

INWESTOR:

POWIAT ZDUŃSKOWOLSKI
UL. ŻŁOTNICKIEGO 25
98 - 220 ZDUŃSKA WOLA

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA OPRACOWANIA:

PRZEBUDOWĄ DROGI POWIATOWEJ NR 1765E
WE WSI STROŃSKO I 4916E NA ODCINKU
STROŃSKO - ZAPOLICE

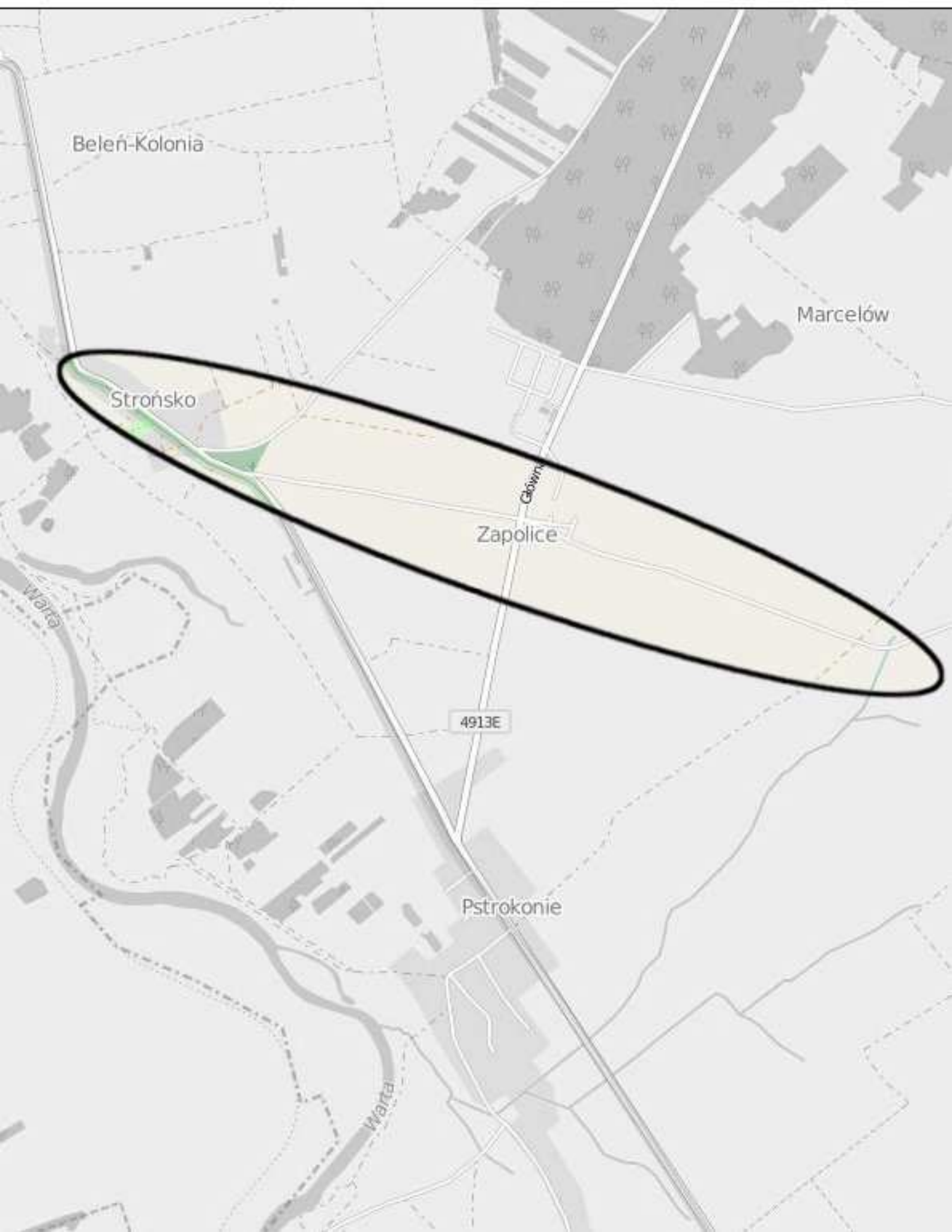
PROJEKTANT	
IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
mgr inż. Małgorzata Turska	

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Plan orientacyjny 1:25 000
- Opis techniczny
- Projekt czasowej organizacji ruchu –Etap I
- Projekt czasowej organizacji ruchu –Etap II
- Projekt czasowej organizacji ruchu –Etap III
- Projekt czasowej organizacji ruchu –Etap IV
- Projekt czasowej organizacji ruchu –Etap V
- Projekt czasowej organizacji ruchu –Etap VI

PLAN ORIENTACYJNY

Gmina Zapolice skala 1 : 25 000



CZEŚĆ OPISOWA
DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
DOTYCZY PRZEBUDOWY DRÓG POWIATOWYCH
W M. STROŃSKO ORAZ STROŃSKO-ZAPOLICE W GMINIE ZAPOLICE

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią :

1. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania i wizja w terenie.
2. Projekt przebudowy.
3. 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. Załączniki 1 i 4.
4. Prawo o ruchu drogowym Dz. U. 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 o zarządzaniu ruchem drogowym Dz. U. Nr 177 poz. 1729

II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 1765E w m. Strońsko oraz odcinka drogi powiatowej nr 4916E Strońsko- Zapolice w Gminie Zapolice.

