

BIURO PROJEKTOWO-USŁUGOWE PROJEKTOWNIA DRÓG

EGZ.



26-200 Końskie, ul. Polna 11/67
tel. 730-161-221, mail: biuro@projektowniadrog.pl, NIP 502-008-67-92

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT: „Przebudowa drogi wewnętrznej biegnącej śladem działki nr 143 w m. Gola”

CPV 45233120-6

Nazwy i kody według Wspólnego Słownika Zamówień:

Grupa: 45100000-8 - Przygotowanie terenu pod budowę
Klasa: 45110000-1 – Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych, roboty ziemne
Kategoria: 45111000-8 – roboty w zakresie burzenia, roboty ziemne
45112000-5 – roboty w zakresie usuwania gleby
Grupa: 45200000-9 – Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej
Klasa: 45230000-8 – Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, linii komunikacyjnych i elektroenergetycznych, autostrad i dróg, lotnisk i kolei, wyrównywanie terenu
Kategoria: 45233000-9 – Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg

ADRES: 021102_2.0007.143 } - obręb Gola

INWESTOR: Gmina Lubin,
ul. Księcia Ludwika I 3,
59-300 Lubin

STADIUM: PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

	imię i nazwisko	nr upr.	data	podpis
BRANŻA DROGOWA				
Projektant:	mgr inż. Wiesław Szczygieł <small>Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno – budowlanej NR EWID. GP-N3-7342-37/97</small>	54/87/Lw		
Asystent:	Hubert Jańczyk			

Końskie, styczeń 2024

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
na stronie następnej

Spis treści

OPIS TECHNICZNY	3
1. PODSTAWA PRAWNA:	3
1.1. Zlecenie Inwestora	3
1.2. Materiały wyjściowe:	3
2. DANE OGÓLNE O TERENIE	3
2.1. Lokalizacja	3
2.2. Uzbrojenie.....	3
3. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL.....	3
4.1. Komunikacja	5
4.2. Odwodnienie	5
4.3 Oświetlenie	5
5. OGÓLNY OPIS STANU PROJEKTOWEGO	5
5.1. Część drogowa - komunikacja - opis ogólny	5
5.2. Konstrukcja nawierzchni	6
5.3. Rozwiązanie wysokościowe – droga w profilu i przekroju poprzecznym	6
5.4. Roboty ziemne	6
5.5. Kolizje	6
5.6. Informacje o uwarunkowaniach i ochronie terenu na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	7
6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO:	7
6.1 DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU.....	8
6.2 TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU	8
6.3 WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH	8
6.4 PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	9
PLAN ORIENTACYJNY	10

CZEŚĆ RYSUNKOWA - PROJEKTU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RU

1. Plan orientacyjny

2. Plan sytuacyjny – TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU-ETAP 1

rys. TOR-01

OPIS TECHNICZNY

dla inwestycji: „**Przebudowa drogi wewnętrznej biegnącej śladem działki nr 143 w m. Gola**”

CZĘŚĆ : PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. PODSTAWA PRAWNA:

1.1. Zlecenie Inwestora

1.2. Materiały wyjściowe:

- a) Materiały przetargowe
- b) Podkład geodezyjny - aktualny do celów projektowych
- c) Wizja w terenie - pomiary uzupełniające
 - badania polowe
 - inwentaryzacja zieleni
- d) Uzgodnienia z inwestorem i zarządcą drogi
- e) Warunki przyłączenia
- f) Badania geotechniczne
- g) Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

2. DANE OGÓLNE O TERENIE

2.1. Lokalizacja

Teren objęty zakresem projektowym zlokalizowany jest w centralno – zachodniej części w miejscowości Gola . Inwestycja obejmuje działkę nr **143** obręb Gola.

2.2. Uzbrojenie

W obrębie działek objętych zakresem znajduje się pod ziemią n/w uzbrojenie:

- kable energetyczne i teletechniczne,
- sieci kanalizacji sanitarnej,
- sieci gazowe,
- sieci wodociągowe,
- sieci elektroenergetyczne.

3. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest techniczne rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w ramach budowy drogi wewnętrznej w miejscowości Gola, Gmina Lubin, powiat Lubiński, Województwo Dolnośląskie.

Inwestycja realizowana będzie w terenie zurbanizowanym (zabudowanym). Inwestorem przedsięwzięcia jest Gmina Lubin.

