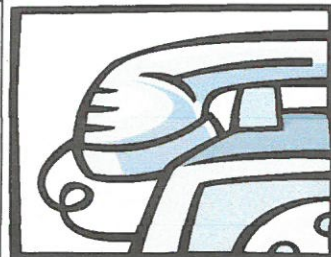


Usługi Projektowe
mgr inż. Robert Szczepanek
58-100 Świdnica
ul. Serbska 25
tel. 74 851 34 79
kom. 607 667 901



PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

INWESTYCJA: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. KRÓTKA 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

mgr inż. ROBERT SZCZEPANEK
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności
konstruktacyjno-budowlanej
Nr 5701. 18/C2/DUW

Rozdzielnik:

Egz.1 Inwestor
Egz.2 Inwestor
Egz.3 Inwestor
Egz.4 Urząd Marszałkowski we Wrocławiu

Świdnica marzec 2018r.

I.

KARTA UZGODNIENÍ

PROJEKT ZASTĘPCZEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO NA CZAS REALIZACJI INWESTYCJI PRZEBUDOWA DRUGI GMINNEJ UL. KRÓTKA W ZIĘBICACH.

UZGODNIENIA:

NAZWA INSTYTUCJI (pieczęć)	UWAGI
<p>URZĄD MIEJSKI w Ziębicach Wydział Budownictwa i Gospodarki Komunalnej 57-220 Ziębica, ul. Przemysłowa 10 REGON 000520572, NIP 247-10-01-079</p>	<p>Pod. malować B-1. Umieszczenie tabliczki o treści: "ma. dotyczą mieszkańców i drogi adw. zgł. ob. pól"</p> <p>z. op. Burmistrza Ziębic p.o. Naczelnika Wydziału Budownictwa i Gospodarki Komunalnej Radomir Fijałkowski</p>
	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

ZATWIERDZENIE:

	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--	---

Spis treści:

I. KARTA UZGODNIENÍ

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: 13000

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. Krótka w Ziębicach”. Organizację zastępczą wprowadza się od 30.06.2018r do 31.12.2018r..

1.2. Dane ogólne

Temat:	Projekt zastępczej organizacji ruchu drogowego na czas realizacji inwestycji.
Dotyczy opracowania:	Przebudowa drogi gminnej ul. Krótka 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 1:1000
- 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 gminna stanowi drogę transportu rolnego oraz drogę gminną klasy D. Droga o nawierzchni gruntowej szerokości 3,5 m bez chodników. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanym odcinku wynosi 50 km/h – obszar zabudowany. Na drodze gminnej ograniczenie do 10 km/h. Natężenie ruchu lekkie KR-1, ruch samochodów osobowych i maszyn rolniczych.

Droga wojewódzka kategorii G. Nawierzchnia asfaltowa szerokości 5,5 m bez chodników. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanym odcinku wynosi 50 km/h – obszar zabudowany. Natężenie ruchu lekki - średni KR-2, ruch samochodów osobowych i ciężarowych.

3. Możliwe utrudnienia i zagrożenia.

Utrudnieniami w ruchu kołowym w ciągu drogi wojewódzkiej 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, dojazd dla mieszkańców oraz maszyn rolniczych po placu budowy. Ruch pieszy prowadzony przez plac budowy wydzielonymi szlakami oraz na przekopach kładki dla pieszych.

Zagrożeniami w ruchu kołowym jest zawężenie jednego pasa ruchu drogi wojewódzkiej, 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 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 zapor 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 wygradzeń 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.

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.
- Wygrodzenie 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
- Droga gminna zostanie wyłączona z ruchu kołowego za wyjątkiem mieszkańców i maszyn rolniczych.
- Natężenie ruchu pieszego jest małe, wykonawca robót zapewni bezpieczne przejście dla pieszych w obrębie robót budowlanych.
- W trakcie wykonywania robót budowlanych, wykonawca zapewni dojazd i dojeżdżanie dla mieszkańców.

4.3. Opis oznakowania robót.

W pasie drogowym drogi wojewódzkiej prowadzone będą roboty związane z realizacją inwestycji. Bezpośrednio przy jezdni drogi wojewódzkiej wykonywane roboty to przebudowa nawierzchni drogi gminnej. 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:

mgr inż. ROBERT SZCZEPANEK
Uprawnienia budowlane
do projektowania i nadzoru
w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej
Nr ewid. 1102/DUW

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Uwaga:

