

Pracownia Inter Art, .ul. Wiktorowska 34, Wapiennik, 42-120 Miedzno k/Częstochowy,

nip: 9491573789, www.interart.gto.pl, interart@gto.pl, tel. 509521710

Projekty instalacji sanitarnych oraz budownictwa drogowego



Stadium:	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
Branża:	ORGANIZACJA RUCHU
Temat:	Przebudowa nawierzchni odcinka drogi pomiędzy ul. Kozielską i Wiejską w Sierakowicach wraz z odtworzeniem rowu i przepustów przy odcinku ul. Wiejskiej.
Lokalizacja:	dz. nr ewid.: 112 i 158 obręb Sierakowice
Inwestor:	Gmina Sośnicowice ul. Rynek 19 44-153 Sośnicowice

Projektant:	inż. Marcin Rogal	Podpis:
-------------	-------------------	---------

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

OPIS TECHNICZNY

1. Stan istniejący
2. Charakterystyka projektowanej inwestycji
3. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień
4. Projektowana czasowa organizacja ruchu
5. Zestawienie projektowanych znaków
6. Podstawa prawna

CZĘŚĆ GRAFICZNA

	Orientacja	1:10000
Rys. 1	Projektowana czasowa organizacja ruchu - schemat dla etapu 1.	1:500
Rys. 2	Projektowana czasowa organizacja ruchu - etap 2.	1:500

OPIS TECHNICZNY

1. STAN ISTNIEJĄCY

Na odcinku ul. Wiejskiej objętym opracowaniem brak jest oznakowania pionowego i poziomego.

2. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI

Na utwardzonym odcinku drogi przebiegającej pomiędzy ul. Wiejską i Kozielską projektuje się wykonanie nowej nawierzchni z kostki betonowej. Zaprojektowano drogę jednojezdniową o jednym pasie ruchu o szerokości 3,5m, przeznaczonego do ruchu w obu kierunkach (zgodnie z Dz. U. z 2016 r, poz. 124, par. 14, pkt. 3.). Nawierzchnię należy ograniczyć betonowym krawężnikiem 15x22cm ustawionym w świetle 4cm, a na odc. km 0+050,00 - 0+070,00 i km 0+079,00 - 0+105,00 po stronie zachodniej wysokie skarpy zabezpieczyć betonową ścianą oporową typu L.

W celu poprawienia warunków wodnych i uniknięcia zalewania prywatnej posesji zaprojektowano odtworzenie rowu i przepustów po południowej stronie ul. Wiejskiej. Z uwagi na małe zagłębienie, pierwszy odcinek rowu należy wykonać prefabrykowanych betonowych koryt ściekowych 65/44x31x50cm. Za pierwszym przepustem prowadzonym pod zjazdem rów należy wyprofilować w gruncie, a jego skarpy umocnić betonowymi płytami ażurowymi mocowanymi do gruntu za pomocą stalowych kotew.

Pod drogą oraz zjazdami zaprojektowano przepusty z rur HDPE Ø300/357 SN8.

3. OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ

ETAP 1. Prace przy odtworzeniu rowu i przepustów będą wymagały zajęcia do 1,5m istniejącej jezdni ul. Wiejskiej. Zajęcie będzie konieczne tylko na czas postoju koparki i pojazdu dostarczającego lub obierającego materiały z budowy. Przez pozostały czas robót bariery ochronne wyznaczające obszar robót będą ustawiane wzdłuż krawędzi jezdni umożliwiając swobodny przejazd pojazdom.

Na żadnym etapie robót nie przewiduje się całkowitego zamknięcia ulicy Wiejskiej. Prace prowadzone bezpośrednio przed zjazdami na posesje winny być planowane w uzgodnieniu z właścicielem posesji i nie powinny trwać dłużej niż 1 dzień roboczy, tzn. aby po zakończeniu dnia roboczego dojazd od posesji był możliwy.

