

<p>PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU I ZABEZPIECZENIA PASA DROGOWEGO NA CZAS WYKONYWANIA ROBÓT</p>

Nazwa obiektu budowlanego:	Przebudowa ul. Topolowej wraz z budową miejsc parkingowych w Kowarach <i>(dz. nr 492, 495/2, AM-1, obr. 0001 Kowary)</i>
-------------------------------	--

Adres inwestycji:	Kowary ul. Topolowa
-------------------	----------------------------

Zamawiający:	Gmina Miejska Kowary
--------------	-----------------------------

Inwestor:	Gmina Miejska Kowary ul. 1-go Maja 1a, 58-530 Kowary
-----------	---

Nazwa i adres jednostki opracowującej:	Projektowanie-Kosztorysowanie-Nadzór Roboty Drogowe Stanisław Kurpiel, ul. Wrzosowa 11A, 58-500 Jelenia Góra
---	---

Projektant:	mgr inż. Stanisław Kurpiel
Data opracowania:	10 grudnia 2018

Zawartość opracowania

I. Część opisowa

- Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu
- Opinia do projektu:

1. Przedmiot, cel i zakres opracowania,
2. Podstawa opracowania,
3. Charakterystyka drogi,
4. Oznakowanie,
5. Wymagania ogólne,
6. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania oraz projektowane oznakowanie,
7. Stosowane wielkości znaków,
8. Wymagania szczegółowe,
9. Szczegółowe wytyczne do oznakowania pionowego.

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny w skali 1:5000,
2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania oraz organizacja ruchu w skali 1:500.

OPINIA

Projekt tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia pasa drogowego dla przebudowy
ul. Topolowej wraz z budową miejsc parkingowych w Kowarach

(dz. nr 492,495/2 obr. 0001 Kowary)

uzyskał opinię pozytywną

określoną w § 7, ust. 2, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 z 2003 r., poz. 1729), jak również rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. – załącznik).

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU I ZABEZPIECZENIA
PASA DROGOWEGO NA CZAS WYKONYWANIA ROBÓT

przy przebudowie ulicy Topolowej w Kowarach
(dz. nr 492, 495/2 obr. 0001Kowary, AM-1)

1. Przedmiot, cel i zakres opracowania

Niniejszy projekt opracowany został jako podstawa do zabezpieczenia robót na czas ich prowadzenia związanych z przebudową ulicy Topolowej w Kowarach.

Przedmiotem opracowania jest zmiana organizacji ruchu na ulicy Topolowej w Kowarach, która ma na celu czasowe wyłączenie z ruchu przedmiotowej ulicy w związku z przebudową nawierzchni ulicy, budową miejsc do parkowania samochodów osobowych oraz budowy odcinka kanalizacji deszczowej

Potrzeba uzyskania niniejszego opracowania wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. nr 177 z 2003r., poz. 1729)

2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest Umowa o wykonanie prac projektowych Nr 79/2018 z dnia 06 kwietnia 2018 r. zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kowary ul. Maja 1a, 58-530 Kowary oraz firmą Projektowanie-Kosztorysowanie-Nadzór Roboty Drogowe Stanisław Kurpiel ul. Wrzosowa 11A, 58- 500 Jelenia Góra.

3. Charakterystyka drogi

Ulica Topolowa w Kowarach jest drogą gminną. Przebiega pomiędzy ul. Leśną i ul. Bema. Od południowej strony graniczy z boiskiem sportowym Szkoły Podstawowej i Liceum Ogólnokształcącego, od północnej z budynkami wielorodzinnymi. Ulica obsługuje mieszkańców zlokalizowanych przy tej ulicy. Szerokość ulicy Topolowej wynosi 3,50 m. Ulica o nawierzchni z kostki kamiennej nieregularnej 10/12. Ruch dwukierunkowy pojazdów odbywa się po jezdni i chodniku.

Projektuje się poszerzenie ulicy do szer. 5,0 m. Przy ulicy od strony boiska Szkoły projektuje się miejsca parkingowe do parkowania prostopadłego w ilości 26 stanowisk (w tym 2 dla osób niepełnosprawnych) oraz 4 stanowiska do parkowania równoległego na wysokości budynku wielorodzinnego. Pomiędzy parkingiem a ul. Leśną zaprojektowano wiatę z pojemnikami na segregację odpadów.

Nie przewiduje się wyodrębnionych chodników – ulica stanie się ciągiem pieszo-jezdnym.; oznakowana będzie znakami pionowymi D-40 – „strefa zamieszkania oraz D-41 „koniec strefy zamieszkania”.

4. Oznakowanie

Symbole zastosowanych znaków oraz sposób ich rozmieszczenia przedstawiono na rys. 2.

5. Wymagania ogólne

Jednostka prowadząca roboty w pasie drogowym zobowiązana jest do utrzymania w należyтым stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót oraz innych, zastosowanych w związku z wykonywanymi robotami.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymywane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

6. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania oraz projektowane oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie w ulicy Topolowej przedstawiono na rys. nr 2.

Oznakowanie projektowane należy wykonać zgodnie z rys. nr 2 niniejszego opracowania.

Planowany czas prowadzenia robót: **3 kw. 2019 r.**

7. Stosowane wielkości znaków:

Do oznakowania robót należy zastosować znaki średnie.

