

Nazwa zamierzenia budowlanego:	<b>Budowa ul. Walewickiej w Górze Kalwarii i Karolinie</b>
Adres obiektu budowlanego:	woj. mazowieckie, powiat piaseczyński, gmina Góra Kalwaria obręb ew.: 9-01, 9-02 – obszar miejski, 0018 Karolina
Nazwa i adres inwestora:	<b>BURMISTRZ MIASTA I GMINY GÓRA KALWARIA</b> ul. 3 Maja 10, 05-530 Góra Kalwaria
Jednostka projektowa:	<b>CODA Pracownia Projektowa Daniel Kopyt</b> ul. Kniaziewicza 15/9, 05-500 Piaseczno mob. +48 692 429 320, e-mail: coda.kopyt@gmail.com
Nazwa opracowania:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	DATA	PODPIS
Projektant:	mgr inż. Daniel Kopyt	MAZ/0522/PBD/19	12.2023	

Egz. nr.....



**Spis treści:**

<b>I. CZĘŚĆ OPISOWA .....</b>	<b>4</b>
<b>1. WSTĘP .....</b>	<b>4</b>
1.1 Przedmiot inwestycji .....	4
1.2 Inwestor .....	4
1.3 Lokalizacja inwestycji .....	4
1.4 Cel przedsięwzięcia .....	4
1.5 Podstawy prawne.....	4
<b>2. STAN ISTNIEJĄCY.....</b>	<b>5</b>
<b>3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE .....</b>	<b>5</b>
3.1 Układ drogowy .....	5
3.2 Podstawowe parametry techniczne .....	6
3.3 Obsługa przyległego terenu .....	6
3.4 Ruch piesz i rowerowy.....	6
<b>4. ROZWIĄZANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....</b>	<b>6</b>
4.1 Oznakowanie pionowe.....	7
4.2 Oznakowanie poziome .....	7
<b>5. WYTYCZNE ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY .....</b>	<b>7</b>
<b>6. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.....</b>	<b>8</b>

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. WSTĘP**

#### **1.1 *Przedmiot inwestycji***

Przedmiotem inwestycji jest Budowa ul. Walewickiej w Górze Kalwarii i Karolinie.

#### **1.2 *Inwestor***

Inwestorem przedsięwzięcia jest Burmistrz Miasta i Gminy Góra Kalwaria, 05-530 Góra Kalwaria, ul. 3 Maja 10.

#### **1.3 *Lokalizacja inwestycji***

Projektowana droga gminna zlokalizowana jest na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie piaseczyńskim, w gminie Góra Kalwaria, w obrębach ewidencyjnych: 9-01, 9-02 – obszar miejski oraz 0018 Karolina – obszar wiejski.

#### **1.4 *Cel przedsięwzięcia***

Celem przedsięwzięcia jest budowa drogi gminnej klasy D. Na terenie miasta Góra Kalwaria projektowany odcinek zapewni ciągłość nawierzchni bitumicznej oraz chodnika w całym ciągu ul. Walewickiej od skrzyżowania z ul. Grójecką do dojazdu do wiaduktu nad obwodnicą Góry Kalwarii w ciągu dróg krajowych nr 50 i 79. Na odcinku w granicach obrębu Karolina projektowany odcinek zapewni brakujące połączenie pomiędzy zakończonym na ślepo dojazdem do wiaduktu nad obwodnicą Góry Kalwarii, a gminną działką drogową nr 233/2.

#### **1.5 *Podstawy prawne***

Inwestycja będzie prowadzona w trybie określonym w Ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2023 poz. 162 ze zm.).

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji projektowej stanowią:

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz.U. 2023, poz. 162 ze zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz.U. 2021, poz. 1376 ze zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. 2021, poz. 2351 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. *w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych* (Dz.U. 2022, poz. 1518),
- 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 warunki ich umieszczania na drogach* (Dz.U. nr 220 poz. 2181 i 2182 ze 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. 2017, poz. 784 ze zm.),
- Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego do spraw transportu,
- Inne dokumenty związane, rozporządzenia, normatywy.

## **2. STAN ISTNIEJĄCY**

### Odcinek północny – obszar miejski

Ulica Walewicka jest drogą gminną obsługującą teren o luźnej zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej. Na odcinku objętym opracowaniem droga ma jezdnię o szerokości 3,5 – 4,0m utwardzoną tłuczniem kamiennym. Stan nawierzchni jest zły, występują liczne ubytki i wyboje. Droga nie posiada urządzeń odwadniających. Po prawej stronie drogi znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a po lewej nieużytki. Początek opracowania znajduje się na zakończeniu jezdni bitumicznej ul. Walewickiej o szerokości 5,0m wraz chodnikiem o szerokości 1,5m. Koniec opracowania znajduje się w miejscu, gdzie rozpoczyna się dojazd do wiaduktu nad obwodnicą Góry Kalwarii w ciągu dróg krajowych nr 50 i 79. W projektowanym pasie drogowym zlokalizowane są sieci uzbrojenia terenu: wodociąg, kanalizacja sanitarna i gazociąg wraz z przyłączami do posesji, a także kabel elektroenergetyczny SN. Ponadto znajdują się napowietrzna linia elektroenergetyczna nN z oświetleniem ulicznym oraz linia telekomunikacyjna.

