

SPIS TREŚCI:

1. DANE OGÓLNE	2
1.1. Przedmiot i zakres opracowania.....	2
1.2. Podstawa opracowania	2
1.3. Lokalizacja inwestycji	4
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	5
3. CHARAKTERYSTYKA RUCHU	5
4. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	6
5. ORIENTACYJNY TERMIN WPROWADZENIA TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	6
6. MOŻLIWE ZAGROŻENIA PODCZAS PROWADZENIA ROBÓT	7
7. ZALECENIA I UWAGI	7

Spis rysunków:

Rys. 1 Plan orientacyjny (skala 1:1000)

Rys. 2 Plan sytuacyjny (skala 1:1000)

1. DANE OGÓLNE

1.1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas remontu nawierzchni ul. Borowej w Kobielicach na odcinku od skrzyżowania z ul. Leśną do skrzyżowania z ul. Gajową. Niniejszy projekt został wykonany zgodnie z załącznikiem Nr 1-4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. dotyczącym szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z późniejszymi zmianami).

Zakres projektu obejmuje wykonanie tymczasowej organizacji ruchu mającej na celu ostrzeżenie uczestników ruchu o prowadzonych robotach drogowych. Niniejsze opracowanie część dokumentacji projektowej pn.: „Uproszczona dokumentacja projektowa ul. Borowej w Kobielicach na odcinku do skrzyżowania z ul. Leśną do skrzyżowania z ul. Gajową”.

Niniejsze opracowanie zostało wykonane na zlecenie Urzędu Gminy w Sszcu.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi

- projekt przebudowy ul. Borowej w Kobielicach,
- mapa do celów projektowych opracowana na potrzeby w/w opracowania,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania i otoczenia drogi

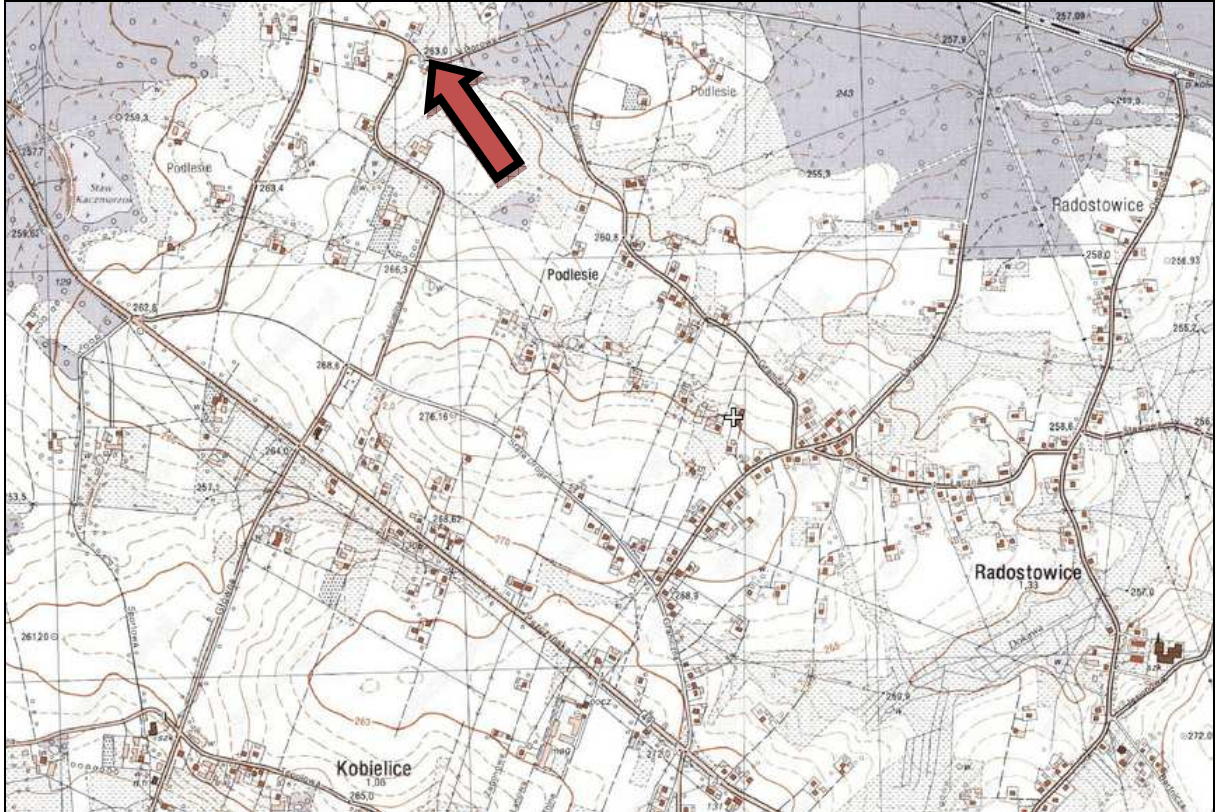
W pracach projektowych uwzględniono przepisy wynikające z obowiązującego prawa, norm i wytycznych do projektowania takich jak:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 58 z 2003 r. z późniejszymi zmianami),
- 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. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),

- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393),
- 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181),
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia 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 (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z jego późniejszymi zmianami),
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Warszawa 2001, Część I i II.

