

MS-DROG. Projekty, nadzory, realizacje branży
drogowej.

Projekt czasowej organizacji ruchu dla budowy ulicy
Przedwiośnie w m. Skórzewo (pow. poznański)

Spis treści

1.	Przedmiot i zakres opracowania	3
2.	Podstawa opracowania	3
3.	Materiały wyjściowe.....	3
4.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	3
	Warunki gruntowo-wodne	4
5.	Projektowany stan zagospodarowania terenu	4
	Parametry projektowanej drogi	4
	Opis trasy w planie	5
	Opis niwelety	5
	Elementy zagospodarowania terenu	5
6.	Założenia projektu czasowej organizacji ruchu.....	6
7.	Przewidywany termin wprowadzenia założeń organizacji ruchu.....	7
8.	Spis rysunków.....	7

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla budowy ulicy Przedwiośnie w m. Skórzewo.

2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa nr ROA.272.7.572.2019 z dnia 17.09.2019 r.

3. Materiały wyjściowe

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- Wizja lokalna w terenie,
- 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 na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 r. nr 220 (z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 07.07.1994 r. - Prawo budowlane. Dz. U. 1994 nr 89, poz. 414 (z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. po drogach publicznych. Dz. U. 1985 r. nr 14, poz. 60 (z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późn. zmianami),
- Narady techniczne i ustalenia z Zamawiającym

4. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Pas drogowy ulicy Przedwiośnie zlokalizowany jest na działkach nr 109/23, 110/24.

Ulica Przedwiośnie jest drogą wewnętrzną, natomiast ulica Jesienna jest drogą gminną

publiczną.

W stanie istniejącym droga jest utwardzona gruzem budowlanym o niewyznaczonych elementach zagospodarowania pasa drogowego.

Działki te są objęte Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.

Warunki gruntowo-wodne

Dla projektowanego obiektu przyjęto pierwszą kategorię geotechniczną z uwagi na fakt, że projektowany obiekt nie wymaga prowadzenia wykopów powyżej 1,2 m oraz budowy nasypów powyżej 3 m wysokości.

Warunki gruntowo-wodne wynikające z opinii geotechnicznej określone są jako złożone, w związku z czym w projekcie przewiduje się doprowadzenie podłoża budowlanego do nośności G1.

Treść sprawozdań z badań terenowych stanowi załącznik do niniejszego opracowania.

Zgodnie z treścią opinii, zaleca się wymianę gruntów nasypowych na materiał zasypowy niewysadzinowy zapewniający spełnienie warunku $I_s \geq 0,97$.

Należy na etapie realizacji inwestycji przestrzegać pozostałych zaleceń zawartych w opinii geologicznej.

5. Projektowany stan zagospodarowania terenu

Parametry projektowanej drogi

1. Kategoria drogi: droga wewnętrzna gminna
 2. Standardy techniczna drogi: klasa D
 3. Prędkość projektowa: 30 km/h
 4. Przyjęta do obliczeń prędkość miarodajna: 30 km/h
 5. Przekrój drogi: 1 jezdnia z dwoma pasami ruchu w przeciwnych kierunkach
 6. Szerokość pasa ruchu: 2,5 m z poszerzeniem na łuku poziomym
 7. Szerokość poboczy gruntowych: 0,75 m
-

8. Przyjęta kategoria obciążenia ruchem: KR2

9. Szerokość chodnika: 2,0 m (na odcinku 0+042,82 -0+070,36 posiada szerokość 2,2 m)

Opis trasy w planie

ELEMENT	OD	DO			
	(X = 5808305,960; Y = 6417423,150)				
Prosta	0+000,00	0+067,16	L=67,16m		
Łuk kołowy	0+067,16	0+086,00	R=12,00m	T=11,99m	B=4,96m
			L=18,84m	g=1,5701rd	g=99,9545g
	(X = 5808245,760; Y = 6417474,540)				
Prosta	0+086,00	0+204,00	L=118,00m		
	(X = 5808330,090; Y = 6417573,470)				

Opis niwelety

ELEMENT	OD	DO	L [m]	Spadek [%]	Spadki różnica
prosta	0+000,00	0+002,50	2,50	-2,000	
prosta	0+002,50	0+076,58	74,08	0,540	2,540
prosta	0+076,58	0+154,94	78,36	-0,217	0,757
prosta	0+154,94	0+204,00	49,06	0,224	0,441
prosta	0+204,00	0+208,00	4,00	0,500	0,276

Elementy zagospodarowania terenu

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie jezdni oraz jednostronnego chodnika wykonanego z kostki szarej prostokątnej bezfazowej gr. 8 cm. Z uwagi na fakt usytuowania chodnika bezpośrednio przy jezdni, od strony jezdni przewiduje się zastosowanie krawężnika betonowego wyniesionego na 12 cm posadowionego na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Od strony posesji chodnik będzie ograniczony obrzeżem betonowym 8x30 cm na ławie betonowej z betonu C12/15.