W ramach zadania planuje się w zakresie:

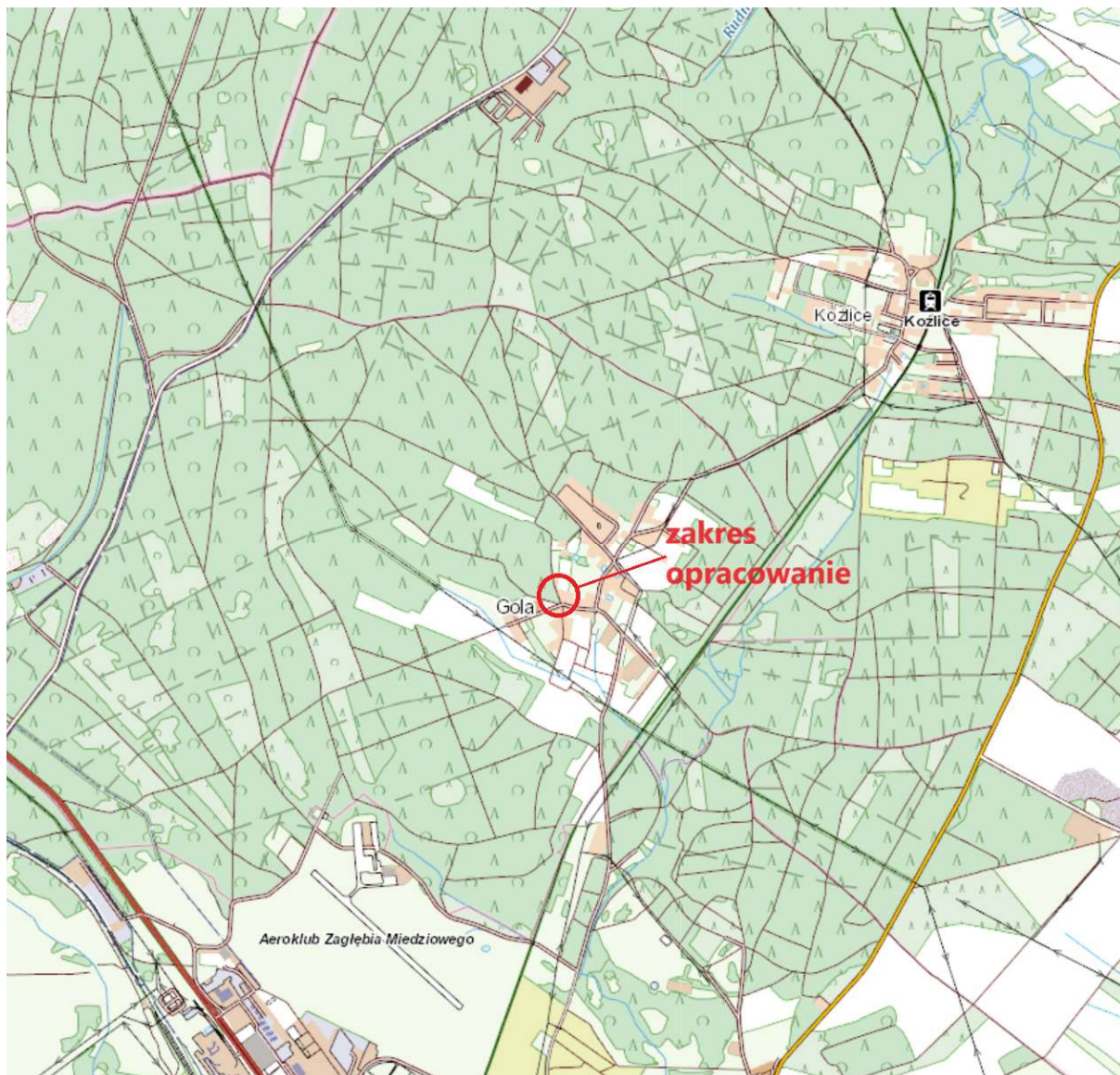
- przebudowa drogi wewnętrznej,
- budowę pobocza z kruszywa łamanego.

Ponadto w ramach zadania przewidziano:

- aktualizację organizacji ruchu.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa estetyki zagospodarowania terenu oraz warunków użytkowych drogi wewnętrznej w miejscowości Gola, a także zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu – kierujących pojazdami. Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Gola projektowana jest na łączną długość 161m o nawierzchni z kostki betonowej typu Behaton. Droga wewnętrzna stanowi dojazd do posesji.

Teren objęty zakresem projektowym zlokalizowany jest w miejscowości Gola. Inwestycja obejmuje działkę nr **143** obręb Gola.





Rys 1. Widok na drogę wewnętrzną biegnącą śladem działki nr 143 w m. Gola.

