


<p>NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>STAROSTWO POWIATOWE W PIASECZNI UL. CHYLICZKOWSKA 14 05-500 PIASECZNO</p> </div>			
<p>NAZWA I ADRES WYKONAWCY</p>	<p style="text-align: center;">PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUGOWO HANDLOWE "DROG-MEN"</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">UL. SZYB WALENTY 32; RUDA ŚLĄSKA 41-700 TEL. +48 661 054 923 E-MAIL: biuro@drog-men.pl</p>			
<p>NAZWA INWESTYCJI</p>	<p style="text-align: center;">ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI NR 2863W tj. UL. MIRKOWSKIEJ W KONSTANCINIE-JEZIORNA NA ODCINKU OD UL. WARSZAWSKIEJ DO UL. WOJSKA POLSKIEGO</p>			
<p>RODZAJ OPRACOWANIA</p>	<p style="text-align: center;">PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU</p>			
<p>BRANŻA/ STUDIUM</p>	<p style="text-align: center;">DROGOWA</p>			
<p>ZESPÓŁ OPRACOWUJĄCY</p>	<p style="text-align: center;">IMIĘ I NAZWISKO</p>	<p style="text-align: center;">NR UPRAWNIENI</p>	<p style="text-align: center;">DATA</p>	<p style="text-align: center;">PIECZĄTKA I PODPIS</p>
<p><i>PROJEKTOWAŁ:</i></p>	<p>mgr inż. Radosław Mencfel</p>	<p>SLK/4378/POOD/12</p>	<p>08.2016</p>	
<p>TERMIN 11.2016</p>		<p style="text-align: right;">EGZEMPLARZ NR 1 2 3 4</p>		

SPIS TREŚCI

- OPIS TECHNICZNY
- PLAN ORIENTACYJNY - RYS. NR .1
- DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU - RYS. DOR.2.

1. DANE OGÓLNE

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest wykonanie Dokumentacji Projektowej pt. *"Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 2863W tj. ul. Mirkowskiej w Konstancinie-Jeziorna na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Wojska Polskiego"*.

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej zlokalizowany jest w gminie Konstancin-Jeziorna, w województwie mazowieckim.

1.2. Cel opracowania

Projekt docelowej organizacji ruchu stanowić będzie podstawę do uzyskania zatwierdzenia projektu przez Starostwo Powiatowe w Piasecznie.

1.3. Zleceniodawca, Inwestor

Starostwo Powiatowe w Piasecznie
ul. Chyliczkowska 14
05-500 Piaseczno

1.4. Założenia projektowe i materiały wyjściowe

- mapa zasadnicza w skali 1:1000,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. Lokalizacja

Obszar objęty niniejszym projektem zlokalizowany jest w mieście Konstancin-Jeziorna, w ciągu ul. Mirkowskiej, w powiecie piaseczyńskim, województwo mazowieckie. Początek odcinka objętego inwestycją rozpoczyna się od skrzyżowania przedmiotowej z ul. Bielawską (skrzyżowanie typu rondo). Natomiast koniec przedmiotowego odcinka został określony na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 721 (ul. Wojska Polskiego).

Orientację przedstawiono na rys. nr DOR 1.

2.2. Stan istniejący

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w terenie zabudowanym. Na obszarze inwestycji zlokalizowane są budynki zabudowy mieszkaniowej oraz firmy produkcyjne, przemysłowe, usługowe, Zespół Szkół im. W.S. Reymonta, Kościół pw. Józefa Oblubieńca Najświętszej Marii Panny, czy też Muzeum

Papiernictwa. Początek przebudowywanego odcinka drogi powiatowej zlokalizowany jest na skrzyżowaniu ulicy Mirkowskiej z ulicą Bielawską, natomiast koniec przedmiotowego odcinka drogi zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 721 (ul. Wojska Polskiego), w miejscowości Konstancin-Jeziorna. Na odcinku objętym niniejszym opracowaniem istniejąca droga powiatowa 2863W posiada przekrój uliczny, półuliczny jak też drogowy 1x2, jezdnię o szerokości 5,50 ÷ 5,70 m, pobocza posiadają nawierzchnię gruntową porośniętą mieszaniną traw, lewostronny chodnik od skrzyżowania ul. Bielawską do skrzyżowania z ul. Jaworskiego, prawostronny chodnik od skrzyżowania z ul. Jaworskiego do skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego. Oprócz w/w lokalizacji, chodniki rozmieszczone są lokalnie po oby dwóch stronach ul. Mirkowskiej w rejonach zatok autobusowych. Odcinek ulicy Mirkowskiej od km 0+059,32 do km 0+140,39 został wyłączony z opracowania. Na w/w odcinku zlokalizowany jest przejazd kolejowy (w km 0+070,20) oraz obiekt inżynierski – most na rzeką Jeziorką (od km 0+089,66 do km 0+132,99).

Na całym przedmiotowym odcinku opracowania znajduje się istniejące oznakowanie pionowe i poziome.