Projektuje się wykonanie znaków średnich (S), o wymiarach przedstawionych w poniższej tabeli:

Grupa znaków	Symbol	Kategoria znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku (mm)	średnica (mm)		wysokość (mm) (n=0, 1, 2)
Średnie	S	900	800	800	600 +150n

Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta). Znaki kategorii A, B, C, D należy umieścić na wysokości min. 2 m. Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko materiały atestowane. Dla zabezpieczenia robót należy stosować znaki pionowe na folii odbłaskowej. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania.

Wszystkie zapory drogowe powinny być umieszczone na wysokości od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór i wykonane na folii odbłaskowej, nie dopuszcza się żadnych przerw wzdłuż zapór.

Projekt organizacji ruchu nie obejmuje oznakowania poziomego.

8. Wymagania szczegółowe:

Roboty drogowe będą prowadzone „przy całkowitym zamknięciu ulicy dla wszelkich pojazdów”. Na okres przebudowy Wykonawca oznakuje wloty ulicy Topolowej znakami pionowymi B-1 (zakaz ruchu). O terminie i czasie zamknięcia ulicy mieszkańcy zostaną powiadomieni pisemnie. W trakcie prowadzenia robót Wykonawca umożliwi dojazd służbom ratowniczym (Pogotowie ratunkowe, Straż Pożarna, Policja).

Odcinek drogi objęty robotami należy oznakować w następujący sposób:

- znak B-1 zakaz ruchu – 2 szt.,
- znak A-14 roboty na drodze – 3 szt.,
- znak A-12b zwężenie prawa strona – 2 szt.,
- znak A-12c zwężenie lewa strona – 1 szt.,
- U-20b zaporą pojedynczą szeroką – 2 szt.,

9. Szczegółowe wytyczne dla oznakowania pionowego

Przed przystąpieniem do montażu znaków należy wyznaczyć:

- lokalizację znaku, tj. jego pikietaż oraz odległość od krawędzi jezdni, krawędzi pobocza umocnionego lub pasa awaryjnego postoju,
- wysokość zamocowania znaku na konstrukcji wsporczej.

Dla zabezpieczenia robót należy stosować znaki pionowe średnie na folii odblaskowej. Projekt organizacji ruchu nie obejmuje oznakowania poziomego. Dopuszczalne tolerancje ustawienia znaku:

- odchyłka od pionu, nie więcej niż $\pm 1\%$,
- odchyłka w wysokości umieszczenia znaku, nie więcej niż $\pm 2\text{ cm}$,
- odchyłka w odległości ustawienia znaku od krawędzi jezdni utwardzonego pobocza lub pasa awaryjnego postoju, nie więcej niż $\pm 5\text{ cm}$, przy zachowaniu minimalnej odległości umieszczenia znaku zgodnie z Instrukcją o znakach drogowych pionowych.

Rury na których montowane będą znaki powinny odpowiadać wymaganiom PN-H-74219, PN-H-74220. Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna rur nie powinna wykazywać wad w postaci łusek, pęknięć, zwalcowań i naderwań. Dopuszczalne są nieznaczne nierówności, pojedyncze rysy wynikające z procesu wytwarzania, mieszczące się w granicach dopuszczalnych odchyłek wymiarowych. Końce rur powinny być obcięte równo i prostopadle do osi rury. Pożądane jest, aby rury były dostarczane o długościach:

- dokładnych, zgodnych z zamówieniem; z dopuszczalną odchyłką $\pm 10\text{ mm}$,
- wielokrotnych w stosunku do zamówionych długości dokładnych poniżej 3 m z naddatkiem 5 mm na każde cięcie i z dopuszczalną odchyłką dla całej długości wielokrotnej, jak dla długości dokładnych.

Rury powinny być proste. Dopuszczalna miejscowa krzywizna nie powinna przekraczać 1,5 mm na 1 m długości rury. Rury powinny być wykonane ze stali w gatunkach dopuszczonych przez normy (np. R 55, R 65, 18G2A): PN-H-84023-07, PN-H-84018, PN-H-84019, PN-H-

84030-02 lub inne normy. Do ocynkowania rur stosuje się gatunek cynku Raf według PN-H-82200.

Materiały użyte na lico i tarczę znaku oraz połączenie lica znaku z tarczą znaku, a także sposób wykończenia znaku, muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatury, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływania chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) - przez cały czas trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę.

Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Materiał i sposób wykonania połączenia tarczy znaku z konstrukcją wsporczą musi umożliwiać, przy użyciu odpowiednich narzędzi, odłączenie tarczy znaku od tej konstrukcji przez cały okres użytkowania znaku. Na drogach i obszarach, na których występują częste przypadki dewastacji znaków, zaleca się stosowanie elementów złącznych o konstrukcji uniemożliwiającej lub znacznie utrudniającej ich rozłączenie przez osoby niepowołane. Tarcza znaku składanego musi wykazywać pełną integralność podczas najechania przez pojazd w każdych warunkach kolizji. W szczególności - żaden z segmentów lub elementów tarczy nie może się od niej odłączać w sposób powodujący narażenie kogokolwiek na niebezpieczeństwo lub szkodę.

Nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.

Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania, przy czym wpływy zewnętrzne działające na znak, nie mogą powodować zniekształcenia treści znaku.

Konstrukcja wsporcza znaku musi być wykonana w sposób ograniczający zagrożenie użytkowników pojazdów samochodowych oraz innych użytkowników drogi i terenu do niej przyległego przy najechaniu przez pojazd na znak. Konstrukcja wsporcza znaku musi zapewnić możliwość łatwej naprawy po najechaniu przez pojazdy lub innego rodzaju uszkodzenia znaku.

Opracował

Stanisław Kurpiel