



PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA INWESTYCJI	„Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ciągu pieszo-jezdnego w ulicy Sienkiewicza w miejscowości Legnickie Pole, gmina Legnickie Pole”	
ZADANIE	Budowa ciągu pieszo-jezdnego w ulicy Sienkiewicza w miejscowości Legnickie Pole, gmina Legnickie Pole	
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	Kategoria XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe	
ADRES INWESTYCJI	Działka ewidencyjna nr: 363/1, 113/65, 113/69, 113/68, 113/66, 113/54, 113/43, 113/77, 113/78, 113/80, 113/95, 113/86, 368/2 obręb – Legnickie Pole, jednostka ewidencyjna Legnickie Pole, powiat legnicki	
INWESTOR		Gmina Legnickie Pole ul. Dientzenhofera 1, 59-241 Legnickie Pole
JEDNOSTKA PROJEKTOWA		AIW PROJEKT mgr inż. Waldemar Krząstek ul. Sportowa 6, 63-510 Mikstat

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, związaną z ***budową ciągu pieszo-jezdnego w ulicy Sienkiewicza w miejscowości Legnickie Pole, gmina Legnickie Pole.***

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 dnia 14 października 2003 r. 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. Nr 43, poz.430 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 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

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o nr ew. **63/1, 113/65, 113/69, 113/68, 113/66, 113/54, 113/43, 113/77, 113/78, 113/80, 113/95, 113/86, 368/2**, leżących w obrębie geodezyjnym 0009 Legnickie Pole w powiecie legnickim w województwie dolnośląskim. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zwartej zabudowy mieszkaniowej. Od strony zachodniej ulica Sienkiewicza łączy się z ulicą Świętej Jadwigi (droga powiatowa), od strony wschodniej z ulicą Norwida. W ciągu ulicy występują skrzyżowania z ulicami Z. Krasińskiego, J. Słowackiego oraz Mickiewicza. Na rozpatrywanym odcinku ulica Sienkiewicza posiada nawierzchnię gruntową. W stanie istniejącym nie ma chodnika na rozpatrywanym odcinku drogi, co znacząco obniża bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

2. Stan projektowany

Ulica Sienkiewicza została zaprojektowana jako droga o przekroju ulicznym z obustronnymi chodnikami. Na całym odcinku przywidziano powierzchniowe odwodnienie pasów ruchu do ścieków przykrawężnikowych, a następnie do szczelnego systemu kanalizacji deszczowej. Na odcinku od km 0+000 do km 0+266 zastosowano daszkowy, 2% przekrój jezdni, natomiast od km 0+266 do 0+345 zastosowano jednostronne, 2% pochylenie jezdni. Po lewej stronie jezdni, na odcinku od km 0+205 do km 0+265 należy zastosować umocnienie skarpy za chodnikiem z prefabrykowanych elementów betonowych – płyty ażurowe typu „MEBA”, celem zapobieżenia obsypywaniu się skarpy oraz jej wypłukiwania przez opady atmosferyczne.

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- klasa funkcjonalno-techniczna: D
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – KR1,
- szerokość jezdni – 6.0m (przekrój uliczny),
- szerokość chodnika przy jezdni – 2.0m

Geometria trasy została opisana za pomocą odcinków prostych oraz łuków kołowych zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi. Wszystkie pionowe znaki istniejące ustawione przy ulicy Sienkiewicza przeznaczone są do likwidacji.

3. Opis przyjętych rozwiązań oznakowania

Przyjęto 1 - etapowe wykonywanie robót drogowych.

Pomimo prowadzonych prac budowlanych, wykonawca musi zapewnić dojazd do posesji zlokalizowanych przy ulicy Sienkiewicza.

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 na drodze powiatowej (Świętej Jadwigi) oraz w ulicy Norwida od strony najazdowej wyznaczono zaporami 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 do posesji i pojazdów budowy” wraz z B-21 lub B-22 – 10m

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

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 z późn. zmianami).

Wszystkie stosowane znaki pionowe (grupa wielkości „duże”) i urządzenia BRD należy wykonać z folii odblaskowej 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 z późn. zmianami) 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 z późn. zmianami).

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 poboczami 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 ¹ G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ⁴	min 2,00 (min 1,50) ⁴	min 2,00 (2,20) ⁷
E - tablice przeddrogowskazowe E-1, - drogowskazy tablicowe E-2, - tablice szlaków drogowych E-14,	min. 1,00	min 2,00 (2,20) ⁷ (min 1,00) ⁸
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) ⁷ - 2,50
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią ⁹	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu ⁹	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

¹ z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m)

⁴ z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni

⁷ znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych

⁸ z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach)

⁹ dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu

⁹ dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego

⁷ 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 I kwartał 2016 r.

Termin przywrócenia stałej organizacji ruchu przywidziano na III kwartał 2016r.

inż. Artur Siwczyk