Długość projektowanej drogi: odcinek I (PT1÷KT1) 2+021,50; odcinek II (PT2÷KT2) 0+060,80m; odcinek III (PT3÷KT3) 1+476,80m.

Zadanie obejmuje wykonanie robót drogowych w zakresie remontu jezdni, poboczy, zjazdów indywidualnych i zjazdów publicznych, budowy zatoki postojowej dla samochodów osobowych, zatoki postojowej dla pojazdów komunikacji zbiorowej oraz ciągów pieszo-rowerowych i chodników. Odwodnienie pasa drogowego - powierzchniowe rowami.

Celem niniejszego opracowania jest określenie sposobu oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych przy przebudowie drogi.

III. CHARAKTERYSTYKA TERENU

Przedmiotowa droga posiada przekrój drogowy z jezdnią bitumiczną o szer. ok. 4,7-5,3m. Krawędzie jezdni nieregularne, liczne wykruszenia i wybrzuszenia. Pobocza gruntowe.

Na odcinku II (PT2÷KT2) przy drodze zlokalizowany jest chodnik oraz zjazdy indywidualne z betonowej kostki wibroprasowanej.

Odwodnienie powierzchniowe na niżej położone tereny- istnieją rowy przydrożne wymagające odmulenia. Na odcinku III (PT3÷KT3) w km 0+561,13 zlokalizowany jest przepust bet. w złym stanie technicznym – załamany na całej długości.

Istniejąca zabudowa jednorodzinna zlokalizowana jest na całym zakresie po obu stronach drogi.

Pas drogowy wyznaczają ogrodzenia oraz granice działek.

IV. PARAMETRY PROJEKTOWE

1. Założenia ogólne

- Remont istniejącej jezdni obejmuje regulację krawędzi jezdni do wymaganych szerokości, wyrównanie jezdni do projektowanych spadków oraz wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej na całej szerokości. Poprzez regulację należy rozumieć remont zdegradowanej krawędzi poprzez uzupełnienie ubytków (poszerzenie) oraz ścięcie wybrzuszeń (rozbiórki). Ponadto na odcinku PT-1-KT-1 km 0+111.00÷0+340.50 oraz 0+462.00÷1+986.00 przewidziano rozbiórkę lewej krawędzi jezdni – 25cm, a na odcinku PT-3÷KT-3 km 0+481.00÷1+383.00 rozbiórkę lewej krawędzi jezdni – 50cm.

Na początkowym odcinku PT-3÷KT-3 zakłada się rozebranie istniejącej jezdni i wykonanie nowej konstrukcji. Dla potrzeb opracowania zaprojektowano „Profil podłużny” jezdni.

- W dowiązaniu do istniejącej jezdni projektuje się ciąg pieszo-rowerowy, chodniki dla pieszych oraz zjazdy publiczne i zjazdy indywidualne. Ponadto na odcinku I (PT1÷KT1) w lokalizacji wskazanej w części rysunkowej, projektuje się zatokę postojową dla pojazdów komunikacji zbiorowej oraz wybrukowanie pasa przy jezdni.

Na odcinku II (PT2÷KT2), przy istniejącej jezdni, projektuje się zatokę postojową dla samochodów osobowych. Istniejącą nawierzchnię jezdni należy zfrezować i ułożyć nową warstwę ścieralną na tym samym poziomie.

Na odcinku III (PT3÷KT3) km 0+238,20÷0+299,50 projektuje się pobocze umocnione kruszywem.

- Zachowuje się istniejące odwodnienie rowami. Niniejsze opracowanie obejmuje odmulenie istniejących rowów oraz wymianę rur na zjazdach. Opracowanie obejmuje wymianę rur na przepuszczenie pod jezdnią -(odc. III (PT3÷KT3) w km 0+561,13). Ponadto na odcinku I (PT1÷KT1) dla przepuszczenia wody z rowu po lewej stronie drogi do rowu po stronie prawej przewidziano wykonanie dodatkowych przepustów pod jezdnią oraz ścieków -2szt.

1. Parametry projektowe:

- Kategoria ruchu : **KR 2**
- Prędkość projektowana: 40km/h
- Szerokość jezdni: 5,0m
- Szerokość ciągów pieszo-rowerowych: 2,5m
- Szerokość poboczy: 1,0m (0,75m)

Konstrukcja jezdni (w pasie jezdni istniejącej):

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej (AC8S) o grubości 4cm wg PN-EN 13108
- Beton asfaltowy w warstwie wiążącej (AC11W) o grubości 4cm wg PN-EN 13108
- Beton asfaltowy w warstwie wyrównawczej (AC11W) wg PN-EN 13108

Konstrukcja jezdni (remont krawędzi):

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej (AC8S) o grubości 4cm wg PN-EN 13108
- Beton asfaltowy w warstwie wiążącej (AC11W) o grubości 4cm wg PN-EN 13108
- Beton asfaltowy w warstwie wyrównawczej (AC11W) wg PN-EN 13108
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego (AC16P) o grubości 6cm wg PN-EN 13108
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (fr.0/63mm) o gr. 20cm wg PN-EN 13242
- Wzmocnienie podłoża – stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) $R_m=1,5\text{MPa}$ gr.10cm wg PN-EN 14227-1

Uwaga: Wyrównanie i warstwę ścieralną układać na całej szerokości jezdni projektowanej.