4. OGÓLNY OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

4.1. Komunikacja

Aktualnie na obszarze objętym niniejszym opracowaniem znajduje się istniejąca droga o nawierzchni gruntowej i stanowi dojazd do posesji. Droga posiada status drogi niepublicznej i jest drogą wewnętrzną. Przedmiotowa droga stanowi dojazd do posesji zlokalizowanych w jej ciągu. Szerokość działki drogowej w liniach rozgraniczenia wynosi od 3,0m do 3,70m. Nawierzchnia została częściowo utwardzona tłuczniem kamiennym. W pasie drogowym występuje infrastruktura towarzysząca, tj. woda, kanalizacja sanitarna, sieć elektroenergetyczna, teletechniczna i gazowa.

4.2. Odwodnienie

Obecnie teren objęty zakresem jest odwadniany powierzchniowo poprzez ukształtowanie spadków w terenie.

4.3 Oświetlenie

Aktualnie w miejscu inwestycji znajdują się słupy oświetleniowe z oprawami typu drogowego.

5. OGÓLNY OPIS STANU PROJEKTOWEGO

5.1. Część drogowa - komunikacja - opis ogólny

W ramach zadania planuje się w zakresie:

- przebudowa drogi wewnętrznej o nawierzchni z kostki betonowej,
- budowę pobocza z kruszywa łamanego,

Ponadto w ramach zadania przewidziano:

- aktualizację organizacji ruchu.

Parametry techniczne:

- klasa drogi – drogi wewnętrzne,
- kategoria ruchu – KR1,
- obciążenie – 100 kN/oś,
- budowa drogi - szerokość 3,0m,

- pochylenie poprzeczne jezdni – jednostronne 2%,
 - budowa pobocza z kruszywa łamanego mechanicznie – szerokość około 0,2-0,55m,
- Planowana inwestycja ma na celu usprawnienie ruchu, poprawę jakości nawierzchni jezdni oraz właściwe zagospodarowanie terenu.

5.2. Konstrukcja nawierzchni

Obliczenia dotyczące konstrukcji nawierzchni opracowano zgodnie z procedurą opisaną z „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” (GDDKiA 2014).

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- | | |
|---|------------|
| - kostka betonowa koloru szarego typu Behaton | gr. 8 cm, |
| - podsypka cementowo – piaskowa 1:4 | gr. 5 cm, |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 | gr. 20 cm, |
| - warstwa odsączająca z piasku średniego | gr. 15 cm. |
| <u>Całkowita gr. warstw naw. wynosi 48 cm</u> | |

- Wskaźnik zagęszczenia gruntu podłoża dla nawierzchni zjazdu powinien wynosić co najmniej:
- 100% zagęszczenia laboratoryjnego
 - wtórny moduł odkształcenia minimum 100 MPa
- Podłoże gruntowe powinno być wyrównane oraz odpowiednio zagęszczone i odpowiadać wymagom normy: PN-S- 02205:1998.

Obramowanie jezdni należy wykonać z krawężników betonowych typu najazdowego 15x22 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem. Pobocze chłonne należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowane mechanicznie 0/31,5mm o grubości 10cm.

5.3. Rozwiązanie wysokościowe – droga w profilu i przekroju poprzecznym

UWAGA!!!

Przed przystąpieniem do robót wykonawca powinien sprawdzić czy rzędne terenu określone w dokumentacji projektowej są zgodne z rzeczywistymi rzędnymi terenu. Jeżeli Wykonawca stwierdzi, że rzeczywiste rzędne terenu istotnie różnią się od rzędnych określonych w dokumentacji projektowej, to powinien **niezwłocznie** powiadomić o tym Inżyniera, a wszelkie zauważone rozbieżności należy wyjaśniać bezpośrednio z autorem Projektu, **przed przystąpieniem do robót**. Ukształtowanie terenu w takim rejonie nie powinno być zmieniane przed podjęciem odpowiedniej decyzji przez Inżyniera.

Rzędne początku i końca niwelety dowiązano do rzędnych istniejących dróg. Usytuowanie wysokościowe wszystkich przebudowywanych powiązań komunikacyjnych, należy dowiązać w sposób płynny do niwelety krawędzi drogi głównej i terenu istniejącego.

Parametry charakterystyczne geometrii pokazano na planie sytuacyjnym.

5.4. Roboty ziemne

Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi PN oraz zasadami i przepisami BHP. Wykopy głębsze niż 1,0m należy szalować. Roboty ziemne dla wszystkich obiektów policzono metodą przekrojów poprzecznych oraz korytowania i ujęto w przedmiarze. **W pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy prowadzić ręcznie**, wykonując zabezpieczenia po uprzednim zgłoszeniu właścicielowi lub zarządcy sieci zgodnie z branżowymi uzgodnieniami.

