

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

Nazwa obiektu budowlanego:	Przebudowa ulicy Głównej w Kowarach <i>(dz. nr 35/3, 35/1; AM-2; obr. 0005 Kowary)</i>
---------------------------------------	--

Adres inwestycji:	Kowary ul. Główna
--------------------------	--------------------------

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:	Luty 2021

Zawartość opracowania

Zawartość opracowania

I. Część opisowa

- Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu

1. Przedmiot, cel i zakres opracowania,
2. Podstawa opracowania,
3. Charakterystyka drogi,
4. Inwentaryzacja oznakowania,
5. Oznakowanie,
6. Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny w skali 1:10000,
2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania i projekt stałej organizacji ruchu w skali 1:500.

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

1. Przedmiot, cel i zakres opracowania

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

Przedmiotem opracowania jest zmiana organizacji ruchu na okres prowadzonych robót przy budowie drogi Głównej w Kowarach.

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 61/2020 z dnia 05 czerwca 2020 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 Główna w Kowarach jest drogą gminną. Przedmiotem opracowania projektowego jest odcinek odnogi lokalnej od skrzyżowania z główną ulicą do mostu nad potokiem Malina długości 166,80 m, zaliczoną w MPZP jako ciąg pieszo-jezdny. Droga ta obsługuje mieszkańców budynków jednorodzinnych przyległych do projektowanej drogi oraz innych mieszkańców domów za potokiem Malina. Natężenie ruchu na tej drodze jest bardzo małe.

Szerokość projektowanej drogi wynosi 3,50 m, Droga o nawierzchni z kostki betonowej ograniczona krawężnikami najazdowymi po jednej stronie i ściekiem z prefabrykatów betonowych po drugiej. Ruch dwukierunkowy.

4. Oznakowanie

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

5. Wymagania ogólne

Przewidywane zagrożenia które wystąpią podczas realizacji robót budowlanych:

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 utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Przewiduje się powstanie zagrożeń związanych z ruchem pojazdów uczestniczących w przebudowie drogi, pojazdów obcych oraz maszyn budowlanych. Występują zagrożenia potrącenia, uderzenia, przygniecenia, obniżenia sprawności słuchu i wzroku.

6. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania oraz projektowane oznakowanie pionowe

Na projektowanym odcinku nie występuje oznakowanie pionowe.

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

Planowany czas prowadzenia robót: **2 i 3 kw. 2021 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 odblaskowej. 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 odblaskowej, nie dopuszcza się żadnych przerw wzdłuż zapór.

Projekt organizacji ruchu nie obejmuje oznakowania poziomego.

8. Wymagania szczegółowe:

Na czas prowadzonych robót droga zostanie zamknięta dla ruchu i oznakowana zaporą U-20b oraz znakiem B-1 „zakaz ruchu” z tabliczką „Nie dotyczy mieszkańców i pojazdów służb miejskich”. Wykonawca umożliwi przejazd właścicieli pojazdów remontowanego odcinka ul. Głównej.

Odcinek drogi objęty robotami należy oznakować w następujący sposób:

- znak A-14 roboty na drodze – 1 szt.,
- znak B-1 zakaz ruchu – 2 szt.,
- U-3c zaporą kierunkowa szeroka – 1 szt.,
- U-20b zaporą pojedynczą szeroką – 1 szt.,
- znak B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h – 2 szt.,
- znak A-12b zwężenie prawa strona – 1 szt.,
- znak A-12c zwężenie lewa strona – 1 szt.,
- znak A-14 roboty na drodze – 2 szt.,
- tabliczka T, „*nie dotyczy mieszkańców i pojazdów służb miejskich*” – 1 szt.,

Na rys. 2 pokazano schemat oznakowania robót

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, zwałcowań 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 nadatkiem 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