Konstrukcja jezdni (nowa konstrukcja):

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej (AC8S) o grubości 4cm wg PN-EN 13108
- Beton asfaltowy w warstwie wiążącej (AC11W) o grubości 4cm wg PN-EN 13108
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego (AC16P) o grubości 6cm wg PN-EN 13108
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (fr.0/63mm) o gr. 20cm wg PN-EN 13242
- Wzmocnienie podłoża – stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) $R_m=1,5\text{MPa}$ gr.10cm wg PN-EN 14227-1

V. OZNAKOWANIE I ZABEZPIECZENIE ROBÓT

Ze względu na lokalizację i funkcję przedmiotowej drogi niniejszy projekt zakłada realizację robót w pięciu podstawowych etapach.

- Na rysunku Nr1 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót w zależności od przyjętego zakresu, technologii i harmonogramu robót.

W ten sposób należy oznaczyć wszelkie roboty wykonywane w pasie drogowym z pominięciem robót bitumicznych na całej szerokości jezdni. Zarówno prace związane z wykonywaniem remontu krawędzi jezdni (w pierwszej kolejności poszerzenie, w drugiej rozbiórki), ciągów pieszo-rowerowych, chodników, poboczy, zjazdów jak również z wykonaniem rowów.

Jest to rysunek uniwersalny - kpl. oznakowanie zmienia swoją lokalizację w miarę postępu robót.

Zapory drogowe powinny wyznaczać rzeczywistą strefę robót.

- Na rysunku Nr2 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót dla potrzeb wykonania robót bitumicznych w zakresie całej szerokości jezdni na odcinku Strońsko-skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 4916E.
- Na rysunku Nr3 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót dla potrzeb wykonania w zakresie skrzyżowania dróg powiatowych Nr 1765E i Nr 4916E.
- Na rysunku Nr4 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót dla potrzeb wykonania robót bitumicznych w zakresie całej szerokości jezdni na odcinku skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 1765E-Zapolice.
- Na rysunku Nr5 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót dla potrzeb wykonania włączenia projektowanej drogi do istniejącej drogi bitumicznej (ul. Główna - droga powiatowa Nr4913E).
- Na rysunku Nr6 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót dla potrzeb wykonania robót budowlanych oraz robót bitumicznych w zakresie całej szerokości jezdni na odcinku Zapolice-Ptaszkowice.

Uwagi:

1. Oznakowanie robót Wykonawca ustawi z wyprzedzeniem aby kierowcy mieli czas zapoznać się z zaistniałymi ograniczeniami w ruchu.
2. Zakresy robót należy wyznaczać w taki sposób aby nie ograniczać dostępu do posesji. Roboty należy przygotować w taki sposób, aby do minimum ograniczyć czas ich trwania. Teren budowy na każdym etapie należy właściwie zabezpieczyć. Na każdym etapie prowadzenia robót znaki powinny być dobrze widoczne. Szczególną uwagę należy zwrócić na oznakowanie i zabezpieczenie robót pozostawionych na noc.
3. Bariery zlokalizowane w pasie jezdni, szczególnie od zmierzchu do świtu, powinny być wyposażone w światła ostrzegawcze pulsujące.
4. W opracowaniu pokazano orientacyjną lokalizację znaków. Ustalając lokalizację znaków należy brać pod uwagę warunki terenowe tj. lokalizację zjazdów gospodarczych, słupów, drzew i in. elementów wpływających na bezpieczeństwo ruchu m.in. na widoczność.

VI. WYMAGANIA I WARUNKI

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

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Urządzenia muszą zawierać elementy odblaskowe w kształcie koła lub prostokąta. Elementy te powinny być widoczne od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150m. przy oświetleniu ich światłami drogowymi.

Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewnić ich stabilność.

Do wygradzenia miejsca robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się zaporę drogową U-20a, U-20b, U-20c, U-3d o wzorze i wymiarach podanych w cytowanym wyżej Rozporządzeniu. Zapory powinny być pokryte materiałem odblaskowym. Nie dopuszcza się do stosowania zapór drewnianych.

Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0,90m do 1,10m. mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory.

Na zaporach drogowych należy umieścić światła o barwie czerwonej w przypadku zamknięcia jezdni oraz barwie żółtej przy zwężeniu jezdni. Światła przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250m. oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością $90 \div 30$ cykli na minutę o podziale cyklu 1 : 1.