### Odcinek południowy – obszar obrębu 0018 Karolina

Obszar, przez który przebiega projektowana droga stanowią tereny leśne. Jedna z działek ew. nr 137/2 jest własnością Skarbu Państwa w trwałym zarządzie PGL Lasy Państwowe Nadleśnictwo Chojnów. Na działce drogowej nr 233/2 należącej do Gmina Góra Kalwaria przebiega droga gruntowa. Po jej wschodniej stronie przebiega równolegle droga utwardzona tłuczniem kamiennym zlokalizowana na działce Skarbu Państwa i gruntach prywatnych. Istniejący dojazd do wiaduktu nad obwodnicą Góry Kalwarii jest zakończony bez przejazdu na granicy z działką Nadleśnictwa Chojnów. Nie ma połączenia pomiędzy dojazdem do wiaduktu a drogą gruntową zlokalizowaną na działce gminnej.

## **3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**

### **3.1 Układ drogowy**

#### Odcinek północny – obszar miejski

Projektuje się budowę drogi gminnej klasy D o szerokości jezdni 5,0m i przekroju półulicznym z chodnikiem o szerokości 1,5 – 2,0m po prawej stronie i poboczem z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m po stronie lewej. Początek kilometraża ul. Walewickiej ustalono na skrzyżowaniu z ul. Grójecką w osi jezdni.

Początek opracowania przyjęto na zakończeniu istniejącej nawierzchni bitumicznej w km 0+200,68. Trasę poprowadzono łukami o promieniach 125m. Wzdłuż prawej krawędzi jezdni zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 – 2,0m o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Na długości projektowanej ulicy zaprojektowano zjazdy do przyległych nieruchomości. Koniec opracowania przyjęto w miejscu, gdzie zaczyna się dojazd do wiaduktu nad obwodnicą Góry Kalwarii w ciągu dróg krajowych nr 50 i 79.

#### Odcinek południowy – obszar obrębu 0018 Karolina

Projektuje się budowę drogi gminnej klasy D o szerokości jezdni 5,0m z obustronnym poboczem z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m. Projektowana droga ma połączyć istniejący dojazd do wiaduktu nad obwodnicą Góry Kalwarii w ciągu dróg krajowych nr 50 i 79 z istniejącą drogą gruntową na działce gminnej. Na początku opracowania szerokość jezdni została

dostosowana do istniejącej jezdni bitumicznej szerokości 7,0m. Trasę poprowadzono łukami o promieniach 125m i 150m połączonych odcinkami prostymi. Koniec opracowania przyjęto w km 0+818,36.

### **3.2 Podstawowe parametry techniczne**

#### Odcinek północny – obszar miejski

- Kategoria drogi – droga gminna
- Klasa techniczna drogi – droga klasy D
- Prędkość do projektowania – 30 km/h
- Kategoria ruchu – KR2
- Nośność nawierzchni – 115 kN/oś
- Szerokość jezdni – 2x2,5m
- Chodnik – 1,5 – 2,0m
- Pobocze lewostronne z kruszywa łamanego – 0,75m
- Spadek poprzeczny jezdni jednostronny 2%

#### Odcinek południowy – obszar obrębu 0018 Karolina

- Kategoria drogi – droga gminna
- Klasa techniczna drogi – droga klasy D
- Prędkość do projektowania – 30 km/h
- Kategoria ruchu – KR1
- Nośność nawierzchni – 115 kN/oś
- Szerokość jezdni – 2x2,5m
- Pobocze dwustronne z kruszywa łamanego – 0,75m
- Spadek poprzeczny jezdni dwustronny i jednostronny 2%

### **3.3 Obsługa przyległego terenu**

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu wzdłuż projektowanej drogi przewidziano wykonanie zjazdów w niezbędnym zakresie. Minimalną szerokość jezdni zjazdów przyjęto 3,5m. Przecięcie krawędzi jezdni zjazdów i drogi ścięto skosami o proporcji 1,5m x 1,5m lub wyokrąglono łukami o promieniu 3,0m. Na długości zjazdów przez chodnik zaprojektowano wykonanie krawężnika obniżonego do poziomu +2cm w stosunku do nawierzchni jezdni.