Zjazdy w ciągu chodnika zostaną wykonane z kostki bezfazowej grafitowej z wylukowaniami o wartości promienia 3,0 m. Przejście pomiędzy rodzajami kostki realizowane będzie na zasadzie „kostka w kostkę”.

Na zjazdach od strony jezdni zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Od strony posesji zastosowano opornik betonowy

10x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Po drugiej stronie jezdni zlokalizowano pobocze z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o szerokości 0,75 m.

Od strony pobocza jezdni została ograniczona ściekiem przykrawężnikowym (poza odcinkiem łuku poziomego) szerokości 20 cm oraz opornikiem betonowym 10x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Zjazdy zlokalizowane w ciągu pobocza będą ograniczone opornikiem betonowym 10x25 cm ułożonym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Nawierzchnia zjazdów zostanie wykonana z kostki betonowej prostokątnej grafitowej gr. 8 cm.

Teren od krawędzi pobocza do granicy działek pasa drogowego zostanie wypełniony warstwą kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm gr. 15 cm, poza odcinkiem 0+000 – 0+040,78, gdzie wykonane zostanie humusowanie z obsianiem trawą.

6. Założenia projektu czasowej organizacji ruchu

W związku z opracowaniem dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa ulicy Przedwiośnie w m. Skórzewo” projektuje się oznakowanie tymczasowe na czas robót budowlanych wykonywanych w jednym etapie, ze względu na niewielką długość ulicy Przedwiośnie – ok.200 mb.

Wykopy pod roboty związane z realizacją drogi wewnętrznej wykonać mechanicznie. W okolicy istniejącego uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie. Roboty drogowe prowadzone w pasie w/w drogi wiązać się z utrudnieniami w ruchu. Możliwe jest prowadzenie ruchu samochodowego w czasie wykonywania robót drogowych wyłącznie mieszkańcom sąsiednich posesji po wykonaniu warstwy nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Wszystkie znaki użyte do oznakowania tymczasowego przy robotach związanych z budową drogi wewnętrznej należy wykonać, jako odblaskowe. Miejsca ustawienia oznakowania tymczasowego przedstawiono w części graficznej.

Miejsce prowadzenia robót drogowych powinno być poprzedzone w ciągu ulicy Jesiennej (drogi publicznej) znakami ostrzegawczymi A-14 i A-12b / A-12c. Należy także ustawić znaki B-21 oraz

B-22 w ciągu ulicy Jesiennej, przed połączeniem z ul. Przedwiośnie.

Od strony najazdu na prowadzone roboty drogowe należy użyć zapory drogowej U-20b ze znakiem B-1 oraz tabliczką „Nie dotyczy pojazdów budowy”, oraz „Nie dotyczy służb komunalnych i dojazdu do posesji”. Na krawędzi ulicy Jesiennej od strony włączenia ulicy Przedwiośnie należy ustawić znaki U-21a co 3m. W ciągu budowanej ulicy Przedwiośnie możliwe jest prowadzenie ruchu samochodowego w czasie wykonywania robót drogowych wyłącznie mieszkańcom sąsiednich posesji po wykonaniu warstwy nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na krawędziach nawierzchni należy ustawić znaki U-21a / U-21b w odstępach co 5m.

Rozmieszczenie oraz ilości znaków pionowych i poziomych zgodne z częścią rysunkową projektu.

Wykopy zostaną na terenie placu budowy zabezpieczone w sposób niepozwalający na dostanie się do wykopów – trwałe wyгородzenie miejsca wykopu otoczone znakami U-21 a/b po bokach wykopu oraz zaporami U-20 od strony najazdów. W podobny sposób zostaną odgrodzone wszelkie miejsca niebezpieczne, obszary pracy maszyn,

Zastosowane oznakowanie pionowe i poziome powinno spełniać warunki techniczne zawarte w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia 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 na drogach (Poz. 2181 Dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 r. nr 220 z późniejszymi zmianami).

7. Przewidywany termin wprowadzenia założeń organizacji ruchu

Do grudnia 2022 r.

Opracował:

Mateusz Sita

8. Spis rysunków

1. Plan orientacyjny
2. Projekt czasowej organizacji ruchu