

SPIS TREŚCI

- I. Część opisowa
 - 1. Podstawa opracowania
 - 2. Opis techniczny

- II. Część rysunkowa

Rys. 1 - Orientacja skala 1:10000

Rys. 2 - Inwentaryzacja istniejącego oznakowania skala 1:500

Rys. 3 - Organizacja ruchu na czas robót skala 1:500

Podstawa opracowania:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem.
- 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002r. W sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz 1393 z 2002r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 5515).
- Zlecenie Inwestora
- Wykonana inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego

Opis techniczny:

Przedmiotem opracowania jest schemat czasowej organizacji ruchu wykonany dla zadania: Budowa chodnika wraz z odwodnieniem przy drodze powiatowej nr 1323K Czarkówka - Radgoszcz - Luszowice - Lipiny w miejscowości Lipiny".

1. Lokalizacja

Charakterystyka inwestycji:

Istniejąca droga powiatowa 1323K Czarkówka- Radgoszcz- Luszowice- Lipiny w miejscu objętym robotami posiada przekrój drogowy z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,00m – 5,40m obustronnie ograniczoną poboczami oraz rowami przydrożnymi.

Na analizowanym odcinku po prawej stronie drogi zlokalizowane jest 47 zjazdów istniejących o parametrach zjazdu indywidualnego .

Projektowana przebudowa przekroju zlokalizowana będzie na odcinku prostym oraz na łuku drogi. Koncepcja czasowej organizacji ruchu została podzielona na XII podstawowych etapów w taki sposób aby umożliwić obsługę przyległych posesji a każdy etap został odpowiednio oznakowany i zabezpieczony.

Charakterystyka ruchu:

Zamierzenie projektowe obejmuje budowę chodnika po lewej stronie jezdni drogi powiatowej nr 1323K na odcinku od km 19+400 do 21+223 oraz przebudowę istniejącego przepustu w km 19+803.50. Droga powiatowa 1323K charakteryzuje się umiarkowanym natężeniem ruchu, w tym również pojazdów ciężkich oraz wzmożonym ruchem pieszym generowany głównie przez zlokalizowaną nieopodal szkołę.

Projektowana przebudowa drogi zlokalizowana będzie w obszarze zabudowanym, na odcinku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h.

2. Opis prowadzonych robót:

Przebudowa przekroju drogowego polegać ma na poszerzeniu istniejącej nawierzchni, wykonaniu prac przygotowawczych oraz wykopów wąskoprzestrzennych pod urządzenia odwodnienia, przebudowę przepustu,

a także roboty związane z korytowaniem, profilowaniem, zagęszczeniem podbudowy i wykonaniem nawierzchni z kostki brukowej betonowej na budowanym chodniku oraz zjazdach.

Na czas nocy nie dopuszcza się pozostawienia wykopów otwartych.

3. Charakterystyka istniejącego oznakowania pionowego:

Obecnie na w/w odcinku drogi powiatowej zastosowane jest oznakowanie pionowe oraz częściowo poziome obsługujące dotychczasowy ruch pojazdów. Istniejące oznakowanie spełnia wymagania przepisów co do lokalizacji znaków poziomych oraz treści tablic znaków pionowych.

Tablice znaków pionowych zamocowane są na metalowych słupkach, a treść znaku i tło tablicy są wykonane z Typu I oraz Typu II zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Istniejące oznakowanie zostało przedstawione na rysunku nr 2.

4. Charakterystyka projektowanego oznakowania pionowego:

Dla takiego sposobu prac oraz organizacji ruchu poprzez podział na etapy zachodzi potrzeba wprowadzania dodatkowego ograniczenia prędkości do 40km/h. Nie zmienia się natomiast pierwszeństwa przejazdu na poszczególnych odcinkach dróg.

Z uwagi na zakres prac oraz obciążenie ruchem organizację podzielono na XII podstawowych etapów długości ok 150m każdy. Przebudowa przepustu odbędzie się przy połówkowym zamknięciu jezdni.

Poszczególne etapy robót ponumerowano proporcjonalnie do poziomów zagrożeń w ruchu drogowym począwszy od nr I w km 21+070,00 – 21+223,54 do nr XI w km 19+400,00 – 19+575,00. Miejsce robót wygrodzono słupkami kierującymi U-21b, zaporami U-20b, oraz od strony najazdów tablicami kierunkowymi U-3d. Przy krawędzi jezdni na poboczu oraz na chodniku, umieszczono zapory drogowe podwójne U-20c wraz z znakiem B-41 oraz tabliczką T-0 "przejsie drugą stroną drogi". Na dojazdach do miejsca robót ustawiono znaki odp. A-12b/A-12c, A-14, A-30 z tabliczką T-0 i opisem "Piesi!", oraz ograniczenie prędkości B-33 - 40km/h wraz z dodatkowym znakiem B-25.

W przypadku szerszego zajęcia pasa drogowego sterowanie ruchem odbywać się będzie ręcznie przez wykwalifikowanych, przeszkolonych oraz pozostających w stałej łączności pracowników a szerokość jezdni pozostawionej do ruchu wynosić będzie min. 2,75m.

