

Opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej na budowę chodnika w pasie drogi powiatowej nr 2202D wraz z przebudową ul. Bielowskiego w miejscowości Legnickie Pole, gm. Legnickie Pole

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPIS TECHNICZNY

Spis treści:

| | | |
|----|--|---|
| A. | Informacje ogólne..... | 2 |
| 1. | Przedmiot opracowania..... | 2 |
| 2. | Inwestor..... | 2 |
| 3. | Wykonawca..... | 2 |
| 4. | Podstawa opracowania..... | 3 |
| B. | Część techniczna..... | 4 |
| 1. | Charakterystyka stanu istniejącego..... | 4 |
| 2. | Stan projektowany..... | 4 |
| 3. | Opis przyjętych rozwiązań oznakowania..... | 5 |
| 4. | Uwagi końcowe..... | 6 |
| 5. | Termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu..... | 8 |

A. Informacje ogólne

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji technicznej, służącej do opisu przedmiotu zamówienia na robotę budowlaną pn. „Opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej na budowę chodnika w pasie drogi powiatowej nr 2202D wraz z przebudową ul. A. Bielowskiego w miejscowości Legnickie Pole, gm. Legnickie Pole”

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt budowy chodnika na odcinku ok. 180 mb wzdłuż drogi powiatowej (ulica H. Brodatego), przebudowę ulicy A. Bielowskiego odcinek ok. 200 mb oraz zjazdu publicznego z drogi powiatowej.

2. Inwestor



Gmina Legnickie Pole

ul. Dientzenhofera 1, 59-241 Legnickie Pole

3. Wykonawca



AIW PROJEKT

mgr inż. Waldemar Krząstek
ul. Sportowa 6, 63-510 Mikstat

4. Podstawa opracowania

Do opracowania niniejszego projektu organizacji ruchu wykorzystano następujące materiały:

- 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 warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r. z późn. zmianami)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z późn. zmianami)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z dnia 12.10.2002 r. z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r., poz. 128 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zmianami)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (zał. do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r. z późn. zmianami)
- Materiały uzyskane od Inwestora.

B. Część techniczna

1. Charakterystyka stanu istniejącego

Wzdłuż drogi powiatowej nr 2202D w stanie istniejącym nie ma chodnika, ruch pieszcy odbywa się poboczem, co znacząco wpływa na bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu. Odcinek, na którym realizowana będzie inwestycja w stanie obecnym posiada jezdnię gruntową nieutwardzoną, co znacząco obniża komfort i poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Teren inwestycji jest uzbrojony pod względem infrastruktury podziemnej, tj.: sieć wodociągowa, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć niskiego napięcia.

2. Stan projektowany

Chodnik wzdłuż ulicy H. Brodatego zaprojektowano o szerokości 2.0m z kostki betonowej nachylonego w kierunku jezdni 2%. Na odcinku od ulicy A. Bielowskiego (droga gminna nr 107423D) do ulicy Tatarskiej (droga gminna nr 107422D) chodnik zlokalizowany jest po południowej stronie ulicy H. Brodatego (droga powiatowa nr 2202D). Z uwagi na uwarunkowania terenowe za zjazdem na ulicę Tatarską chodnik przechodzi na północną stronę ulicy H. Brodatego mając swój koniec na wysokości cmentarza.

Jezdnię na ulicy A. Bielowskiego zaprojektowano o szerokości 5.0m (kostka betonowa). Wzdłuż całego odcinka przywidziano chodniki obustronne (kostka betonowa) oraz zjazdy do posesji o szerokości 4.0m (kostka betonowa). Na całym odcinku przywidziano powierzchniowe odwodnienie pasów ruchu do ścieku przykrawężnikowego, a następnie do szczelnego systemu kanalizacji deszczowej. Pochylenie podłużne ulicy Bielowskiego przedstawiono na rysunku 2.1. Na całym odcinku zastosowano dwustronne pochylenie jezdni – 2% poza odcinkiem bez możliwości przejazdu gdzie zastosowano jednostronne pochylenie. Z uwagi na fakt, iż jest to ciąg bez możliwości przejazdu na końcu odcinka zaprojektowano place do zawracania. Wszystkie rozwiązania projektowe zostały szczegółowo przedstawione na załącznikach graficznych będących integralną częścią niniejszej dokumentacji technicznej.

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- Kubatura: nie dotyczy,
- Wysokość: nie dotyczy,
- Długość: 307,46m
 - chodnika wzdłuż ulicy H. Brodatego: ok. 180 mb,
 - ulica A. Bielowskiego: ok. 200 mb
- Szerokość:
 - jezdni – 5.0m,
 - chodnik – 1.75 – 2.35m,

- Liczba kondygnacji: nie dotyczy,
- kategoria ruchu – KR1

Geometria trasy została opisana za pomocą odcinków prostych oraz łuków kołowych zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi.

3. Opis przyjętych rozwiązań oznakowania

Przyjęto 3 - etapowe wykonywanie robót drogowych. W jednym etapie należy zrealizować przebudowę ulicy A. Bielowskiego (droga gminna nr 107423D) oraz odcinek chodnika po północnej stronie ulicy H. Brodatego (droga powiatowa nr 2202D), około 115m.

W kolejnym etapie należy wykonać odcinek chodnika po południowej stronie ulicy H. Brodatego, około 100m oraz etap trzeci, w którym przywdziano budowę kanalizacji deszczowej.

