

## **SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA**

### **CZĘŚĆ OPISOWA**

Opis techniczny

Karta uzgodnień

### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA:**

Rys. nr 1 Plan orientacyjny

Rys. nr 2 Plan sytuacyjny – tymczasowa organizacja ruchu

# CZĘŚĆ OPISOWA

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy zjazdu indywidualnego na teren Oczyszczalni Ścieków (działka nr 5/74) położonej w Przecławiu (gm. Kołbaskowo, powiat Police, woj. zachodniopomorskie) przy drodze gminnej nr 195013Z prowadzącej do Ustowa.

Lokalizację miejsca objętego projektem przedstawiono na rys. nr 1 Plan orientacyjny.

### **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Decyzja Wójta Gminy Kołbaskowo w sprawie uzgodnienia lokalizacji zjazdu indywidualnego (pismo znak: IK.MK-2211/7/10 z dnia 4.10.2010 r.),
- Decyzja Starosty Polickiego odrzucająca przedmiotowy projekt czasowej organizacji ruchu (pismo znak: ST.7121.6.2011.JW z dnia 05.02.2011 r.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),
- „Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” wprowadzonej Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 6 czerwca 1990 r. (MP Nr 24, poz. 184),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- 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 (poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz.602 z późniejszymi zmianami),
- 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, poz. 1393),
- Wizja w terenie,
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

### 3. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy zjazdu indywidualnego na działkę nr 5/74 (obręb Przecław, gmina Kołbaskowo) będącą własnością Inwestora: Gminy Kołbaskowo.

W związku z planowaną rozbudową oczyszczalni konieczna jest przebudowa istniejącego zjazdu, tzn. przesunięcie go o ok. 22 m w nową lokalizację.

Zakłada się rozbiórkę zjazdu istniejącego (z pozostawieniem dojścia do furtki) i odtworzenie zjazdu w nowej lokalizacji oraz późniejsze przywrócenie stanu pierwotnego pasa drogowego.

Projekt organizacji ruchu wprowadzony zostanie na czas prowadzenia robót związanych z przebudową zjazdu (wykonaniem zjazdu w nowej lokalizacji).

**Planowany termin wykonania robót: czerwiec / lipiec 2011 r. po uzyskaniu kompletu uzgodnień.**

### 4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I ISTNIEJĄCYCH WARUNKÓW RUCHU

Podstawowe parametry drogi gminnej nr 195013Z (w sąsiedztwie oczyszczalni):

- droga gminna,
- pobocza gruntowe,
- nawierzchnia jezdni z płyt drogowych wielootworowych typu „JOMB”,
- szerokość jezdni – 2,55÷3,50 m,
- przekrój drogowy,
- natężenie ruchu – małe,
- odcinek prosty drogi,
- teren zabudowany (prędkość dopuszczalna: 50 km/h w godzinach 5<sup>00</sup>-23<sup>00</sup>, 60 km/h w godzinach 23<sup>00</sup>-5<sup>00</sup>),
- droga obsługuje ruch dwukierunkowo.

W rejonie robót jak i na długości drogi gminnej nie występuje żadne oznakowanie pionowe. Jedynie na włączeniu powyższej drogi do drogi krajowej nr 13 zlokalizowany jest znak B-20 („stop”).

Od DK 13 patrząc w kierunku oczyszczalni droga gminna występuje w nawierzchni bitumicznej wraz z chodnikiem po stronie prawej. Około 250 metrów przed oczyszczalnią (przy zakładzie produkcyjnym) kończy się chodnik i nawierzchnia bitumiczna. Dalej do istniejącego zjazdu na teren oczyszczalni występuje nawierzchnia z płyt drogowych wielootworowych typu „JOMB”. Od powyższego zjazdu droga gminna występuje w nawierzchni gruntowej ulepszonej.

Na dzień dzisiejszy od wspomnianego zakładu produkcyjnego odbywa się sporadyczny ruch pieszy w kierunku oczyszczalni i dalej w kierunku pobliskich wsi.

Z uwagi na znikome natężenie ruchu, dobrą widoczność, szerokie pobocza gruntowe oraz utrzymanie istniejącej szerokości drogi na długości prowadzonych robót (wygradzenia), nie występują na omawianym odcinku istotne zagrożenia dla ruchu pieszego i kołowego.

## **5. UWAGI OGÓLNE DO ORGANIZACJI RUCHU**

### **5.1. Urządzenie bezpieczeństwa ruchu**

Do oznakowania i zabezpieczenia robót należy zastosować:

- znaki drogowe,
- zapory drogowe,
- taśmy ostrzegawcze,
- tablice kierujące.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego oraz osobom wykonującym 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. Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewniać ich stabilność.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeganie przez kierujących.

Wymiary znaków używanych w związku z prowadzeniem robót w pasie drogowym nie mogą być mniejsze od innych znaków drogowych tej samej kategorii stosowanych na danej drodze.

Po zakończeniu każdego etapu robót znaki drogowe i zabezpieczające należy usunąć i przenieść na kolejne miejsce robót.

Oznakowanie miejsca robót i utrzymanie znaków drogowych związanych z danymi robotami należy do wykonawcy robót.

Po zakończeniu robót oznakowanie należy bezzwzględnie natychmiast zdemontować.