Na wygradzeniach ustawionych w poprzek jezdni światła ostrzegawcze powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby wyznaczały szerokość jezdni wyłączonej z ruchu. Odstęp między światłami nie może przekroczyć 2m.

Do oznakowania robót należy stosować znaki drogowe pionowe odblaskowe – tarcze pokryte folią odblaskową.

Wielkość znaków zaprojektowano jako średnie. Podstawowe wielkości znaków pionowych:

–kat. A ostrzegawcze - długość boku 900mm

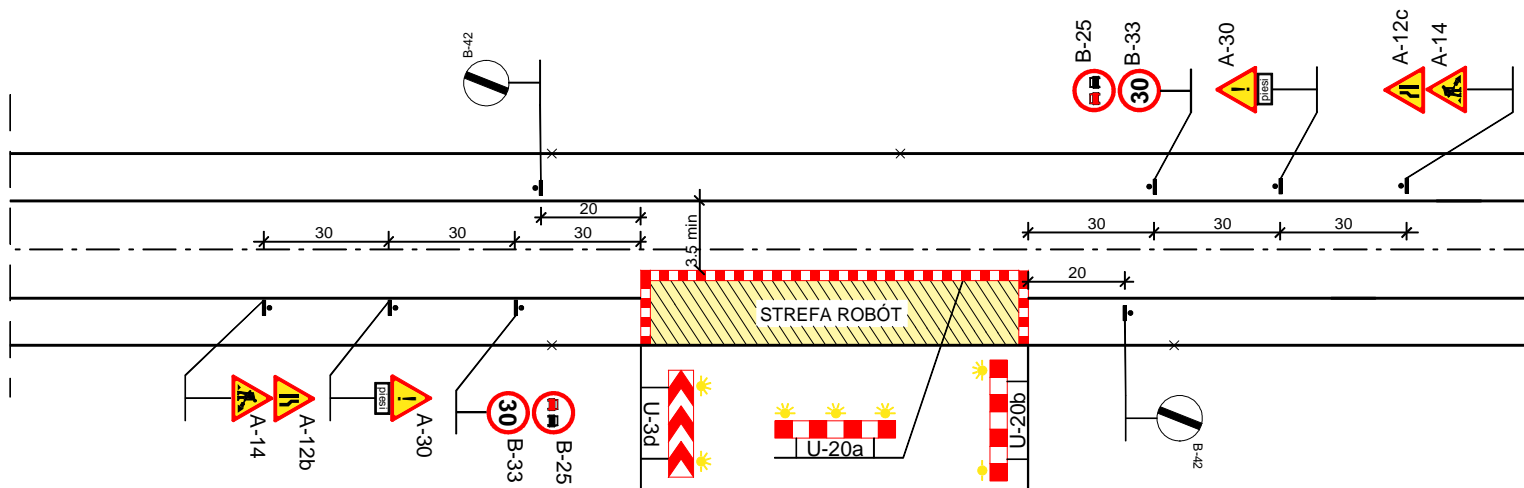
–kat. B zakazu, - średnica 800mm

–kat. D informacyjne - długość podstawy 600mm, wys. 600mm

Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić min. 0,5m. Wysokość umieszczenia znaków min. 2,0m. nad terenem.