Kolejność oraz ilość realizowanych etapów zależy od Wykonawcy robót budowlanych. Przy realizacji robót należy zachować minimalne szerokości jezdni pozostawionej do ruchu pojazdów mając na uwadze bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Pomimo prowadzonych prac budowlanych, wykonawca musi zapewnić dojazd do posesji zlokalizowanych wzdłuż budowanego odcinka.

Na czas dostawy materiałów budowlanych, a co za tym idzie, konieczność postoju pojazdów wielkogabarytowych w strefie prowadzonych robót, wykonawca powinien zapewnić ręczne sterowanie ruchem przez wykwalifikowanych sygnalistów (jeżeli natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku będzie tego wymagało).

Po wykonaniu wszystkich prac związanych z budową należy niezwłocznie usunąć wszystkie znaki tymczasowe ustawione na potrzeby przeprowadzenia prac budowlanych.

Strefę robót od strony najazdowej wyznaczono tablicami prowadzącymi U-3d z żółtymi światłami ostrzegawczymi U-35a. Na końcu odcinka roboczego należy ustawić tablicę zamykającą U-20b z żółtymi światłami ostrzegawczymi U-35a. Przed odcinkiem roboczym należy zlokalizować znaki:

- A-14 wraz z A-12b lub c – 50m
- T-0 „Nie dotyczy dojazdu i dojścia do posesji i pojazdów budowy” wraz z B-21 lub B-22 – 10m

Na wlocie należy ustawić tablice U-20b z czerwonymi światłami ostrzegawczymi U-35b, nad nią tablice T-0 „Nie dotyczy dojazdu i dojścia do posesji i pojazdów budowy” oraz znak zakazu B-1.

Wzdłuż strefy robót należy ustawić oznakowanie U-21z lub U-21b z żółtymi światłami ostrzegawczymi U-35a, w odstępach 10m.

4. Uwagi końcowe

Niniejszy projekt podlega zatwierdzeniu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. „w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach” (Dz. U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729).

Wszystkie stosowane znaki pionowe (grupa wielkości „duże”) i urządzenia BRD należy wykonać z folii odbłaskowej drugiej generacji, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393) oraz szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD i warunków umieszczania ich na drogach, Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 grudnia 2003 r, póź. 2181).

Wszystkie znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych w postaci słupka, wykonanego z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- a) na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,

b) na drogach z pobocznymi o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) - w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczania znaków podano w tabeli:

| Kategorie znaków | Wysokość umieszczenia znaku [m] | |
|--|--------------------------------------|---|
| | Poza obszarami zabudowanymi | W obszarach zabudowanych |
| A - ostrzegawcze B - zakazu ^{a)} C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające ^{b)} G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ^{c)} | min 2,00 (min 1,50) ^{d)} | min 2,00 (2,20) ^{e)} |
| E - tablice przeddrogowskazowe E-1, - drogowskazy tablicowe E-2, - tablice szlaków drogowych E-14, | min. 1,00 | min 2,00 (2,20) ^{e)} (min 1,00) ^{d)} |
| E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16, - tablice kierunkowe E-13, - tablice miejscowości E-17a, E-18a, - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4, - drogowskazy do obrotu E-5-E-12, E-19a-E-22, | 2,00 | min 2,00 (2,20) ^{e)} - 2,50 |
| E - drogowskazy w kształcie strzały - duże | min. 0,70 | min. 0,70 |
| Znaki umieszczone nad jezdnią ^{a)} | 5,00 | 5,00 |
| Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu ^{a)} | 0,90 - 1,20 | 0,90 - 1,20 |

^{a)} z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m)

^{b)} z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni

^{c)} znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych

^{d)} z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach)

^{e)} dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu

^{f)} dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego

^{g)} w przypadku umieszczenia znaku na chodniku

Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umieszczać na wysokości od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór. W terenie zabudowanym należy zwrócić uwagę, aby zapora drogowa umieszczona bezpośrednio na skrzyżowaniu dróg, nie ograniczała kierującym widoczności innych uczestników ruchu. W

takich sytuacjach dopuszcza się umieszczanie zapory na wysokości poniżej 0,9 m. Jeżeli zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

Zabrania się postoju sprzętu oraz składowania materiałów w pasie drogowym na jezdni, poboczach oraz chodnikach poza oznakowaną strefą robót.

Uskoki podłużne i poprzeczne powstałe w wyniku przyjętej technologii wykonania warstw konstrukcyjnych należy kształtować jako rampy, co podniesie bezpieczeństwo ruchu na pasie przeznaczonym do użytku.

Za wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu odpowiedzialny będzie główny wykonawca robót budowlanych.

O terminach poszczególnych utrudnień w ruchu, z uwzględnieniem czasowych zamknięć dróg bocznych, należy powiadomić środki masowego przekazu (prasa, radio, telewizja) na min. 7 dni przed wprowadzeniem zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu.

5. Termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu

O terminie rozpoczęcia robót (oznakowanych zgodnie z niniejszym projektem organizacji ruchu) na opracowywanym odcinku Wykonawca ma obowiązek zawiadomić Zarządcę Drogi oraz odpowiedniego pod względem administracyjnym Komendanta Policji na co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem prac.

Termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu przywidziano na **III kwartał 2017 r.**