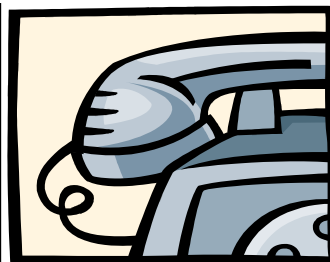




Usługi Projektowe
mgr inż. Robert Szczepanek
58-100 Świdnica
ul. Serbska 25
tel. 74 851 34 79
kom. 607 667 901



PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

**INWESTYCJA: PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 395 W NOWYM
DWORZE – BUDOWA CHODNIKA ETAP II.**

ADRES INWESTYCJI: DZ. NR 267/1, 267/2, 291 OBRĘB 0017 NOWY DWÓR

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	DSDiK we Wrocławiu
Egz.5	Urząd Marszałkowski we Wrocławiu

Świdnica czerwiec 2018r.

Spis treści:

I. 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

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan sytuacyjny

1: 25000

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 WOJEWÓDZKIEJ NR 395 W NOWY DWORZE – BUDOWA CHODNIKA ETAP II.”. Organizacja wprowadzona od 01.04.2019 do 31.08.2019r.

1.2. Podstawa opracowania

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

1.3. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

Niniejszy projekt wykonano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- 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.

Droga wojewódzka 395 zaliczona jako droga kategorii G. Droga o nawierzchni asfaltowej szerokości 6,0 m bez chodników. 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 brak istniejącego oznakowania pionowego. SDR – 65.

3. Możliwe utrudnienia i zagrożenia.

Utrudnieniami w ruchu kołowym w ciągu drogi wojewódzkiej jest zwężenie jednego pasa ruchu do szerokości 2,5 m. Ruch pieszy drugą stroną jezdni.

Zagrożeniami w ruchu kołowym są poruszanie się pojazdów i maszyn budowlanych w pasie drogowym.

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 należyтым 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 wygradzenie 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.

- Tablice kierujące U-21

Tablice kierujące można stosować jedynie do wygradzania wzdłuż jezdni. Ustawienie tablic kierujących wzdłuż jezdni w należy ustawiać w odległościach, co 10m.

- 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:

- odbłaskowych o ok. 5° w kierunku jezdni,

- Odległość znaków od jezdni

Odległość znaków pionowych powinna wynosić:

- na drogach z pobocznymi 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 poziomem 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.

4.2. Przyjęte założenia projektowe.

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

- Pozostawiony pas ruchu dla pojazdów o szerokości min. 5,5 m.
- Maksymalny odcinek robót budowlanych nie będzie przekraczał 250 m.
- Na odcinku prowadzonych robót zostanie ograniczona prędkość pojazdów do 30km/h, wraz z zakazem wyprzedzania.
- Natężenie ruchu kołowego średnie samochodów osobowych i ciężarowych.
- Ruch pieszych prowadzony drugą stroną jezdni, w miejsca dojść do budynków, wykonawca zapewni bezpieczne dojście po placu budowy..

4.3. Opis robót budowlanych.

Przebudowa drogi polega na:

Budowie chodnika jednostronnego oraz remoncie skrzyżowania z drogą gminną.

4.4 Opis oznakowania robót.

W pasie drogowym drogi wojewódzkiej prowadzone będą roboty związane z realizacją inwestycji. Jeden pas jezdni zostanie zwężony do szerokości min. 2,5 m. W związku z powyższym wprowadza się oznakowanie zastępcze ruchu drogowego

Oddzielenie pasa robót budowlanych od pasa ruchu podłużnie po przez tablice U-21 w odstępach, co 10 m, w miejscach zwężenia pasa jezdni ustawiać znaki U-3d oraz U-20c ustawiony po przeciwnej stronie do kierunku ruchu.. Ponadto należy oznakować pas drogowy znakami wielkości dużej zgodnie ze schematem oznakowania zastępczego. Znaki pokryte folią 2 generacji.

- Oznakowanie ciągłe w trakcie realizacji inwestycji

Na całym odcinku robót budowlanych wprowadza się ograniczenie prędkości do 30 km/h (znak B-33) wraz z zakazem wyprzedzania (znak B-25). Ustawienie znaków w odległości 30 m od prowadzonych robót budowlanych.

W odległości 50 m od prowadzonych robót budowlanych ustawić znak „roboty na drodze” (A-14) oraz A-12b lub A-12c „zwężenie jezdni prawo lub lewostronne”

- Oznakowanie dodatkowe w trakcie wykonywania robót budowlanych

W odległości 20 m od końca prowadzonych robót należy ustawić znak B-42 „odwołanie zakazów”.

Ponadto na odcinku prowadzonych robót ustawić znak B-41 „zakaz ruchu pieszych” z tabliczką „przejście drugą stroną jezdni”.

Opracował:

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Uwaga:

Na schemacie w odcieniach szarości znaki istniejące.

W kolorach znaki projektowane.