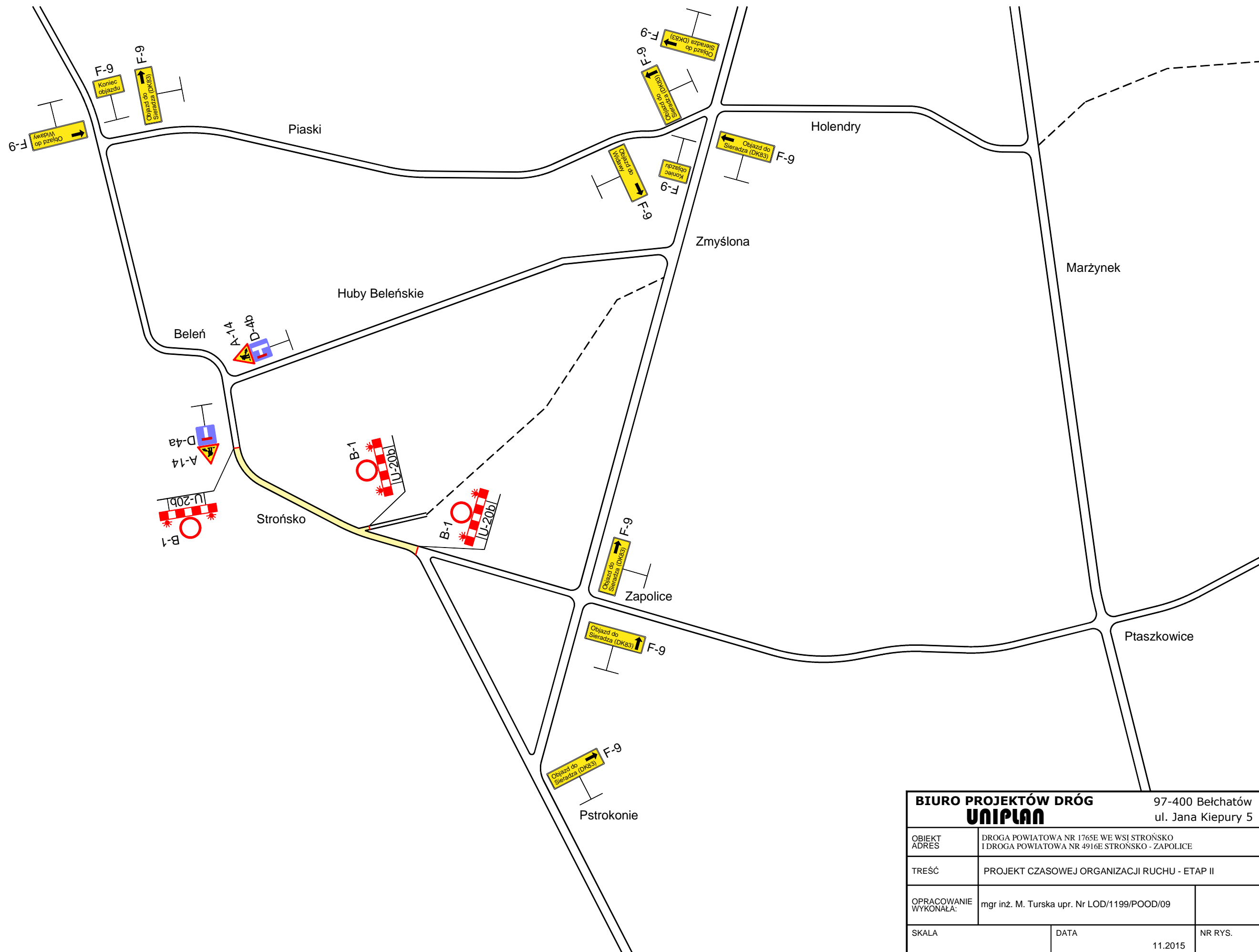
VII. OBOWIĄZKI WYKONAWCY

Jednostki prowadzące roboty w pasie drogowym zobowiązane są do utrzymania w należytych stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót i odpowiadają za bezpieczeństwo ruchu wynikające z prowadzonych robót.