5.5. Kolizje

Projekt nie przewiduje wystąpienie kolizji z istniejącym uzbrojeniem. Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi PN oraz zasadami i przepisami BHP. **W pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy prowadzić ręcznie**, wykonując zabezpieczenia po uprzednim zgłoszeniu właścicielowi lub zarządcy sieci zgodnie z **branżowymi uzgodnieniami**.

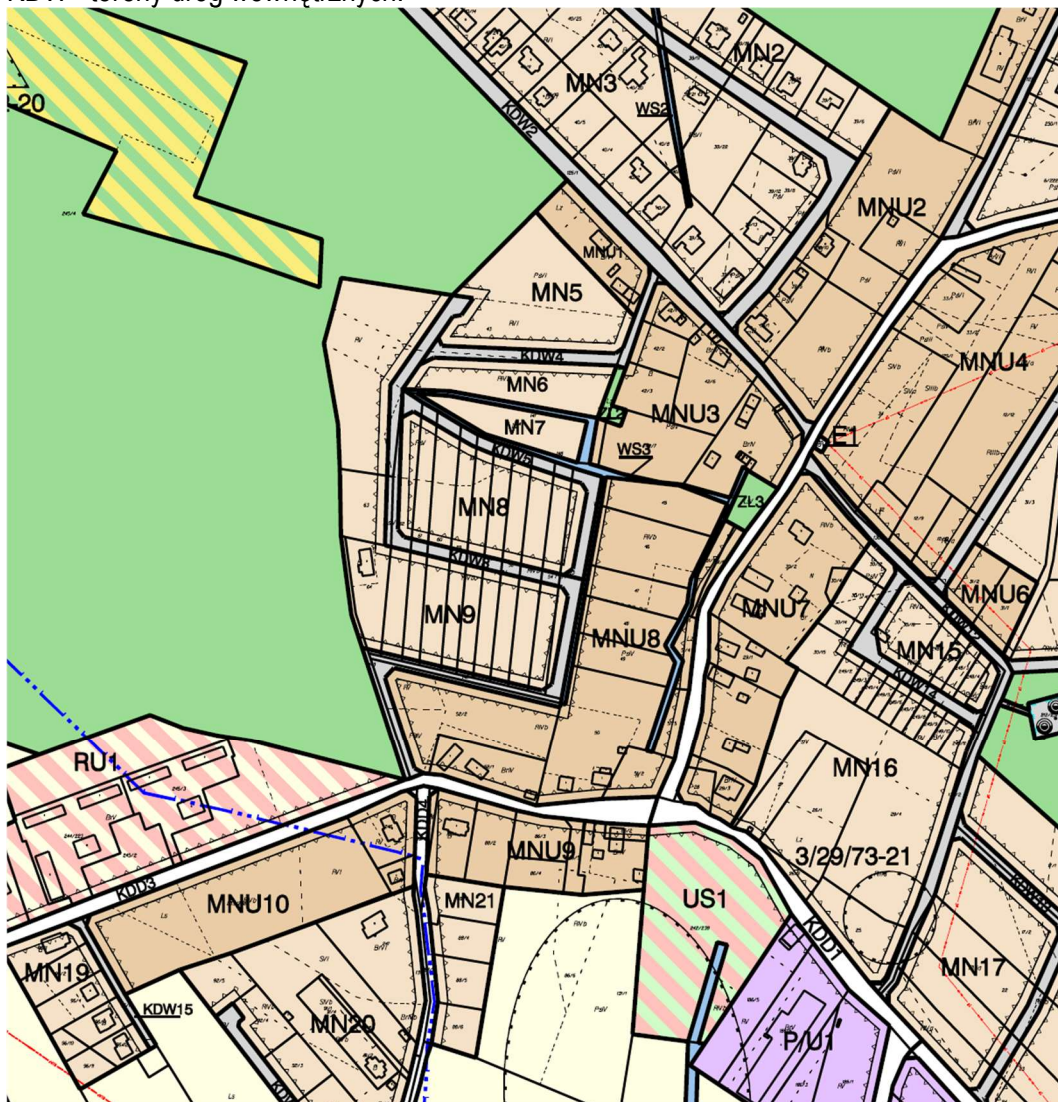
Skrzynki od zasuw wodociagowych, hydrantów i wazy od studni kanalizacyjnych wynieść do rzednych terenu. W przypadku odkrycia sieć teletechniczną należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami oslonowymi.

Roboty ziemne prowadzić zgodnie z Ogólnymi Specyfikacjami Technicznymi

D-02.03.01: Roboty ziemne: „Wykonanie nasypów” wydanymi przez GDDP w Warszawie oraz SST.