ETAP 2. Przebudowywana droga gminna bez nazwy stanowi jedynie dojazd do 2 posesji. Z uwagi na ukształtowanie terenu brak jest dojazdu od strony ul. Kozielskiej. Roboty związane z przebudową nawierzchni drogi będą wymagały jej zamknięcia z uwagi na ograniczoną szerokość. Jednak, gdy warunki techniczne warstw konstrukcyjnych nowej nawierzchni będą odpowiednie oraz w czasie gdy roboty nie będą prowadzone (w nocy i weekendy), kierownik budowy może zezwolić na wjazd mieszkającym przy tej ulicy osobom.

4. PROJEKTOWANA CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Umieszczenie znaków drogowych w pasie drogowym musi odpowiadać wymaganiom 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. W szczególności znaki pionowe powinny być ustawiane tak aby tarcza znaku była oddalona od krawędzi min. 0,5 m. Należy stosować znaki z grupy wielkości średnie. Do wykonania lic znaków stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym stosować folię odblaskową typu 2 lub folię pryzmatyczną.

Projektowana czasowa organizacja ruchu obejmuje oznakowanie pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu. Roboty należy zabezpieczyć i oznakować zgodnie z „Instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”.

ETAP 1. W czasie robót zachowana zostanie szerokość jezdni równa 3,0m. Przejazd pojazdów kontrolowany będzie przez osoby uprawnione do kierowania ruchem. Długość zamkniętego odcinka między barierami nie powinna wynosić więcej niż 30,0m.

Do wygradzenia wzdłuż jezdni stosuje się zapory drogowe pojedyncze U-20a oraz znaki U-21a i U-21b ustawiane co 10m. Do wygradzenia poprzecznego na drodze stosuje się odpowiednio tablicę prowadzącą ciągłą w lewo U-3d 1800mm (na tablicy stosuje się światła ostrzegawcze U-35) oraz barierę U-20b. Na poboczu należy zastosować obustronnie barierę U-20c ze znakiem B-41 wraz z tabliczką T-0 o treści „Przejście drugą stroną drogi”. Dodatkowe oznakowanie, projektowane zgodnie z „Instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”, realizowane jest za pomocą znaków pionowych: A-12b, A-12c, A-14, B-25, B-33 i B-42.

Prace prowadzić w dzień, przy dobrej widoczności. Przez pozostały czas należy zapewnić dojazd do posesji oraz przejezdność drogi poprzez przesunięcie barier do krawędzi jezdni pozostawiając min. 4,5m szerokości drogi.

ETAP 2.

Przebudowywaną drogę należy zamknąć dla ruchu ustawiając przy krawędzi ul. Wiejskiej barierę U-20b (na barierze zastosować światła ostrzegawcze U-35) oraz znak B-1 z tablicą T-0 o treści „Wjazd za zgodą kierownika budowy”. W ulicy Wiejskiej ustawić w odległości 10,0m odpowiednio znaki B-21 i B22 z tablicą T-0 o treści „Nie dotyczy pojazdów budowy”.

Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu przewiduje się na III kwartał 2017 r.

5. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW

Projektowane znaki pionowe:

ETAP 1.

A-12b - 1 szt.	A-12c - 1 szt.	A-14 - 2 szt.	B-25 - 2 szt.
B-33 - 2 szt.	B-41 - 2 szt.	B-42 - 2 szt.	T-0 – 2 szt.

Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu: U-20a - 30,0m, U-20b - 1,75m, U-20c – 2x 3,75m, U-3d_1800mm – 1 szt., U-21a - 2 szt., U-21b - 2 szt., U-35 – 2 szt.

ETAP 2.

B-1 - 1 szt.	B-21 - 1 szt.	B-22 - 1 szt.	T-0 - 3 szt.
--------------	---------------	---------------	--------------

Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu: U-20b – 5,0m, U-35 – 2 szt.

6. PODSTAWA PRAWNA

Podstawa do opracowania projektu:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729).
2. 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. 2003 nr 220 poz. 2181).
3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393).