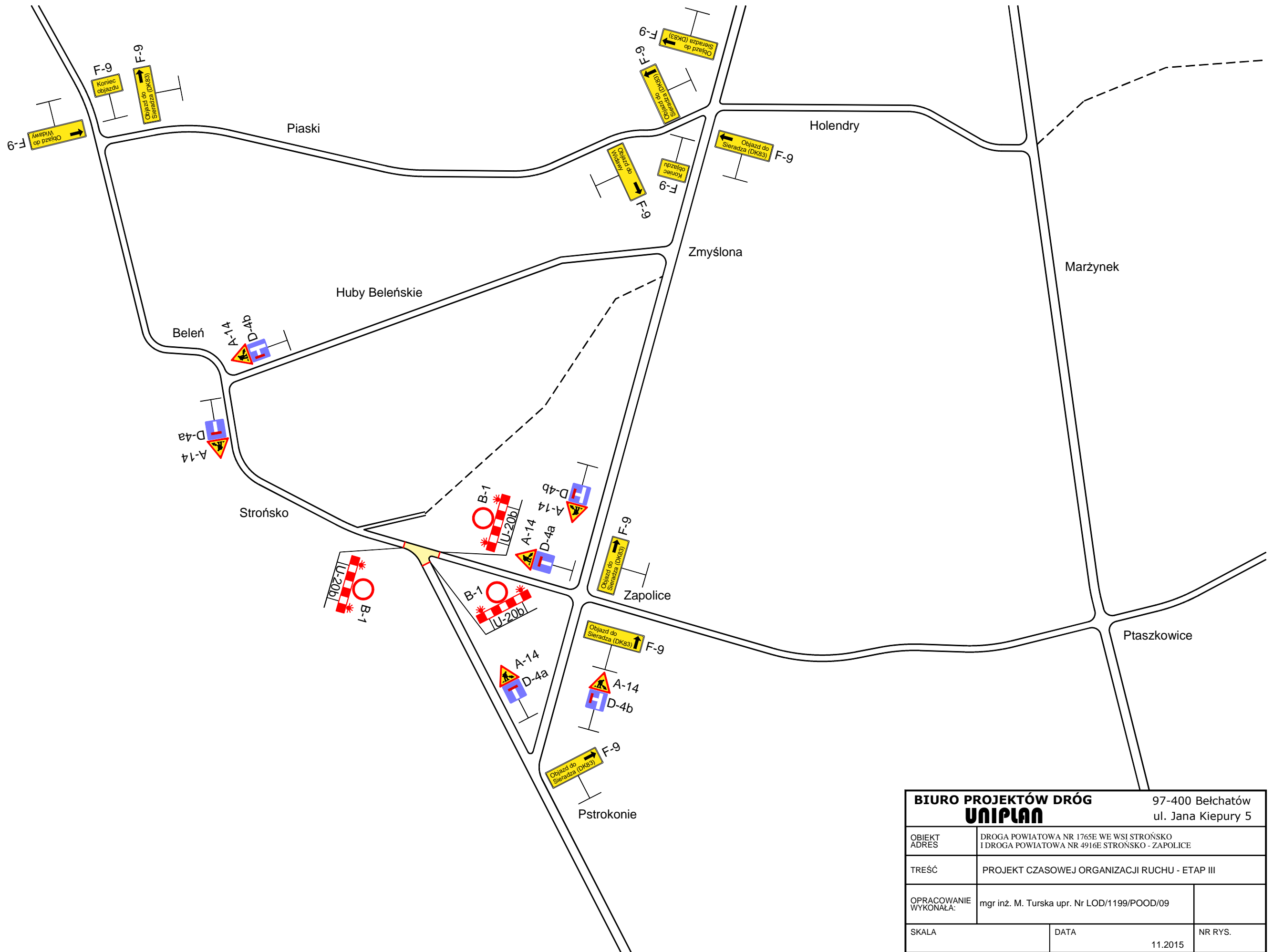


BIURO PROJEKTÓW DRÓG		97-400 Bełchatów
UNIPLAN		ul. Jana Kiepury 5
OBIEKT ADRES	DROGA POWIATOWA NR 1765E WE WSI STROŃSKO I DROGA POWIATOWA NR 4916E STROŃSKO - ZAPOLICE	
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP I	
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09	
SKALA	DATA	NR RYS.
	11.2015	

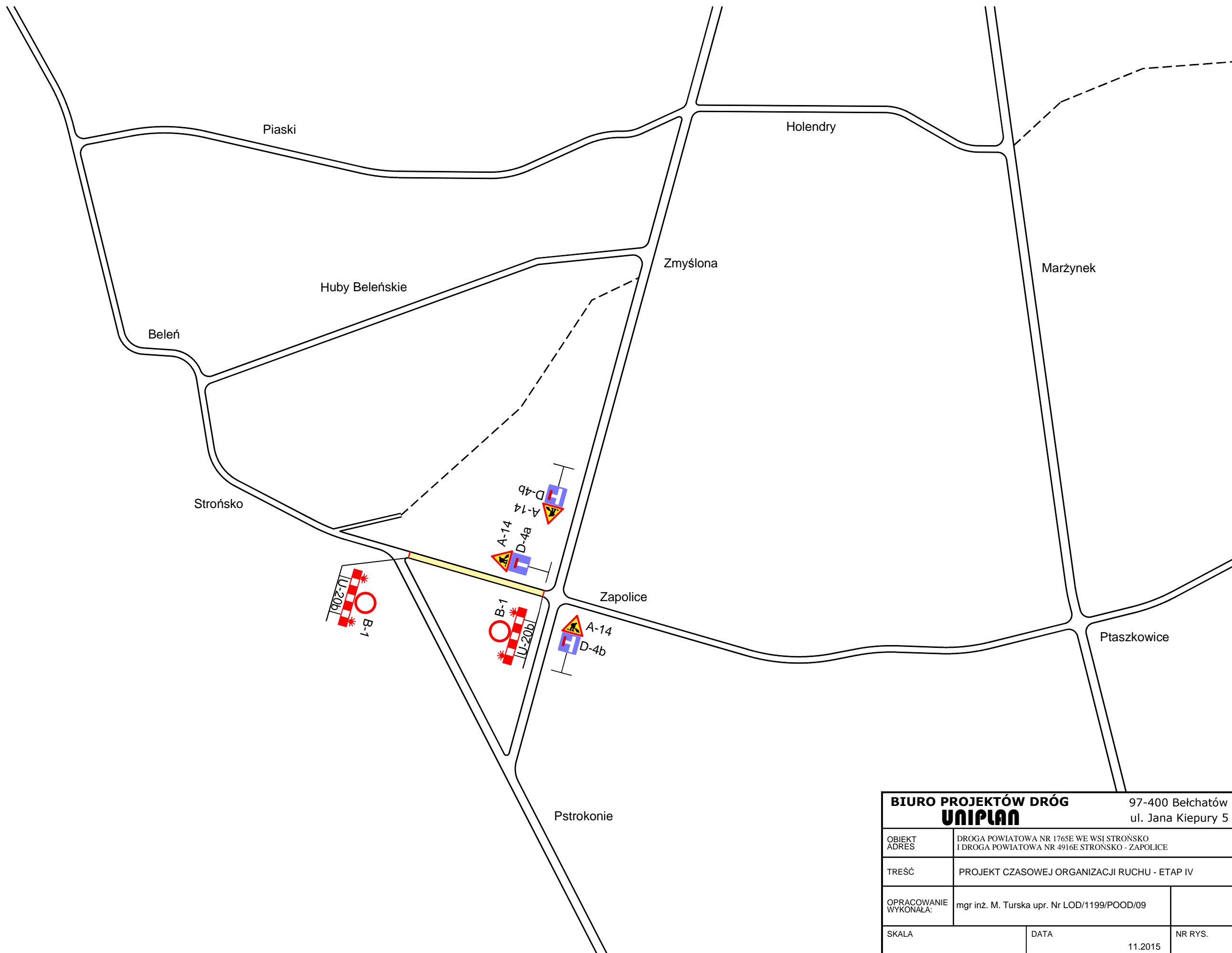
Rysunek zamienny - strefa robót wraz z oznakowaniem przemieszcza się w ciągu ulicy w miarę postępu robót