Oznakowanie poziome składa się z:

- linii segregacyjnych (P-1b, P-1e, P-4),
- linii poprzecznych (P-10, P-13, P-14),
- linii krawędziowych (P-7a),
- znaków uzupełniających (P21-a).

Oznakowanie pionowe składa się z:

- znaków ostrzegawczych (A-7, A-9, A-16, A-17, A-32),
- znaków zakazu (B-1, B-2, B-5, B-18, B-33, B-36, B-43, B-44),
- znaków nakazu (C-5, C-9, C-12),
- znaków informacyjnych (D-1, D-2, D-3, D-4a, D-6, D-15, D-51, D-52),
- znaków przed przejazdem kolejowym (G-1a, G-1b, G-1c),
- tabliczki (T-0, T-3a, T-6b T-27).

Dodatkowo na odcinku opracowania występują elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci słupków drogowych U-2a, tablicy prowadzącej U-3d oraz barier ochronnych stalowych.

Stan oznakowania poziomego można określić jako zły, miejscowo oznakowanie jest słabo widoczne.

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Rozbudowa ul. Mirkowskiej w powiecie piaseczyńskim będzie polegała na ujednoczeniu i poprawie geometrii jezdni do następujących parametrów technicznych:

- przekrój uliczny oraz półuliczny,
- klasa drogi Z 1x2,
- szerokość jezdni 6,00 m (2 x 3,00m),
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego 2,50m,

- szerokość pobocza 1,00m,
- przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej od ul. Wojska Polskiego do ul. Jaworskiego,
- projekt oświetlenia
- budowa azylu dla pieszych zlokalizowany na przejściu dla pieszych w rejonie Zespołu Szkół im. W.S. Reymonta,
- przebudowa zatok autobusowych w ciągu ul. Mirkowskiej,
- oraz odtworzenie istniejących zjazdów oraz skrzyżowań,
- wprowadzenie sygnalizacji świetlnej wzbudzonej na przejściu dla pieszych w rejonie Muzeum Papiernictwa.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Dla rozbudowywanego odcinka ulicy Mirkowskiej zaprojektowano organizację ruchu w postaci znaków pionowych oraz znaków poziomych. W niniejszym opracowaniu (rys. DOR.2) wskazano istniejące oznakowanie do likwidacji, nową lokalizację istniejących znaków pionowych, które trzeba będzie przenieść na nowe miejsce w związku z rozbudową drogi DP2863W oraz nowoprojektowane oznakowanie pionowe jak też poziome. Konstrukcje wsporcze i tarcze znaków przenoszonych na nowe lokalizacje należy wymienić na nowe.

Oprócz znaków istniejących przenoszonych na nowe lokalizacje zaprojektowano nowe oznakowanie pionowe w postaci znaków:

- ostrzegawczych: A-7 na skrzyżowaniu w rejonie Muzeum Papiernictwa (wlot prowadzący od magazynu firmy Finnforest), A-30 wraz z tabliczką T-18c (przed nowoprojektowanym azylem dla pieszych w rejonie Zespołu Szkół im. W.S. Reymonta), A-29 (przed nowoprojektowanymi sygnalizatorami świetlnym w rejonie Muzeum Papiernictwa),
- zakazu: B-25, B-33 przed azylem dla pieszych w rejonie Zespołu Szkół im. W.S. Reymonta
- nakazu C-13/16 (z poziomym podziałem strefy dla pieszych i rowerzystów) oraz C-13a/16a, które zaprojektowano w celu oznakowaniu projektowanych ciągu pieszo – rowerowego, C-9 wraz z słupkiem przeszkodowym U-5a zlokalizowane na azylu dla pieszych (od strony najazdu),
- informacyjnych D-6 na tle fluorescencyjnym (dwustronnych) w miejscach przejść dla pieszych, D-15 (dwustronnych) w miejscach zatok autobusowych.

Na wlocie skrzyżowania ul. Jaworskiego z ul. Mirkowską zaprojektowano zmianę charakteru podporządkowania dla kierujących pojazdami. Znak pionowy A-7 (Ustąp pierwszeństwa) należy zastąpić znak B-20 (STOP), zaś oznakowanie poziome w postaci linii warunkowego zatrzymania z trójkątów (P-13) należy zastąpić linią bezwzględniego zatrzymania – stop (P-12).

Ponadto, w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych, zaprojektowano azyl dla pieszych w rejonie Zespołu Szkół im. W.S. Reymonta oraz sygnalizację świetlną wzbudzoną w pobliżu Muzeum Papiernictwa. Azyl, o szerokości 2,00m i długości 8,00m, należy wykonać z kostki brukowej, ograniczonej krawężnikiem (w miejscu przejścia dla pieszych – krawężnik należy wynieść 2cm ponad jezdnię, a na pozostałych odcinkach - na wysokość 12cm). Wprowadzenie azylu dla pieszych wymusiło zamianę przebiegu zewnętrznych krawędzi

jezdni oraz wprowadzenie powierzchni wyłączonej z ruchu. Powierzchnie tą należy wyznaczyć przy pomocy znaku poprzecznego P-21a, ograniczonego o obwodzie linią krawężniową P-7b.