1.3. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja drogowa, której przedmiotem jest remont nawierzchni ul. Borowej w m. Kobielice (gmina Suszec, pow. pszczyński). Orientacyjną lokalizację miejsca będącego przedmiotem opracowania przedstawiono na planie orientacyjnym w części graficznej opracowania.



Rys.1 Orientacyjna lokalizacja inwestycji

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ulica Borowa w m. Kobielice będąca przedmiotem niniejszego opracowania posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości ok. 3. W najbliższym otoczeniu drogi zlokalizowane są przede wszystkim pola uprawne, nieużytki oraz pojedyncze budynki mieszkalne. Orientacyjny charakter przedmiotowej ulicy przedstawiono poniżej.



Fot. 1. Widok fragmentu ul. Borowej w m. Kobielice

3. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

W ramach niniejszego opracowania nie realizowano pomiarów ruchu celem określenia natężenia i struktury rodzajowej pojazdów. Na podstawie analizy ruchu, wykonanej w oparciu o obserwacje podczas wizji w terenie można wywnioskować, iż natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku ulicy jest niewielkie, a dominującą grupą pojazdów są pojazdy osobowe. W ciągu ulicy będącej przedmiotem niniejszego opracowania dominuje ruch lokalny.

4. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Niniejszy projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas remontu nawierzchni ul. Borowej w m. Kobielice. Roboty drogowe prowadzone na przedmiotowym odcinku ulicy polegać będą na frezowaniu istniejących a następnie wykonaniu nowych warstw bitumicznych. Z uwagi na krótkotrwały charakter prowadzenia robót (przewiduje się iż frezowanie i wykonanie nowych warstw bitumicznych zrealizowane będzie w przeciągu 2 dni) w niniejszym opracowaniu nie projektowano i nie wyznaczano tymczasowych objazdów remontowanego odcinka ulicy. Jest to związane z tym, iż na przedmiotowym odcinku ulicy dominuje ruch lokalny a ulica stanowi dojazd do pobliskich pól i budynków zlokalizowanych w jej najbliższym otoczeniu. W związku z powyższym po stronie wykonawcy robót będzie powiadomienia okolicznych mieszkańców o rodzaju i czasie trwania utrudnień związanych z planowanymi robotami drogowymi.

Zabezpieczenie i oznakowanie odcinka ulicy objętej robotami drogowymi odbywać się będzie poprzez ustawienie wygradzeń typu U-20b wraz z znakiem B-1 „zakaz ruchu” oraz tabliczką o treści „Nie dotyczy pojazdów budowy i dojazdu do posesji”. Ponadto na odcinkach dróg posiadających nawierzchnię utwardzoną przewidziano ustawienie znaków A-14 „roboty drogowe”. Wyżej opisane oznakowanie zaprojektowano na początku i końcu odcinka oraz na wlotach podporządkowanych ulic krzyżujących się z przedmiotowym odcinkiem ulicy.

Wszystkie rozwiązania zaproponowane w ramach niniejszego opracowania zostały przedstawione w części rysunkowej projektu

5. ORIENTACYJNY TERMIN WPROWADZENIA TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Tymczasowe oznakowanie i zabezpieczenie robót zostanie wprowadzone podczas wykonywania prac budowlanych, których rozpoczęcie przewidywane jest na drugą połowę 2012 roku. Przewidywany czas występowania tymczasowego oznakowania zabezpieczającego obszar robót wynosi ok. 2 dni, przy czym tymczasowa organizacja ruchu obowiązywać będzie tylko podczas prowadzenia prac. Po zakończeniu dziennej działki robót ruch na remontowanym odcinku będzie odbywać się bez przeszkód.

6. MOŻLIWE ZAGROŻENIA PODCZAS PROWADZENIA ROBÓT

Podczas prowadzonych robót związanych z remontem nawierzchni mogą pojawić się takie zagrożenia w ruchu jak:

- chwilowe przybywanie pracowników na jezdni,
- chwilowy postój pojazdów lub maszyn na jezdni wynikający z technologii,
- prowadzonych prac,
- Obecność osób niezwiązanych z budową (piesi, pojazdy).

7. ZALECENIA I UWAGI

Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczania, odległość od krawędzi drogi) należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami (Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia 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 - Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z jego późniejszymi zmianami).

Pozostałe elementy należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP na czas prowadzenia robót.

Tymczasowe znaki pionowe należy ustawić tak, aby nie przesłaniały istniejącego oznakowania.

Znaki i urządzenie bezpieczeństwa ruchu należy ustawić w miejscach odpowiednio wcześniej dostrzegalnych przez kierowców. Kształt i rozmiar zastosowanego tymczasowego oznakowania pionowego muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami.