

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:**

### **I. OPIS TECHNICZNY**

### **II. UZGODNIENIA**

### **III. RYSUNKI**

- Plan orientacyjny 1:25 000
- Plany sytuacyjne dla poszczególnych Etapów 1:500

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa budowy ul. Malinowej, Wrzosowej i dróg dojazdowych (Jeżynowej, Modrzewiowej, Oliwkowej, Borówkowej i Jagodowej) do Szkoły Podstawowej wraz z odwodnieniem w Pałędziu.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim na terenie gminy Dopiewo.

### **2. Zakres opracowania**

Przedmiotowy projekt dotyczy zabezpieczenia miejsc związanych z prowadzonymi robotami dla budowanych ulic:

- ulicy Wrzosowej
- ulicy Malinowej
- ulicy Jagodowej
- ulicy Oliwkowej
- ulicy Borówkowej
- ulicy Modrzewiowej
- ulicy Jeżynowej,
- ulicy 9KD-D (bez nazwy).

### **3. Podstawa opracowania**

- Umowa nr ROA.272.37549/2017 z dnia 13.12.2017r. zawartej pomiędzy Gminą Dopiewo z siedzibą przy ul. Leśnej 1C w Dopiewie, a Biurem Projektów i Realizacji Inwestycji PROSYSTEM z siedzibą w Poznaniu.
- Przepisy prawne i warunki techniczne w zakresie organizacji ruchu drogowego:
- 1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 n 98 poz. 602, tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 110,
- [2] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393, tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2310,
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru

nad tym zarządzaniem. Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729, tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 784,

- [4] 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 wraz z Załącznikami, tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 2311.

#### **4. Charakterystyka stanu istniejącego**

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Dopiewo w województwie wielkopolskim, w powiecie poznańskim.

Przedmiotem opracowania jest budowa nowych ulic w Pałędziu pomiędzy ulicą Leśną, a ulicą Kolejową. Projektowane ulice w stanie obecnym posiadają nawierzchnię gruntową. W istniejących pasach drogowym znajduje się infrastruktura techniczna.

Ul. Leśna posiada jezdnię jednojezdniową dwupasową, o szerokości ok. 6,2 m z betonowej kostki brukowej, bez wydzielonego chodnika.

Ul. Kolejowa posiada jezdnię jednojezdniową dwupasową, o szerokości 6,0 m, z wydzielonym chodnikiem o szerokości ok. 3,0 m po stronie zachodniej oraz oświetleniem ulicznym po stronie wschodniej. Jezdnia jest ograniczona krawężnikiem.

#### **5. Charakterystyka ruchu na drogach**

Ruch w obszarze planowanej inwestycji generowany jest głównie przez mieszkańców zamieszkujących w domach jednorodzinnych. Z uwagi na charakter miejsca („sypialnie m. Poznań”), szczytowe natężenie ruchu będzie przypadało na porę poranną – wyjazd do pracy / szkoły oraz w godzinach powrotów. Zakłada się, że w większości dnia, w porze prowadzenia prac, ruch w obszarze inwestycji nie będzie wpływał negatywnie na możliwość prowadzenia robót drogowych.

#### **6. Charakterystyka planowanej organizacji ruchu**

Podstawowym celem opracowania jest właściwe oznakowanie frontu robót, zgodnie z obowiązującymi standardami zapewniającymi bezpieczeństwo zarówno pracownikom firmy wykonawczej jak i mieszkańcom. Projekt zakłada prowadzenie robót etapami z podziałem na poszczególne części ulic. Etapowanie robót zostało zaprojektowane w taki sposób aby przedmiotowa budowa w jak najmniejszym stopniu negatywnie oddziaływała na mieszkańców. Po wyłonieniu Wykonawcy należy przedmiotowy projekt zaktualizować

zgodnie z harmonogramem prac przedstawionym przez Wykonawcę robót a także zakresem planowanych prac. Zaprojektowane etapowanie robót można stosować przemiennie.

W przypadku prowadzenia prac związanymi z głębokimi wykopami, front robót należy wygrodzić zaporami drogowymi U-20a oraz U-20b w zależności od miejsca lokalizacji odniesionej do strony wykopu.

Należy zapewnić dojazd oraz dojście dla wszystkich posesji znajdujących się w ciągu przebudowywanej ulicy.

## **7. Opis występujących zagrożeń**

W przypadku prowadzenia prac związanych z prowadzeniem robót budowlanych występować może zagrożenie dla użytkowników ulic / mieszkańców związane z ruchem pojazdów Wykonawcy prac. Należy kontrolować stan oznakowania w obszarze prowadzonych robót.

