

TEMAT	PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
ZADANIE	„Budowa chodnika w pasie drogi powiatowej nr 2177D w miejscowości Koskowice, gmina Legnickie Pole”.
ADRES	dz. ew. 493/1, 493/3, 493/4 obręb: Koskowice, jednostka ewidencyjna: 020905_2, Legnickie Pole
INWESTOR	Gmina Legnickie Pole z/s ul. Kiliana Ignacego Dientzenhofera nr 1, 59-241 Legnickie Pole
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	AIW PROJEKT mgr inż. Waldemar Krząstek ul. Sportowa 6, 63-510 Mikstat tel. kom. 501017154, e-mail: biuro@aiw-projekt.pl

AUTOR OPRACOWANIA

Imię i nazwisko	Podpis
mgr inż. Waldemar Krząstek	

Mikstat, czerwiec 2015r.

Egz. nr

OPIS TECHNICZNY

Spis treści:

A.	Informacje ogólne.....	3
1.	Przedmiot opracowania	3
2.	Inwestor	3
3.	Wykonawca.....	3
4.	Podstawa opracowania.....	3
B.	Część techniczna	3
1.	Charakterystyka stanu istniejącego.....	4
2.	Stan projektowany.....	4
3.	Opis przyjętych rozwiązań oznakowania	4
4.	Uwagi końcowe	5
5.	Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	7

A. Informacje ogólne

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji technicznej, służącej do opisu przedmiotu zamówienia na robotę budowlaną pn. „Budowa chodnika w pasie drogi powiatowej nr 2177D w miejscowości Koskowice, gmina Legnickie Pole.”

2. Inwestor

3. Wykonawca

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. 496/1, 493/3 i 493/4 leżących w obrębie geodezyjnym 0007 w powiecie legnickim w województwie dolnośląskim.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie pól uprawnych oraz luźnej zabudowy mieszkaniowej. Chodnik od strony zachodniej łączy się ze stacją paliw „Bulis”, natomiast od strony wschodniej graniczy ze zjazdem do parkingu utwardzonego na działce 192/6. Na istniejącym odcinku drogi powiatowej obowiązuje ograniczenie prędkości do 40km/h w granicach terenu zabudowanego, poza terenem zabudowanym obowiązuje ograniczenie do 90km/h.

W stanie istniejącym na rozpatrywanym odcinku drogi powiatowej, ze względu na brak chodnika nie ma ruchu pieszych.

2. Stan projektowany

Projekt przywidiuje budowę chodnika z kostki betonowej bezpośrednio przy jezdni o szerokości 2,0m. Pochylenie chodnika 2% w kierunku krawędzi jezdni. Wody opadowe i roztopowe będą zbierane betonowym ściekiem przykrawężnikowym, a dalej kanałem deszczowym.

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- klasa funkcjonalno-techniczna: D
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – KR2,
- 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 drodze powiatowej po stronie objętej niniejszym opracowaniem przeznaczone są do likwidacji i projektowane jako nowe. Nowe oznakowanie pionowe zlokalizowano za projektowanym chodnikiem poza oznakowaniem

U-1a, którego nie przywizdano w niniejszej dokumentacji.

3. Opis przyjętych rozwiązań oznakowania

Przyjęto jednoetapowe wykonywanie robót drogowych.

Strefę robót od strony najazdowej wyznaczono zaporami drogowymi U-20b oraz zaporą prowadzącą U-3d oraz oznaczono znakiem B-1 „zakaz ruchu”. Wzdłuż odcinka, na którym prowadzone będą prace budowlane należy ustawić co 10 m tablice kierujące U-21a lub b. Na odcinkach dojazdowych należy ustawić znaki A-14 wraz ze znakiem A-12b lub A-12c. W terenie zabudowanym 50m przed strefą robót należy ustawić znak B-25 „zakaz wyprzedzania”. Poza terenem zabudowanym należy ograniczyć prędkość pojazdów stosując stopniowanie prędkości, 150m przed strefą robót ograniczenie do 70km/h, 50m przed strefą robót do 50km/h. Od strony

nadjeżdżających pojazdów na wysokości działki 192/6 ustawić klin najazdowy z pachółków drogowych U-23b.

20m za strefą prowadzonych prac budowlanych należy ustawić oznakowanie B-42 odwołujące wcześniejsze ograniczenia.

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

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 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) 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 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 ^b G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ^c	min 2,00 (min 1,50) ^{a*}	min 2,00 (2,20) ^{a*}
E - tablice przeddrogowskazowe E-1, - drogowskazy tablicowe E-2, - tablice szlaków drogowych E-14,	min. 1,00	min 2,00 (2,20) ^{a*} (min 1,00) ^{a*}
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 obiektu E-5-E-12, E-19a-E-22,	2,00	min 2,00 (2,20) ^{a*} - 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)

^{a*} z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni

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

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

^a dla znaków umieszczonych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu

^a dla kilku znaków umieszczonych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego

^{a*} 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 zaporą drogową umieszczoną 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.

Z uwagi na fakt, iż na całej długości projektowanego chodnika nie występują posesje prywatne, nie wprowadza się oznakowania bezpośrednio związanego z prowadzeniem ruchu pieszego.

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 stałej 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 przywieszano na IV kwartał 2015 r.

mgr inż. Waldemar Krząstek

KARTA UZGODNIEN

KOMENDA MIEJSKA POLICJI W LEGNICY

LDz. 2-5321-5321/11
Zaopiniowano: POZYTYWNE
Uwagi: 3/11

Legnica, dnia 12.08.2016

KOMENDANT
Miejski Policji w Legnicy
z up. Zastępcy Naczelnika
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Legnicy
podkom. Tomasz Korta

STAROSTWO POWIATOWE
WYDZIAŁ KOMUNIKACJI I DRÓG
Pl. Słowiański 1
59-220 LEGNICA

ZATWIERDZAM	
por. rej. Staty/Czas	62/2015
data zatwierdzenia	20 SIE. 2015
data ważności	20 SIE. 2016
Pouczenie: Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściciela komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia org. ruchu, pod rygorem utraty ważności organizacji ruchu.	

Z up. STAROSTY

Maciej Dziegielewski
Dyrektor
Wydziału Komunikacji
i Dróg

