



MaKo

consulting

ul. Peowiaków 9/27


22-400 Zamość

NIP:825-211-39-89

www.makoconsulting.com.pl

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZADANIE	PRZEBUDOWA CHODNIKA PRZY ULICY ŻDANOWSKIEJ ORAZ BUDOWA ZATOKI POSTOJOWEJ „POCAŁUJ I JEDŹ”
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	ZARZĄD DRÓG GRODZKICH W ZAMOŚCIU
ZAWARTOŚĆ	CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
PROJEKTANT	MGR INŻ. DAMIAN ŁOKAJ	

17 MAJ 2021 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Inwestor	3
3. Podstawa opracowania	3
4. Istniejący stan zagospodarowania	3
5. Zakres robót.....	4
6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót	4
7. Warunki techniczne oznakowania	4
8. Zagrożenia ruchu	5
9. Utrudnienia ruchu	5
10. Wprowadzenie zmian	5
11. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu	5

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny	skala 1:10 000
2. Czasowa organizacja ruchu	skala 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie czasowej organizacji ruchu dla „Przebudowa chodnika przy ulicy Żdanowskiej oraz budowa zatoki postojowej „Pocałuj i jedź”

2. Inwestor:

Zarząd Dróg Grodzkich w Zamościu
ul. Kilińskiego 86
22-400 Zamość

3. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa z Inwestorem
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz. 1333)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2019 poz. 1642)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. 2019 poz. 1643)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2020 poz. 470)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2020 poz. 110)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 24 marca 2017 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 784),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipiec 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 1415)
- Wizje lokalne i pomiary własne uzupełniające w terenie.

4. Istniejący stan zagospodarowania

Zagospodarowanie chodników charakteryzuje się nawierzchnią asfaltową w bardzo złym stanie technicznym. Zatoki autobusowe nie posiadają normatywnych wymiarów, co uniemożliwia wjechanie autobusu na całą szerokość zatoki. Należy podkreślić, że chodniki oraz zatoki autobusowe zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły podstawowej nr 7.

W ciągach ulic występuje uzbrojenie podziemne tj: sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna, sieć telekomunikacyjna oraz sieć elektroenergetyczna, a także słupy oświetleniowe.

5. Zakres robót

5.1. Układ komunikacyjny

Zaprojektowano remont chodników oraz przebudowę istniejących zatok autobusowych wzdłuż ulicy Żdanowskiej. Zatoki autobusowe zaprojektowano o szerokości 3,0 m o nawierzchni z brukowej kostki betonowej koloru grafitowego, która zostaną obramowane krawężnikami betonowymi 15x30x100cm o odstąpieniu 12cm. Zatoka „pocałuj i jedź” będzie funkcjonowała na powiększonej zatoce autobusowej w bezpośrednim otoczeniu szkoły podstawowej nr 7. Remont chodników zaprojektowano w zakresie usystematyzowania szerokości chodnika od 1,5 do 2,0m oraz ujednolicenia nawierzchni w stosunku do niedawno wykonanej inwestycji budowy mini ronda.

5.1.1. Zjazdy indywidualne

Nawierzchnię zjazdu indywidualnego zaprojektowano z kostki brukowej betonowej, typu Holland, koloru czerwonego, grubość 8 cm. Zjazdy zaprojektowano o szerokości zmiennej od 3,2 m do 5,7 m oraz zaprojektowano dwa zjazdy wspólne o szerokości 7,9 m oraz o szerokości 12,4 m. W zjazdach zaprojektowano skosy w stosunku 1,5:1,5 zakończono obrzeżem betonowym 8x30x100cm.

5.1.2. Chodniki

Nawierzchnię chodników zaprojektowano z kostki brukowej betonowej, typu Holland, koloru szarego, grubość 6 cm. Chodnik zaprojektowano o szerokości zmiennej od 1,5 m do 2,0 m. Chodnik obramowano obrzeżem betonowym 8x30x100cm. Spadek poprzeczny na chodniku zaprojektowano o wartości 2% w kierunku jezdni. Wysokościowo chodniki należy wykonać zgodnie ze stanem istniejącym.

5.1.3. Zatoka autobusowa – prawa strona

Zaprojektowano zatokę autobusową z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego grubości 8cm, o długości 20,0 m i szerokości 3,0m wraz ze skosem wyjazdowym 1:8 oraz skosem wjazdowym 1:4. Ponadto bezpośrednio przy krawężniku zaprojektowano jeden rząd

płyty integracyjnej koloru żółtego o wymiarach 35x35cm. Spadek poprzeczny zatoki zaprojektowano o wartości 2% w kierunku jezdni.

5.1.4. Zatoka autobusowa/zatoka „pocałuj i jedź” – prawa lewa

Zaprojektowano zatokę autobusową z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego grubości 8cm, o długości 38,5 m i szerokości 3,0m wraz ze skosem wyjazdowym 1:1 oraz skosem wjazdowym 1:4. Ponadto bezpośrednio przy krawężniku zaprojektowano jeden rząd płyty integracyjnej koloru żółtego o wymiarach 35x35cm. Spadek poprzeczny zatoki zaprojektowano o wartości 2% w kierunku jezdni.

6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót

Zaprojektowano wykonywanie robót dwuetapowo.

I Etap realizacji – W tym etapie należy wykonać chodnik, zatokę autobusową i zjazdy po lewej stronie ulicy Żdanowskiej

II Etap realizacji – W tym etapie należy wykonać chodnik, zatokę autobusową i zjazdy po prawej stronie ulicy Żdanowskiej

Szczegółowe rozwiązanie znajduje się w części graficznej.

7. Warunki techniczne oznakowania:

Zabezpieczenie i oznakowanie robót musi być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace.

- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należytych stanie przez okres trwania robót.
- Do oznakowania robót należy zastosować znaki „duże”, z folii odblaskowej II-gen.
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy usuwać w miarę postępu robót.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej, wyposażonej w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej.

8. Zagrożenia ruchu

- Kolizje sprzętu budowlanego z uczestnikami ruchu

9. Utrudnienia ruchu

- utrudnienia w poruszaniu się pieszych
- zwężenie jezdni ulicy

10. Wprowadzanie zmian

Jeżeli Wykonawca uzna, że może wprowadzić nową organizację w celu usprawnienia wykonywania robót budowlanych to na swój koszt wykona nową czasową organizację ruchu.

11. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu:

od dnia 15.06.2021 do 31.12.2021

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan Orientacyjny skala : 1:10000

2. Czasowa organizacja ruchu skala : 1:500