Ustawione oznakowanie pionowe wyposażone w lampy ostrzegawcze koloru czerwonego ma za zadanie zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników ruchu w rejonie prowadzonych robót.

## **8. Podstawowe wymagania dotyczące oznakowania**

W opracowaniu określono podstawowe wymagania jakościowe i wybrane parametry techniczne. Komfort i bezpieczeństwo ruchu muszą być zapewnione poprzez przyjęcie wysokich parametrów technicznych. Każdy materiał, na który nie ma polskiej normy, powinien posiadać Świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów – IBDIM. Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać Certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo kwalifikacji do kompleksowego wykonywania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDIM producentowi pionowego oznakowania drogowego.

### **8.1. Znaki pionowe**

- znaki z grupy o jedną wyższą niż wielkość znaków w stanie istniejącym tj. dla drogi gminnej, znaki wielkości średnie (S), oraz folia odblaskowa typu 1,
- znaki i urządzenia brd powinny zapewnić bardzo dobrą widzialność zarówno w dzień jak i w nocy.

## **8.2. Znaki poziome**

- Nie przewiduje się stosowania tymczasowego oznakowania poziomego.

## **8.3. Pozostałe elementy**

- organizację ruchu należy dostosować do rzeczywistego zakresu robót,
- w związku z dopuszczeniem dojazdu do posesji przez mieszkańców, wszystkie miejsca niebezpieczne, w tym wykopy, obszary miejsc pracy maszyn, należy odgrodzić siatką segmentową oraz zabezpieczyć poprzez zastosowanie zapór U-20b.
- zapory drogowe U-20 powinny być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze. Przy wygradzeniu wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór lub barier,
- elementy tymczasowej organizacji ruchu nie kolidują z istniejącym oznakowaniem, oraz informacje przekazywane w ramach TOR nie są sprzeczne z istniejącym oznakowaniem,
- osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w ochronną odzież odblaskową.
- sprzęt pracujący na robotach musi być wyposażony w sprawne i włączone urządzenia ostrzegawcze,
- należy zapewnić stały nadzór nad prawidłowością ustawienia oznakowania i zapewnieniem jego czystości oraz czystości nawierzchni dróg,
- po zakończeniu robót należy usunąć wszystkie elementy oznakowania tymczasowego i wprowadzić docelową organizację ruchu lub kolejne etapy TOR.

## **9. Termin i czas prowadzenia robót**

Planowany termin wprowadzenia przedmiotowej tymczasowej organizacji ruchu – **kwiecień 2022r**

Termin wdrożenia stałej organizacji ruchu - **grudzień 2023r.**

## **10. Lokalizacja znaków**

Znaki należy ustawić według lokalizacji pokazanej na załączonych planach sytuacyjnych, w miejscach, gdzie będą dobrze widoczne i nie będą ograniczały widoczności, przy zachowaniu niżej wymienionych warunków:

- odległość ustawienia znaku - mini. 0,50 m licząc od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku,
  - mini. wysokość usytuowania dolnej krawędzi tarczy znaku od powierzchni – 2,00 m
  - wysokość zapór drogowych typu U-20 to 0,9-1,1 m licząc od nawierzchni do najwyższego punktu tablicy zapory, dla tablic U-21 a/ b – 0,25 m,
- 
- metalowy słupek o średnicy 50-70 mm należy stabilnie przytwierdzić do podłoża, aby znak nie uległ samoistnemu przewróceniu,
  - znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu muszą być wykonane z folii odblaskowej 2 typu.

## **11. Podsumowanie**

Wykonawca powinien oznakowywać roboty zgodnie z zatwierdzonym projektem i uzyskać odbiór oznakowania przez Zarządzającego Ruchem, Zarządcę Drogi oraz Inżyniera Kontraktu za każdą zmianą oznakowania. Wykonawca jest odpowiedzialny za wprowadzenie i utrzymanie oznakowania tymczasowego podczas robót.

Osoby wykonujące prace związane z prowadzonymi robotami powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą z elementami odblaskowymi. Wymiary tarczy znaków użytych w związku z prowadzonymi robotami w pasie drogowym muszą być o jedną grupę większe niż wymiary tablic znaków drogowych stosowanych na tej drodze zgodnie z pkt. 8.1. (w ciągu drogi gminnej Średnie (S)).

*Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ Zarządzający Ruchem, właściwy Zarząd Drogi oraz właściwego Komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.*

Opracował:

mgr inż. Filip Piotrowski