W rejonie nowoprojektowanego azylu dla pieszych wprowadzono ograniczenie prędkości do 40km/h. W celu dodatkowego (oprócz znaku poziomego P-4) poinformowania kierujących o braku możliwości wykonania manewru wyprzedzenia w rejonie przejścia dla pieszych z azyl zaprojektowano znak B-25.

Korekcie należy również poddać lokalizację znaków stawiane przed przejazdami kolejowymi. Znak G-1b oraz G-1c (strona najazdu od ul. Wojska Polskiego) należy zamontować na barierach energochłonnych na obiekcie mostowym wyłączonym z opracowania.

Lokalizację istniejącego oznakowania pionowego względem nowoprojektowanej krawędzi jezdni czy też pobocza, należy dostosować do zasad zawartych w załączniku 1 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, Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. poz. 2181. Odległość skrajnego punkty tarczy znaku pionowego od krawędzi jezdni powinna wynosić od 0,50m ÷ 2,00m. W przypadku braku możliwości spełnienia powyższych warunków, przy zastosowaniu konstrukcji wsporczej słupków, należy wykonać taką konstrukcję w postaci wysięgników, czy też bramownic zgodnie z rys. DOR.2.

W ramach docelowej organizacji ruchu dla DP 2863W, zaprojektowano również nowe oznakowanie poziome, ze względu na wymianę nawierzchni, korekty geometrii trasy oraz zmianę zagospodarowania terenu wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi. Nowoprojektowane oznakowanie poziome składa się z:

- linii segregacyjnych (P-1b, P-1e, P-3a, P-4),
- linii poprzecznych (P-10, P-12, P-13, P-14),
- linii krawężniowych (P-7a, P-7b),
- znaków uzupełniających (P-21a).

W celu wyznaczenia przejść dla pieszych przez ul. Mirkowską oraz ulice przyległe (na obszarze objętym opracowaniem), należy zastosować oznakowanie poziome o następującej charakterystyce:

- oznakowanie strukturalne grubowarstwowe z masy chemoutwardzalnej,
- przejście dla pieszych P-10, o szerokości 4,0 m,
- linia warunkowego zatrzymania P-14, w odległości 2,00 m zewnętrznej krawędzi linii P-14 od znaku poziomego, poprzecznego P-10.

Na skrzyżowaniach, gdzie szerokość ulic podporządkowanych ul. Mirkowskiej jest mniejsza od 5,80 m (nie można zastosować linii segregacyjnych) zaprojektowano linie krawężniowe P-7a, jako przedłużenie zewnętrznych krawędzi jezdni ulicy z pierwszeństwem przejazdu.

Zarówno na chodniku, jak też na ciągu pieszo-rowerowym, w miejscach przejść dla pieszych, należy zastosować (na całej szerokości przejścia dla pieszych) kostkę integracyjną, barwy żółtej. Pas kostki integracyjnej należy wykonać o szerokości 0,70 m.

Dodatkowo za odcinkiem wyłączonym z opracowania (za obiektem mostowym) należy zdemontować istniejące bariery i zastąpić je nowymi barierami ochronnymi, stalowymi U-14a na długości 155,00 m (po prawej stronie ul. Mirkowskiej) oraz balustradą ochronną U-11a po lewej stronie na długości 125,00 m, zgodnie z rys. DOR.2 Ponadto, istniejące elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci słupków drogowych U-2a oraz tablicy prowadzącej ciągłej U-3d (w km 0+820,00) należy zdemontować.

4.1. Warunki techniczne wykonania oznakowania docelowego

Lokalizacja oznakowania winna zostać wybrana w terenie w sposób umożliwiający jego najlepszą możliwą widoczność, niekolidujący z wjazdami bramowymi.

Oznakowanie oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wykonać zgodnie z załącznikami 1, 2, 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, Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. poz. 2181 oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2015r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wykonać zgodnie z wytycznymi zawartymi w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych.

Warunki wykonania dla oznakowania pionowego:

- należy zastosować oznakowanie z grupy wielkości „średnie”,
- konstrukcje wsporcze znaków należy wykonać z rur stalowych,
- tarcze znaków należy wykonać z blachy stalowej o krawędzi podwójnie giętej na całym obwodzie,
- lico znaków winno być pokryte materiałem odblaskowym – folią typu II.

Istniejące konstrukcje wsporcze znaków wraz z tarczami należy wymienić na nowe elementy spełniające wymagania techniczne określone w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych.

Warunki wykonania dla oznakowania poziomego:

W całym zakresie oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej.

Wykonane oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- wysokim współczynnikiem odblaskowości,
- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchnie, na której jest umieszone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie.

Termin wprowadzenia II kw. 2017r. ÷ III kw. 2017 r.– organizacja ruchu docelowa,

OPRACOWAŁ	mgr inż. Radosław Mencfel	
-----------	----------------------------------	--