5.6. Informacje o uwarunkowaniach i ochronie terenu na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Teren objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i oznaczony jako KDW– tereny dróg wewnętrznych.



6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO:

Wykaz istniejących zagrożeń:

1. Praca maszyn i urządzeń podczas wykonywania robót rozbiórkowych i ziemnych.
2. Ruch pojazdów budowy podczas wykonywania prac.
3. Ruch pojazdów zewnętrznych.

Aktualnie na obszarze objętym niniejszym opracowaniem znajduje się:

Istniejąca droga wewnętrzna o nawierzchni utwardzona tłuczniem kamiennym. Szerokość działki drogowej w liniach rozgraniczenia wynosi od 3,0m do 3,70m.

- Dopuszczalna prędkość 50km/h (ograniczona D-42 "teren zabudowany"),
- klasa drogi - droga wewnętrzna (niepubliczna)
- klasa drogi – D, droga gminna (publiczna),
- ruch na trasie drodze wewnętrznej jest stosunkowo znikomy i stanowi dojazd do posesji,

- ruch na trasie drogi gminnej jest stosunkowo mały.

6.1 TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Projekt tymczasowej organizacji ruchu drogowego dla zadania przebudowy drogi wewnętrznej w miejscowości Gola.

ETAP 1:

Zamknięcie część drogi gminnej (0,5m) w miejscowości Gola. W trakcie etapu planuje się wykonać następujące prace:

- budowa drogi wewnętrznej,
- budowę pobocza z kruszywa łamanego stabilizowane mechanicznie 0/31,5mm.

projektowane znaki pionowe:

A-12b	1szt.
A-12c	1szt.
A-14	3szt.
B-1	1szt.
B-25	2szt.
B-33	2szt. „Ograniczenie prędkości do 30 km/h”
T-0	1szt. „Nie dotyczy obsługi i pojazdów budowy”
U-3d	1szt. 1200mm
U-20a	około 20m
U-20b	2szt.

Do wygrodzeń poprzecznych jezdni stosować zapory drogowe U-20b. Zapory drogowe winne być ustawione na wys. 1.1 m z obu stron wyłączonego odcinka ze światłami ostrzegawczymi na zaporach ustawionych poprzecznie na jezdni. Do wygrodzeń podłużnych zapory U-20a lub U-21b.

W przypadku wykopów w jezdni głębszych niż 0,5m lub pozostawienia na jezdni maszyn drogowych, za zaporami drogowymi ustawionymi prostopadle do osi jezdni należy stosować osłony energochłonne lub pryzmy z piasku.

Uwaga!

Po zakończonym etapie wykonanych prac budowlanych należy doprowadzić drogę do stanu pierwotnego. Wykonawca zapewni dojazd i dojście do posesji.

6.2 DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego pionowa dla zadania przebudowa drogi w miejscowości Gola została objęta według odrębnego opracowania.

6.3 WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH

Znaki ustawione w ramach docelowej organizacji ruchu muszą spełniać następujące warunki:

- grupa wielkości znaków – **MAŁE**,
- lica znaków z folii odblaskowych typu 2,
- słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych o średnicy 60,3 mm,
- wysokość mocowania znaków pionowych:
 - - 2,0 m, mierząc od powierzchni jezdni do dolnej krawędzi znaku,
- konstrukcję wsporczą znaków (ww. rury stalowe) posadowić w gruncie na głębokość minimum 0,8 m w fundamencie z betonu wykonanego "na mokro" o wymiarach 0,4 m x 0,4 m i wysokości 0,8 m.
- odległość krawędzi znaku od krawędzi jezdni (naw. bitumiczna) - min. 0,5 m – max 2,0m.

6.4 PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Ostateczny termin wprowadzenia organizacji ruchu będzie określony przez Wykonawcę robót z zachowaniem warunków zawartych w pkt. 2.6 niniejszego opracowania (w **UWAGACH**).

Planowany termin wprowadzenia prac tj. wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się na **03.06.2024 r.**

Planowany termin zakończenia prac tj. wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się na **29.11.024 r.**

	imię i nazwisko	nr upr.	data	podpis
BRANŻA DROGOWA				
Projektant:	mgr inż. Wiesław Szczygieł <small>Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno – budowlanej NR EWID. GP-N3-7342-37/97</small>	54/87/Lw		
Asystent:	Hubert Jańczyk			

PLAN ORIENTACYJNY

1: 25 000

OBIEKT: „Przebudowa drogi wewnętrznej biegnącej śladem działki nr 143 w m.
Gola”