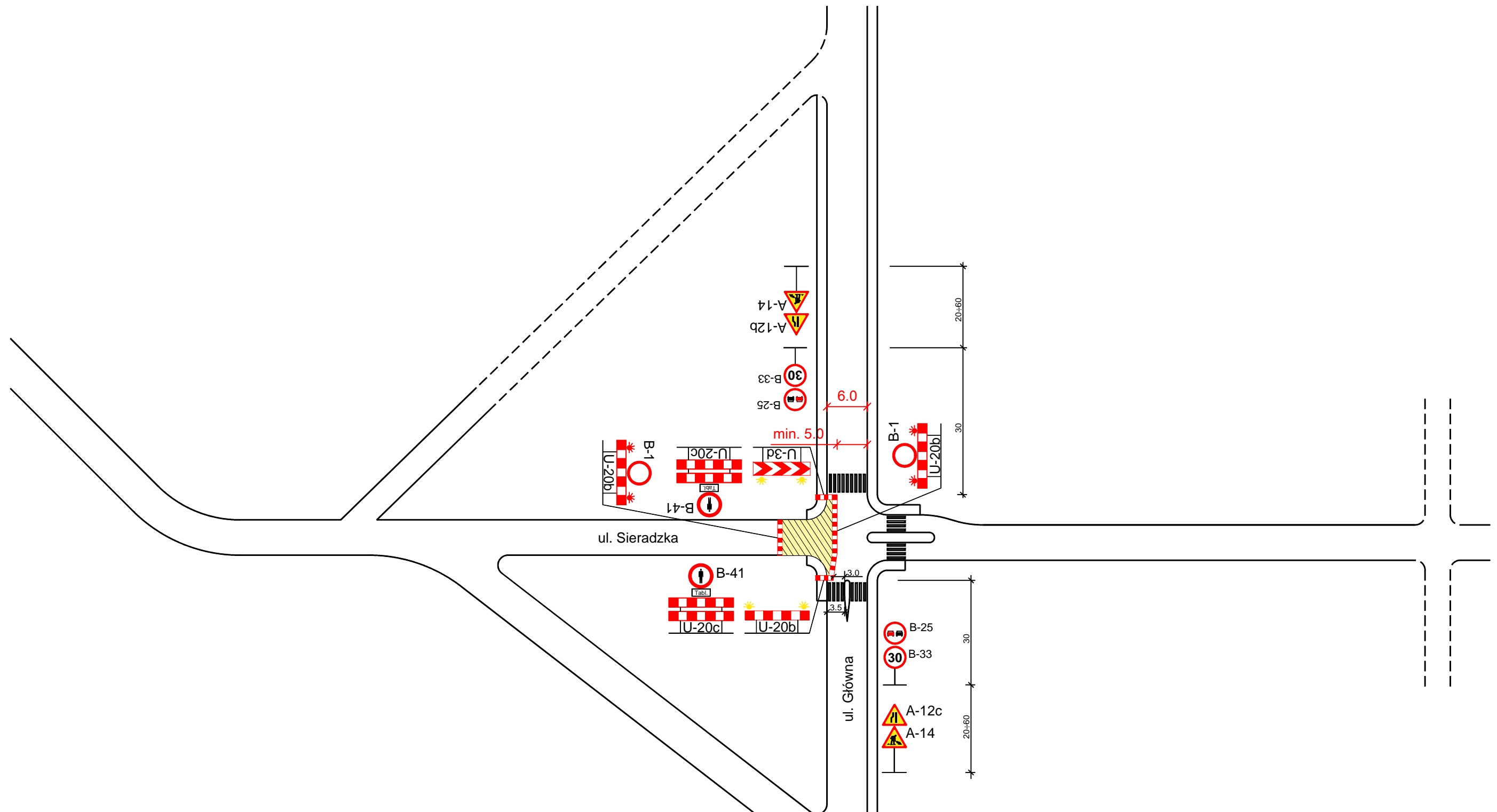
BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN		97-400 Bełchatów ul. Jana Kiepury 5	
OBIEKT ADRES	DROGA POWIATOWA NR 1765E WE WSI STROŃSKO I DROGA POWIATOWA NR 4916E STROŃSKO - ZAPOLICE		
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP II		
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09		
SKALA	DATA	NR RYS.	
	11.2015		



BIURO PROJEKTÓW DRÓG		97-400 Bełchatów	
UNIPLAN		ul. Jana Kiepury 5	
OBIEKT ADRES	DROGA POWIATOWA NR 1765E WE WSI STROŃSKO I DROGA POWIATOWA NR 4916E STROŃSKO - ZAPOLICE		
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP III		
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09		
SKALA	DATA	NR RYS.	
	11.2015		