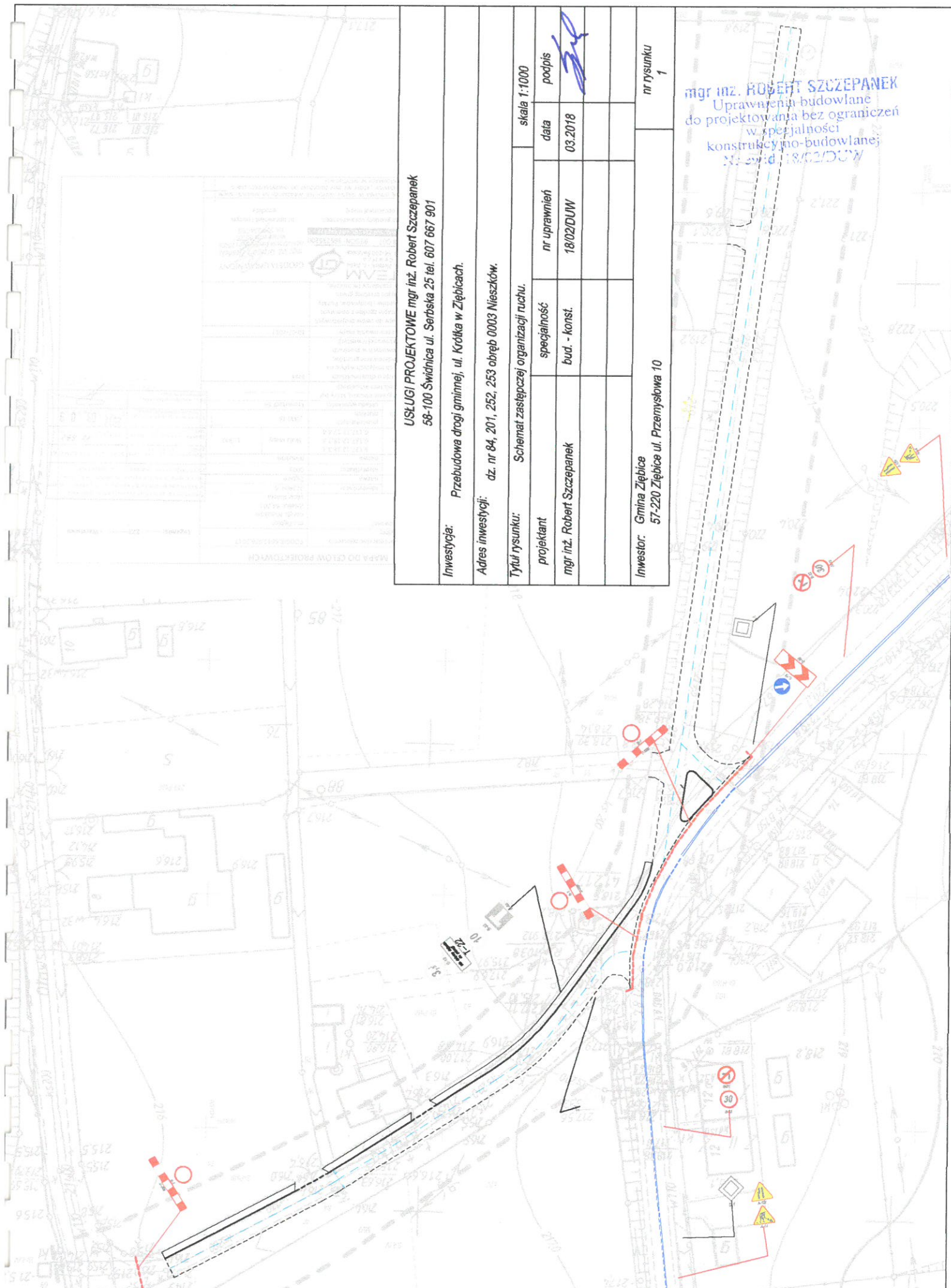
Na schemacie w odcieniach szarości znaki istniejące.

W kolorach znaki projektowane.



SKALA
1:13000

mgr inż. ROBERT SZCZEPANEK
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej
Nr ewid. 18/02/DUW



USŁUGI PROJEKTOWE mgr inż. Robert Szczepanek
 58-100 Świdnica ul. Serpska 25 tel. 607 667 901

Investycja: Przebudowa drogi gminnej, ul. Krótka w Ziębicach.

Adres inwestycji: dz. nr 84, 201, 252, 253 obręb 0003 Nieszaków.

Tytuł rysunku: Schemat zastępczej organizacji ruchu.

		skala 1:1000	
projektant	nr uprawnień	data	podpis
mgr inż. Robert Szczepanek	18/02/DUW	03.2018	
	specjalność		
	bud. - konst.		
Investor: Gmina Ziębice 57-220 Ziębice ul. Przemysłowa 10		nr rysunku 1	

mgr inż. ROBERT SZCZEPANEK
 Uprawnienia budowlane
 do projektowania bez ograniczeń
 w specjalności
 konstrukcyjno-budowlanej;
 Nr ewid. 18/02/DUW