### **3.4 Ruch pieszy i rowerowy**

Na odcinku północnym ruch pieszy odbywać się będzie chodnikiem, a ruch rowerowy po jezdni. Na odcinku południowym ruch pieszy odbywać się będzie poboczem usytuowanym przy jezdni, natomiast ruch rowerowy odbywać się będzie po jezdni na zasadach ogólnych.

## **4. ROZWIĄZANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

W związku z wykonaniem przedmiotowych odcinków ul. Walewickiej przewiduje się demontaż następujących znaków na dojazdach do wiaduktu: A-12a i A-30 dla pasa ruchu kierunku północnym oraz znaku A-30 dla pasa ruchu w kierunku południowym. Istniejąca zaporą U-20b na zakończeniu południowego dojazdu do wiaduktu zostanie zdemontowana.

W km 0+310 projektuje się ustawienie znaków miejscowości E-17-a oraz E-18a wraz ze znakami D-42 i D-43. W km 0+588 w miejscu demontowanego znaku A-3 należy ustawić znak A - 3. W odległości 50m od zakończenia projektowanej drogi gminnej zaprojektowano znak A-30 z tabliczką „Zmiana nawierzchni”.

#### **4.1 Oznakowanie pionowe**

Rozmieszczenie pionowych znaków drogowych pokazano w części rysunkowej projektu stałej organizacji ruchu.

Wielkość znaków ustawianych w powinna odpowiadać grupie wielkości znaków małych.

Do wykonania lic znaków należy zastosować folie:

- folie typu 2 [II] w przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a
- folie typu 1 [I] dla pozostałych znaków

Lokalizacja znaków w przekroju poprzecznym drogi powinna odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury 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 z dn. 23.12.2003 r. Przy przekroju ulicznym znaki umieszczać poza chodnikiem, a w przypadku, gdy szer. chodnika jest większa niż 2,0 m należy montować je na wysięgniku.

Na planie sytuacyjnym pokazano kolorem szarym oznakowanie istniejące. Oznakowanie istniejące w rejonie połączeń z istniejącym układem drogowym należy zdemontować lub dostosować do rozwiązań docelowych.

#### **4.2 Oznakowanie poziome**

Znaki drogowe poziome, umieszczone na nawierzchni w postaci linii ciągłych lub przerywanych, pojedynczych lub podwójnych, strzałek, napisów, symboli oraz innych linii związanych z oznaczeniem określonych miejsc na tej nawierzchni należy wykonać jako cienkowieńcowe.

W przypadku konieczności usunięcia istniejącego oznakowania poziomego, czynność tę należy wykonać jak najmniej uszkadzając nawierzchnię. Zaleca się wykonywać usuwanie oznakowania cienkowieńcowego przez frezowanie. Środki zastosowane do usunięcia oznakowania nie mogą wpływać ujemnie na przyczepność nowego oznakowania do podłoża, na jego szorstkość, trwałość oraz na właściwości podłoża. Usuwanie oznakowania na czas robót drogowych może być wykonane przez zamalowanie nietrwałą farbą barwy czarnej. Materiały pozostałe po usunięciu oznakowania należy usunąć z drogi tak, aby nie zanieczyszczały środowiska.

### **5. WYTYCZNE ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY**

Wykonawca wykona i uzgodni Projekt organizacji na czas budowy. W projekcie tym należy przewidzieć płynność odbywającego się ruchu z zachowaniem bezpieczeństwa wszystkich jego uczestników.

W przypadku przerwy w robotach na sezon zimowy należy przed rozpoczęciem przerwy wykonać oznakowanie poziome drogi, które by funkcjonowało w okresie przerwy. Po wykonaniu wszystkich robót należy wykonać ostateczne oznakowanie poziome.

Projekt organizacji robót oraz harmonogram wykona Wykonawca w dostosowaniu do przyjętych technologii i posiadanego sprzętu. Wszystkie roboty należy prowadzić z uwzględnieniem uwag, opinii i uzgodnień zawartych w projekcie.

UWAGI:

Wykonawca robót przed przystąpieniem do robót powinien uzyskać pozwolenie na zajęcie pasa drogowego. Ewentualne zamknięcia wjazdów na posesję należy uzgodnić z ich właścicielami.

## **6. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu wiąże się z zakończeniem realizacji przedmiotowej inwestycji. Termin ten uzależniony jest m.in. od czasu trwania procedur administracyjnych związanych z uzyskaniem Decyzji ZRID, przetargowych, jak i samego okresu budowy.

Przewiduje się, że zakończenie budowy i wprowadzenie stałej organizacji ruchu może nastąpić w IV kwartale 2024 roku.