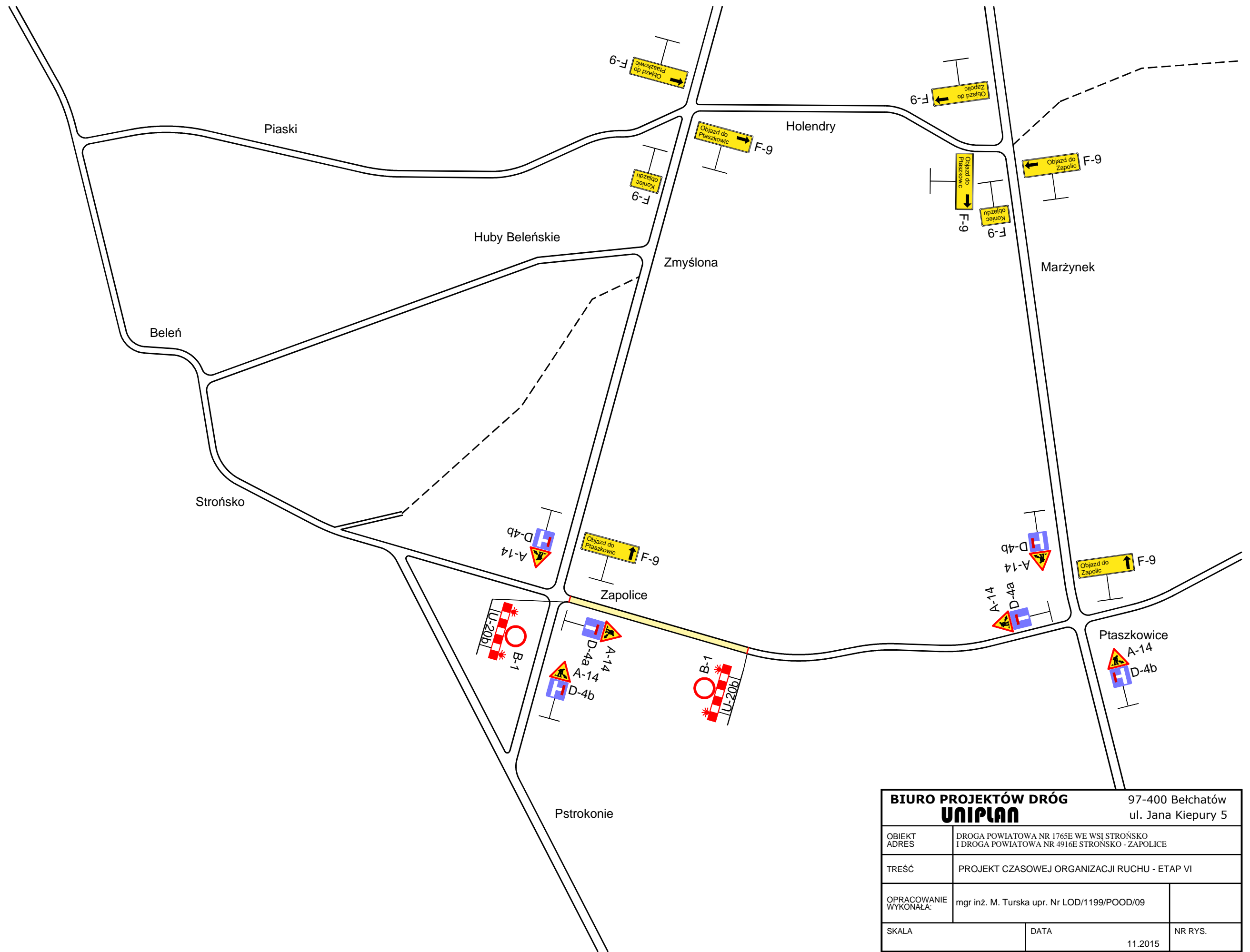


BIURO PROJEKTÓW DRÓG		97-400 Bełchatów
UNIPLAN		ul. Jana Kiepury 5
OBIEKT ADRES	DROGA POWIATOWA NR 1765E WE WSI STROŃSKO I DROGA POWIATOWA NR 4916E STROŃSKO - ZAPOLICE	
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP IV	
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09	
SKALA	DATA	NR RYS.
	11.2015	



Tabl.
Przejście
drugą stroną ulicy

BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN		97-400 Bełchatów ul. Jana Kiepury 5
OBIEKT ADRES	DROGA POWIATOWA NR 1765E WE WSI STROŃSKO I DROGA POWIATOWA NR 4916E STROŃSKO - ZAPOLICE	
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP V	
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09	
SKALA	DATA	NR RYS.
	11.2015	



BIURO PROJEKTÓW DRÓG		97-400 Bełchatów ul. Jana Kiepury 5	
UNIPLAN			
OBIEKT ADRES	DROGA POWIATOWA NR 1765E WE WSI STROŃSKO I DROGA POWIATOWA NR 4916E STROŃSKO - ZAPOLICE		
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP VI		
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09		
SKALA	DATA	NR RYS.	
	11.2015		