Po zakończeniu dziennej działki robót, elementy pasa drogowego należy doprowadzić do stanu który będzie umożliwiał sprawne i bezpiecznie korzystanie wszystkich uczestników ruchu zwłaszcza w rejonach krawędzi nawierzchni. Należy także wprowadzić korektę oznakowania w obrębie jezdni poprzez odp. przesunięcie tablic U-3d, U-20b, słupków U-21b do jej bocznej krawędzi, pozostawiając tym samym do ruchu min. 5,0m przekroju.

W okresach ograniczonej widoczności na barierach i tablicach kierunkowych w poszczególnych etapach zaleca się stosowanie od strony najazdu dodatkowych lamp ostrzegawczych barwy żółtej - U-35.

Podczas dnia pomiędzy godz. 7.00 a 19.00 należy w miarę możliwości zapewnić dojazd do zabudowy poprzez istniejące lub tymczasowe zjazdy natomiast poza w/w. godzinami należy zapewnić dojazd do zabudowy poprzez istniejące lub tymczasowe zjazdy.

Za zgodą użytkowników dojazdu do danej zabudowy w/w. zasady dotyczące zabezpieczenia dojazdu mogą ulec zmianie.

O utrudnieniach związanych z dojazdem do zabudowy kierownik budowy winien poinformować użytkowników dojazdów.

Roboty w zakresie przebudowy pasa drogowego na kolejnym etapie można zacząć dopiero, gdy możliwe będzie dopuszczenie do ruchu poprzedniego etapu przy zachowaniu ciągłości przekroju.

Wzdłuż linii wykopów (szczególnie w obrębie przebudowywanego przepustu) należy ustawić we wszystkich newralgicznych miejscach bariery B-20b jako wyгородzenie uniemożliwiające dostęp osób trzecich.

Za zgodą zarządcy drogi kolejność wykonywania etapów może zostać odwrócona, przy zachowaniu w/w wymagań oraz konwencji oznakowania.

Nie dopuszcza się wykonywania przebudowy przepustu w czasie gdy będą prowadzone prace przy krawędzi jezdni – oznaczone Etapem nr X.

W ramach omawianego projektu czasowej organizacji ruchu należy zastosować znaki z folii odblaskowej TYPU 1 lub TYPU 2, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Znaki drogowe pod kątem jakości i zgodności z projektem winny być odebrane przez pracowników Zarządu Drogi, którzy szczegółową lokalizację uściślią bezpośrednio w terenie. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.

Znaki należy umieszczać na słupkach metalowych ocynkowanych w sposób określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r w sprawie Szczegółowych Warunków Technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, to znaczy tak, aby dolna krawędź znaku była umieszczona na wysokości min. 2,0 m nad poziomem chodnika lub pobocza, a krawędź od strony jezdni – w odległości min. 0,50 – 2,0 m od krawężnika lub krawędzi jezdni.

- Czasowa organizacja ruchu wraz z etapami prac, została przedstawiona na rysunku nr 3. Dla etapów II – XI należy zastosować taką samą konwencję oznakowania jak na przedstawionym schemacie wyjściowym wraz z odległościami umieszczenia znaków pionowych. Przebudowę przepustu zaleca się wykonać w czasie weekendowym przed pracami w Etapie X.

5. Zalecenia i obowiązki wykonawcy:

Zakres planowanych robót, przy których mogą wystąpić utrudnienia w ruchu obejmuje także montaż i demontaż znaków czasowej organizacji ruchu.

W czasie wykonywania robót mogą wystąpić również zagrożenia i utrudnienia w ruchu typowe dla robót drogowych tj. rozładunek materiału, jego transport, jak też sam ruch zewnętrzny występujący na skrzyżowaniach oraz drogach przyległych.

Nie dopuszcza się składowania materiałów w obrębie jezdni.

Planowany termin wprowadzenia oznakowania to:

pierwszy kwartał 2015r – dokładną datę określi inwestor w dalszym postępowaniu.

Uwagi:

Znaki użyte do oznakowania powinny posiadać odpowiednie parametry określone w przepisach cytowanych powyżej.

Oznakowanie miejsc robót należy wykonać w sposób wskazany na rysunkach, ale miejsca ustawienia znaków w terenie należy wybrać indywidualnie w zależności od sytuacji aczkolwiek zgodnie z Rozporządzeniem 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181), szczególnie w zakresie widoczności, wymiarów, odbłaskowości, wysokości i odległości umieszczania ich od przeszkody.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca zobowiązany jest poinformować właścicieli przyległych posesji o planowanych utrudnieniach w ruchu.

Tablice i znaki nie mogą zasłaniać istniejącego oznakowania oraz ograniczać widoczności na skrzyżowaniach.

Wykonawca zobowiązany jest do utrzymywania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca prowadzenia robót w pasie drogowym.

Wyklucza się składowanie materiałów w pasie jezdni.

W czasie prowadzonych robót należy zapewnić stałą kontrolę ustawionego oznakowania, zabezpieczenia i oświetlenia a w razie stwierdzenia usterki niezwłocznie ją likwidować poza tym utrzymywanie znaków w należytej czystości oraz dopilnowanie, aby były umieszczone na drodze tylko na czas wykonywania robót i rzeczywistego występowania zagrożeń spowodowanych tymi robotami.

Należy pamiętać o tym by projekt przechowywać cały czas na budowie w celu okazania na każde żądanie Policji a także zarządcy ruchu.