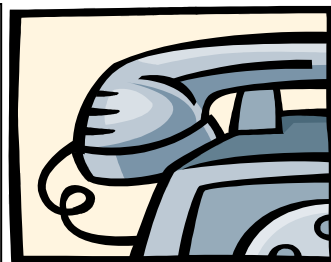




Usługi Projektowe
mgr inż. Robert Szczepanek
58-100 Świdnica
ul. Serbska 25
kom. 607 667 901



PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

INWESTYCJA: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. MAŁA W ZIĘBICACH.

Temat: Projekt zastępczej organizacji ruchu drogowego na czas realizacji inwestycji.

Stadium: Projekt wykonawczy

Inwestor: Gmina Ziębice, 57-220 Ziębice ul. Przemysłowa 10

Projektant: mgr inż. Robert Szczepanek

Rozdzielnik:

Egz.1	Inwestor
Egz.2	Inwestor
Egz.3	Inwestor
Egz.4	Starostwo Powiatowe w Ząbkowicach Śl.

Świdnica czerwiec 2016r.

I.

KARTA UZGODNIEN

**PROJEKT ZASTĘPCZEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO NA CZAS
REALIZACJI INWESTYCJI
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. MAŁA W ZIĘBICACH.**

UZGODNIENIA:

NAZWA INSTYTUCJI (pieczęć)	UWAGI
	<div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div>
	<div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div>
	<div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div>

ZATWIERDZENIE:

	<div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div> <div>.....</div>
--	---

Spis treści:

I. KARTA UZGODNIEŃ

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

1.2. Dane ogólne

1.3. Podstawa opracowania

1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

2. Charakterystyka drogi i ruchu

3. Możliwe utrudnienia i zagrożenia.

4. Opis rozwiązań projektowych

4.1. Wymogi i zalecenia

4.2. Przyjęte założenia projektowe

4.3. Opis oznakowania robót

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan sytuacyjny

1: 10000

Schematy projektowanego oznakowania

1: 1000

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt zastępczej organizacji ruchu drogowego na czas realizacji inwestycji „Przebudowa drogi gminnej ul. Mała w Ziębicach”. Organizację zastępczą wprowadza się od 15.10.2019r do 30.07.2020r..

1.2. Dane ogólne

Temat:	Projekt zastępczej organizacji ruchu drogowego na czas realizacji inwestycji.
Dotyczy opracowania:	Przebudowa drogi gminnej ul. Mała w Ziębicach
Branża:	Drogowa – organizacja ruchu
Inwestor:	Gmina Ziębice
Projektant:	mgr inż. Robert Szczepanek

1.3. Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie wykonano w oparciu o umowę zawartą z Gminą Ziębice.

1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

Niniejszy projekt wykonano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- Projekt budowlany dotyczący zadania
- Ustawa z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym DZ.U. nr 98 poz. 602.
- Rozporządzenie MI oraz MSWiA z dnia 31.07.2002r. „Znaki i sygnały drogowe”.
- Rozporządzenie MI z dnia 23.09.2003r. „W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem”.
- wizja w terenie.

2. Charakterystyka drogi i ruchu.

Ulica Mała i Dębowa w Ziębicach stanowią drogi gminne dojazdowe. Drogi gminne o nawierzchni asfaltowej szerokości 4,5 m bez chodników. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanym odcinku wynosi 50 km/h – obszar zabudowany. Natężenie ruchu lekkie KR-1, ruch samochodów osobowych. W obrębie wprowadzanej organizacji ruchu istniejące oznakowanie pionowe wg schematów, brak oznakowania poziomego.

Ulica Gliwicka stanowi drogę powiatową kategorii Z. Nawierzchnia asfaltowa szerokości 5,5 m z jednostronnym chodnikiem oddzielonym pasem zieleni. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanym odcinku wynosi 50 km/h – obszar zabudowany. Natężenie ruchu średnie KR-3, ruch samochodów osobowych i ciężarowych. W obrębie wprowadzanej organizacji ruchu istniejące oznakowanie pionowe wg schematów, brak oznakowania poziomego.

3. Możliwe utrudnienia i zagrożenia.

Utrudnieniami w ruchu kołowym w ciągu drogi powiatowej jest zwężenie jednego pasa jezdni z szerokości 2,75 do 2,25 m. W ruchu pieszym nie występują utrudnienia. Utrudnieniami w ruchu kołowym w ciągu drogi gminnej jest wyłączenie z ruchu odcinka od ul. Gliwickiej do ul. Dębowej, dojazd dla mieszkańców przez ul. Piastowską i Spółdzielczą. Na pozostałym odcinku zwężenie pasa jezdni z szerokości 4,5 do 2,25 m ruch wahadłowy. Ruch pieszy prowadzony przez plac budowy wydzielonymi szlakami oraz na przekopach kładki dla pieszych.

Zagrożeniami w ruchu kołowym jest zawężenie jednego pasa ruchu drogi powiatowej, brak możliwości przejazdu dwóch samochodów ciężarowych na raz. W ruchu pieszym zagrożeniem jest nierówna powierzchnia ciągu pieszego w trakcie realizacji robót budowlanych.

4. Opis rozwiązań projektowych

4.1. Wymogi i zalecenia

4.1.1. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

- Zasady ogólne

Zabezpieczenie i oznakowanie robót drogowych prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu (zapory, taśmy, tablice) użyte do zabezpieczenia i oznakowania robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należytych stanie przez czas trwania robót. Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: biała, czerwona. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe powinny mieć one kształt koła lub prostokąta i być widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150m przy oświetleniu światłami drogowymi. Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewniać ich stabilność.

