

***Opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej na  
budowę ciągu pieszo-jezdnego na działce 266/4 w  
miejscowości Koskowice, gmina 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 ciągu pieszo-jezdnego na działce 266/4 w miejscowości Koskowice, gmina Legnickie Pole”*.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt na budowę jezdni, zjazdów oraz ciągu pieszego z kostki betonowej, na odcinku ok. 295mb.

### **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.)
- 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).
- 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)
- 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.)
- Materiały uzyskane od Inwestora.

## B. Część techniczna

### 1. Charakterystyka stanu istniejącego

Przedmiotowy ciąg pieszo-jezdny łączy się z drogą gminną (dz. ew. 477). 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

Jezdnia została zaprojektowana jako ciąg pieszo – jezdny z kostki betonowej. Na całym odcinku przywidziano powierzchniowe odwodnienie pasów ruchu do ścieku przykrawężnikowego, a następnie do szczelnego systemu kanalizacji deszczowej. Pochylenie podłużne ulicy Sienkiewicza przedstawiono na rysunku 2.1. Na całym odcinku zastosowano jednostronne pochylenie jezdni – 2%. Z uwagi na fakt, iż jest to ciąg bez możliwości przejazdu na końcu odcinka zaprojektowano plac do zawracania. Wszystkie rozwiązania projektowe zostały szczegółowo przedstawione na załącznikach graficznych będących integralną częścią niniejszej dokumentacji technicznej.

***Zgodnie z opinią geotechniczną w projekcie przyjęto częściową wymianę gruntów wątpliwych lub słabonośnych znajdujących się poniżej warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogowej. Grunt rodzimy o niedostatecznych parametrach należy zastąpić gruntami niewysadzinowymi, doprowadzając podłoże do grupy nośności G1.***

***Przed rozpoczęciem prac należy dokonać oceny gruntu w korycie i uzyskać aprobatę Zamawiającego/Inspektora nadzoru co do zakresu wymiany gruntu.***

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- Kubatura: nie dotyczy,
- Wysokość: nie dotyczy,
- Długość: ok. 245mb
- Szerokość:
  - jezdnia – 5,0m,
  - ciąg pieszo-jezdny – 6,0m,
- Liczba kondygnacji: nie dotyczy,
- kategoria ruchu – KR1

### **3. Opis przyjętych rozwiązań oznakowania**

Przyjęto 1 - etapowe wykonywanie robót drogowych.

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 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 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.

### **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
<b>A - ostrzegawcze</b> <b>B - zakazu</b> <sup>a</sup> <b>C - nakazu</b> <b>D - informacyjne</b> <b>F - uzupełniające</b> <sup>1</sup> <b>G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi</b> <sup>4</sup>	min 2,00 (min 1,50) <sup>4</sup>	min 2,00 (2,20) <sup>7</sup>
<b>E - tablice przeddrogowskazowe E-1,</b> <b>- drogowskazy tablicowe E-2,</b> <b>- tablice szlaków drogowych E-14,</b>	min. 1,00	min 2,00 (2,20) <sup>7</sup> (min 1,00) <sup>8</sup>
<b>E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16,</b> <b>- tablice kierunkowe E-13,</b> <b>- tablice miejscowości E-17a, E-18a,</b> <b>- drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4,</b> <b>- drogowskazy do obrotu E-5-E-12, E-19a-E-22,</b>	2,00	min 2,00 (2,20) <sup>7</sup> - 2,50
<b>E - drogowskazy w kształcie strzały - duże</b>	min. 0,70	min. 0,70
<b>Znaki umieszczone nad jezdnią</b> <sup>a</sup>	5,00	5,00
<b>Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu</b> <sup>a</sup>	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

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

<sup>a</sup> z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni

<sup>4</sup> znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych

<sup>4</sup> z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach)

<sup>7</sup> dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu

<sup>8</sup> dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego

<sup>7</sup> 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 II kwartał 2017r.

Termin przywrócenia stałej organizacji ruchu przywidziano na IV kwartał 2017 r.