatowej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 4225W

W trakcie prowadzonych prac budowlanych należy kontrolować stan techniczny oraz kompletność oznakowania. Braki oraz uszkodzone oznakowanie należy sukcesywnie naprawiać oraz uzupełniać.

Szczegółową lokalizację oznakowania przedstawiono na rysunku nr 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 oraz 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 i obejmuje ona ustawienie znaków A – 14 – „Roboty drogowe” wraz ze znakiem A – 12b i A – 12c informujące o zwężeniu na jezdni oraz pokazanie lokalizacji osoby upoważnionej do zatrzymywania pojazdów w ramach ręcznego sterowania ruchem.

Dodatkowo front robót zabezpieczono zaporami U – 20b „Zapora czołowa szeroka” i U – 3d „Zapora kierunkowa”. Wygrodzenie wzdłużne za pomocą znaków U – 21a i U – 21b.

Prędkość ograniczono do 30km/h na drodze powiatowej. Odległości ustawienia poszczególnych znaków na drodze powiatowej i gminnej przedstawiono w sposób poglądowy bez zachowania skali (zwymiarowano właściwą odległość).

Ruchu pieszego na drodze powiatowej oraz drogach gminnych w miejscu prowadzenia robót został zablokowany zaporą U – 20c podwójną wraz ze znakiem B – 41 „Zakaz ruchu pieszego”.

Zwężenie przeciwnieległego pasa ruchu na wysokości prowadzonych robót do wartości min. 2,75m.

Front robót ustalono na odległości 150,00m. Znosi to warunek stosowania tymczasowej sygnalizacji świetlnej – wahadłowej. Dopuszcza się jednak na prośbę Wykonawcy umieszczenie tymczasowej sygnalizacji.

Pomimo tego w związku z zaleceniami zamawiającego wprowadzono sterowanie ręczne w celu zminimalizowania uciążliwości prowadzonych robót.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze i zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.

Wielkość znaków użytych do oznakowania robót powinna być z grupy duże – ostrzegawcze o boku 1050mm. Lica znaków muszą być pokryte folią II typu a tarcze znaków wykonane z blachy ocynkowanej z podwójnie giętymi krawędziami. Znaki należy umieścić w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni (licząc od krawędzi znaku w miejscu najbliższym jezdni) na wysokości min. 2,20 m od poziomu terenu (licząc od dolnej krawędzi znaku).

UWAGA:

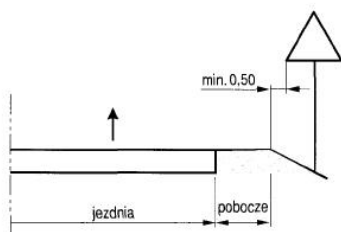
Projekt Tymczasowej Organizacji Ruchu przewiduje oznakowanie znakami z folii min. II generacji o rozmiarze dużym.

Podczas prowadzenia robót wg schematów zawartych w dokumentacji należy umożliwić dojazd do posesji właścicielom działek.

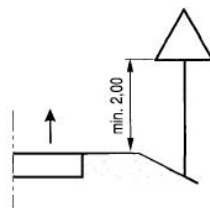
Po zakończonych pracach każdorazowo przywrócić stałą organizację ruchu

2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

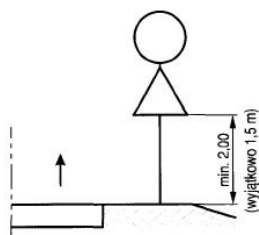
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



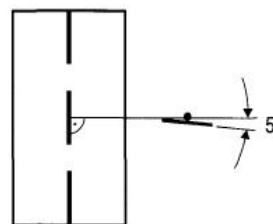
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku

V. WARUNKI ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO I WYKONANIA ROBÓT.

Wykonawca robót będzie mógł wprowadzić oznakowanie w pasie drogowym po uprzednim uzyskaniu od zarządcy dróg, uzgodnienia projektu stałej organizacji ruchu. Wymagania odnośnie zastosowania znaków i tablic według **Załącznika Nr 4 (pkt. 11) do Rozporządzenia M.I. 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 (**Dz.U. Nr. 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r.**)

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to III kwartał 2022 roku.

Opracował:

.....