Osoby wykonujące roboty w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą koloru pomarańczowego oraz wyposażone w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiającej spostrzeżenie przez kierujących.

- Zapora drogowa U-20a, U-20c

Używana jest do wygradzania miejsc robót prowadzonych w pasie drogowym. Można ją stosować jako wyгородzenie w poprzek i wzdłuż drogi z wyjątkiem tych przypadków, w których stosowana jest tablica kierująca. Długość zapór drogowych powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 0,75m (musi zawierać co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe). Zapory ustawiane w poprzek drogi powinny być pokryte materiałem odblaskowym lub zawierać elementy odblaskowe o barwie zgodnej z barwą tła, na którym zostały umieszczone. Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0,9m do 1,2m. mierząc od poziomu nawierzchni do górnej krawędzi zapory. Jeżeli zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

- Taśmy ostrzegawcze U-22

Można stosować je zamiennie z zaporami, lecz jedynie do wygradzania wykopów o głębokości do 0,5m. z wyjątkiem wyгородzeń w poprzek jezdni. Taśmy powinny być rozmieszczone na wysokości 0,9m. do 1,2m. licząc od poziomu nawierzchni.

- Tablica kierująca U-3c , U-3d

Tablica ta przeznaczona jest do dodatkowego ostrzegania kierujących o nagłej zmianie toru jazdy, np. przy zwężeniu jezdni, ostrym zakręcie, zamknięciu drogi. Długość tablicy kierującej powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 1.2 m. Tablica kierująca powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni. Tablice umieszcza się na wysokości 0.6 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy.

4.1.2. Znaki drogowe

- Zasady ogólne

Znaki pionowe umieszcza się:

- po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu,
- po lewej stronie jezdni, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy z określonej strony znaku.

- Sposób umieszczania znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach. Wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się mocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystanie słupków linii telekomunikacyjnej, latarni, słupów trakcyjnych do mocowania na nich konstrukcji podtrzymujące tarczę znaków pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu. Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej 10 m. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

- odblaskowych o ok. 5° w kierunku jezdni,
- Odległość znaków od jezdni

Odległość znaków pionowych powinna wynosić:

- na drogach z poboczami gruntowymi na krawędzi pobocza, jednak w odległości nie mniejszej niż 0.5 m od krawędzi jezdni,
- na ulicach w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się poziomo od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, Koła, kwadratu, prostokąta).

- Wysokość umieszczania znaków

Wysokość umieszczania znaków powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze, jednak nie może być niższa niż 2 m na ulicach oraz 1,5 m na drogach nie będących ulicami w obszarze zabudowanym.

3.1.3. Urządzenia dodatkowe

- Kładki dla pieszych

W przypadku wykopu w poprzek chodnika, pobocza należy nad wykonanym wykopem ułożyć kładkę z poręczami. Kładka powinna być ułożona w poziomie chodnika lub posiadać pochYLENIE o spadku nie większym niż 10%. Szerokość kładki nie może być mniejsza niż 1 m. Kładki nad wykopem należy również układać w celu zapewnienia dojścia do obiektów zlokalizowanych na chodniku bądź w jego sąsiedztwie, takich jak: budynki, kioski, budki telefoniczne, przystanki komunikacji publicznej itp.

Należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby konstrukcja użytych pomostów zapewniała odpowiednią wytrzymałość i stabilność, a powierzchnia ich podestu nie była śliska lub nierówna.

4.2. Przyjęte założenia projektowe

Przy opracowaniu niniejszego projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym przyjęto następujące założenia:

- Prace budowlane prowadzone w pasie drogowym drogi powiatowej nie ingerujące w nawierzchnie asfaltową. Zawężenie 0,5 m stanowi plac budowy.
- Wygrozdzenie placu budowy barierami U-20a zapewniające dwa pasy ruchu o szerokości min. 5,0 m
- Ze względu na możliwe utrudnienia w ruchu wprowadza się ograniczenie prędkości do 30 km/h oraz pierwszeństwo dla pojazdów nadjeżdżających pasem bez zawężenia na odcinku prowadzonych robót. (zwężenie pasa ruchu)
- Odcinek ul. Małej i Dębowej zostaną wyłączone z ruchu kołowego, mieszkańcy mają możliwość dojazdu z ul. Piastowskiej oraz Spółdzielczej.
- Na pozostałym odcinku ul. Małej wprowadza się ruch wahadłowy na odcinkach zapewniających widoczność całego przewężenia.
- Natężenie ruchu pieszego jest małe, wykonawca robót zapewni bezpieczne przejście dla pieszych w obrębie robót budowlanych
- W trakcie wykonywania robót budowlanych, wykonawca zapewni dojście i dojazd dla mieszkańców.

4.3. Opis oznakowania robót.

W pasie drogowym drogi powiatowej prowadzone będą roboty związane z realizacją inwestycji. Bezpośrednio przy jezdni drogi powiatowej wykonywane roboty to przebudowa nawierzchni ul. Małej oraz chodników.. W związku z powyższym wprowadza się oznakowanie zastępcze ruchu drogowego

Oddzielenie pasa robót budowlanych od pasa ruchu po przez zapory U-20a i w miejscach zwężenia jezdni ustawiać znaki U-3d. Ponadto należy oznakować pas drogowy znakami wielkości średniej zgodnie ze schematem oznakowania zastępczego.

Opracował:

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Uwaga:

Na schemacie w odcieniach szarości znaki istniejące.

W kolorach znaki projektowane.