### **5.2 Stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu**

- a) Do wygradzania wzdłuż jezdni stosuje się zapory U-20c, a do wygrodzeń poprzecznych U-20b. Przy wygrodzeniach wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór. W przypadkach wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodniku, dla poprawy bezpieczeństwa pieszych, szczególnie w miejscach zwiększonego natężenia ruchu dzieci, np w pobliżu szkół podstawowych, przedszkoli, itp. należy zastosować zapory drogowe potrójne U-20d, w której dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości około 15 cm nad poziomem nawierzchni. Do wygradzania poprzecznego jezdni dopuszcza się zapory drogowe pojedyncze szerokie U-20b. Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umieszczać na wysokości od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór. W terenie zabudowanym należy zwrócić uwagę, aby zaporą drogową umieszczoną bezpośrednio na skrzyżowaniu dróg, nie ograniczała kierującym widoczności innych uczestników ruchu. W takich sytuacjach dopuszcza się umieszczanie zapory na wysokości poniżej 0,9 m. Jeżeli

zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory. Zapory drogowe U-20 zastosowane do wygradzania części jezdni powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej i mogą być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze. W przypadku wykopów w jezdni głębszych niż 0,5 m lub pozostawienia na jezdni maszyn drogowych, za zaporami drogowymi ustawionymi prostopadle do osi jezdni należy stosować osłony energochłonne lub pryzmy piasku. Zapory drogowe U-20 zastosowane do wygradzania części jezdni powinny być zawsze wyposażone w elementy odblaskowe i lampy ostrzegawcze. Zapory drogowe powinny być pokryte po obu stronach pasami białymi i czerwonymi na przemian. Wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą polem czerwonym. Dopuszczalne długości zapór drogowych L wynoszą: 750, 1250, 1750, 2250 i 2750 mm. Zapory drogowe muszą być wykonane z materiału niestanowiącego zagrożenia dla osób i mienia. Zabrania się wykonywania zapór drogowych bez wyokrąglonych naroży minimum promieniem R 30 mm. Zaleca się stosowanie zapór drogowych wykonywanych z tworzyw sztucznych.

- b) Taśmy ostrzegawcze stosuje się zamiennie za zapory drogowe do wygradzania wykopów o głębokości do 0,5 m z wyjątkiem wygradzeń w poprzek jezdni;
- c) Tablicę prowadzącą U-3d stosuje się do ostrzegania kierujących o nagłej zmianie toru jazdy np. przy zwężeniu jezdni. Długość tablicy kierującej powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 1,2 m. Tablica kierująca powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni. Tablicę umieszcza się na wysokości 0,9 m, mierząc od poziomu nawierzchni do dolnej krawędzi tablicy. Tablicę kierującą U-21b przeznaczona jest do oznaczania krawędzi zawężonego pasa ruchu.
- d) Ustala się następujące odległości znaków od jezdni:
  - na drogach bez krawężników 1,25 m od krawędzi jezdni.
 Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najniższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.
- e) Ustala się następujące wysokości umieszczania znaków:
  - w miastach 2,20 m

Wysokość umieszczania znaku drogowego mierzy się od poziomu pobocza do dolnej krawędzi tablicy znaku.

### **5.3 Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych przy wyłączeniu części jezdni z ruchu**

Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych z wyłączeniem części powierzchni jezdni należy dostosować do rozmiaru i miejsca ich wykonywania oraz rodzaju drogi. Miejsce robót powinno być odgrodzone od ruchu zaporami drogowymi ustawionymi możliwie blisko terenu robót, tak aby odcinek jezdni wyłączony z ruchu był możliwie jak najkrótszy, a jej zwężenie jak najmniejsze. Niezależnie od zapór drogowych umieszczanych w poprzek jezdni należy zastosować od strony najazdu na zwężony przez roboty fragment jezdni tablice kierujące U-3c/d.

Przy oznakowaniu robót prowadzonych z wyłączeniem części powierzchni jezdni należy przede wszystkim umieszczać znaki ostrzegawcze A-14 „roboty na drodze” oraz w zależności od występującego na drodze zwężenia odpowiedni znak A-12b „zwężenie

jezdni – prawostronne” lub A-12c „zwężenie jezdni – lewostronne”. Znaki A-14 i A-12b lub 12c należy umieścić na jednym słupku.

## 6. SZCZEGÓŁOWE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE

Szczegółowe rozwiązania techniczne przedstawiono na rysunku nr 2.

Prace będą prowadzone na zjeździe.

Całość robót należy wygrodzić zaporami drogowymi U-20b oraz tablicami kierującymi U-21a, U-21b i tablicą prowadzącą U-3d. Całość robót oznakować znakami ostrzegającymi o robotach na drodze i zwężonej jezdni. Tablice kierujące należy wyposażyć w żółte lampy ostrzegawcze (pulsatory).

Ponadto dla zachowania minimalnej szerokości pasa ruchu (min. 2,75 m) w strefie prowadzonych robót przewidziano jednostronne poszerzenie jezdni drogi gminnej z płyt żelbetowych 1,0x0,75x0,125 m.

Dodatkowo w odległości 40 m od początku robót (dla obu kierunków ruchu) wprowadzono znak B-33 („ograniczenie prędkości do 40 km/h”) oraz znak B-25 („zakaz wyprzedzania”) umieszczone na jednym słupku. Konsekwencją wprowadzenia powyższych znaków jest ich odwołanie znakiem B-42 („koniec zakazów”). Znaki A-12b/12c oraz A-14 przewidziano do ustawienia w odległości 100 m od początku robót.

Po zakończeniu robót pas drogowy doprowadzić do stanu pierwotnego.

### UWAGA:

Znaki pionowe jak dla terenu zabudowanego z grupy "średnie".

Lica znaków stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym powinny być wykonane z foli odblaskowej typu „2” lub foli pryzmatycznej.

Opracował:

mgr inż. Ryszard Świdurski

Upr. nr WKP/0098/POOD/04

## **KARTA UZGODNIENÍ**

do projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas przebudowy zjazdu indywidualnego na działkę nr 5/74 (obręb Przecław, gmina Kołbaskowo).

# CZĘŚĆ RYSUNKOWA