

ARCHITEKTURA/KONSTRUKCJA/INSTALACJE

ADAPTACJE PROJEKTÓW TYPOWYCH

PROWADZENIE INWESTYCJI

CERTYFIKACJA ENERGETYCZNA

KOSZTORYSOWANIE



PB STUDIO PROJEKT I BUDOWA

Beata Perduta

44-245 ŻORY, ul. STATKI 8

NIP: 642-266-37-20 REGON: 242926158

☎ 694-585-728 @ b.perduta@wp.pl

**PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
BUDOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ ULICY RUDZKIEJ I ULICY GLIWICKIEJ ŁĄCZĄCEJ
ŚCIEŻKĘ PO WAŁACH PRZECIWPOWODZIOWYCH Z REZERWATEM ŁĘŻCZOK**

47-400 RACIBÓRZ, UL. GLIWICKA I RUDZKA

nazwa, adres obiektu budowlanego

RACIBÓRZ, OBR. OSTRÓG I MARKOWICE:

PARCELE NR : zajęcia trwałe : 867/226, 332/98, 675/98, 353/224, 390/224, 115/42, 316/41, 116/41, 352/41,
363/41, 365/40, 354/40, 1843, 1849, 1848, 1844, 1847, 1846, 1845, 1841, 1839, 1835, 1834, 1833, 16, 17,
18, 15, 14, 248/2, zajęcia czasowe : 349/40, 364/40

jednostka ewidencyjna, obręb i numery działek ewidencyjnych, na których obiekt jest usytuowany

MIASTO RACIBÓRZ

47-400 RACIBÓRZ, UL. STEFANA BATOREGO 6

imię i nazwisko lub nazwa inwestora oraz jego adres

Opracował:

Piotr Palki

SPIS TREŚCI

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne
 - 1.1 Przedmiot opracowania
 - 1.2 Inwestor
 - 1.3 Podstawa opracowania
 - 1.4 Cel i zakres opracowania
2. Rozwiązanie na czas budowy – oznakowanie tymczasowe
3. Wytyczne – zabezpieczenie i prowadzenie robót w pasie drogowym

RYSUNKI:

- Rys. nr 0 - Orientacja
Rys. nr 1 - Tymczasowa organizacja ruchu – etap I
Rys. nr 2 - Tymczasowa organizacja ruchu – etap II
Rys. nr 3 - Tymczasowa organizacja ruchu – etap III

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt oznakowania i zabezpieczenia robót związanych z :
**BUDOWĄ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ ULICY RUDZKIEJ I ULICY GLIWICKIEJ ŁĄCZĄCEJ
ŚCIEŻKĘ PO WAŁACH PRZECIWPOWODZIOWYCH Z REZERWATEM ŁĘŻCZOK**

1.2 Inwestor

Inwestorem zadania jest Urząd Miasta Racibórz.

1.3 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są:

- Umowa z inwestorem – Urzędem Miasta Racibórz,
- Uzgodnienia ze Zleceniodawcą,
- art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, (Dz. U Nr 177, poz. 1729)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach, (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181)
- Aktualne normy i przepisy projektowe.

1.4 Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest ustalenie sposobu oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych w obrębie DW 915 i DW 919.

2. Rozwiązania na czas robót – oznakowanie tymczasowe oraz ręczne kierowanie ruchem

Prace będą prowadzone kolejno: etapami od 1 do 3. Na czas robót należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 30 km/h oraz zakaz wyprzedzania. Dodatkowo zastosowano znaki ostrzegawcze A-14 (roboty drogowe), A-12b i c (zwężenie jedni). Do poprzecznego wygrodzenia robót w jezdni zastosowano zapory drogowe U-20b oraz U-3d. Tabliczki kierujące U-21a/b zastosowano do oznakowania zajętego pasa ruchu na czas robót. Tablice kierujące będą ustawione tak aby skośne paski opadały w kierunku używanej części drogi.

Ze względu na skomplikowane skrzyżowanie DW 915 i DW 919 oraz krótki czas przewidywanych robót należy zastosować ręczne kierowanie ruchem przez osoby posiadające uprawnienia do kierowania ruchem.

Ogólne zasady jakim powinny odpowiadać znaki:

- Dla zapewnienia widoczności znaków z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy stosować materiały odbłaskowe,
- Do wykonania lic znaków drogowych umieszczonych obok jezdni należy użyć folię odbłaskową typu 2 lub folię pryzmatyczną,
- Odwrotna strona tarczy powinna mieć barwę szarą,
- Na odwrotnej stronie tarczy znaku umieścić należy informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odbłaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,
- Lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne w zakresie odbłaskowości i barwy zgodnie z Dz. U Nr 220 poz. 2181 tab. 1.3 i 1.4,

Oznakowanie umieścić w sposób nie kolidujący z istniejącymi obiektami, a także tak, aby nie były zasłaniane przez jakiekolwiek przeszkody nie naniesione na mapach.

3. Wytyczne – zabezpieczenie i prowadzenie robót w pasie drogowym

Zastosowane oznakowanie pionowe na czas robót z grupy dużej, tarcze znaków z blachy ocynkowanej z podwójnie zagiętą krawędzią umieszczone na słupku z rury stalowej. Lica znaków wykonanych będą z folii odbłaskowej II generacji lub folii pryzmatycznej..

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni w poboczu lub chodniku w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Skrajnia pionowa powinna wynosić do dolnej krawędzi znaku 2,0 m nap poziom pobocza oraz 2,20 m na poziom chodnika.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót w pasie drogowym będzie dostosowane do występujących utrudnień na drodze a także zapewniać bezpieczeństwo ruchu osobom wykonującym prace.

Na czas robót znaki mogą być umieszczone na istniejących słupkach pod warunkiem zachowania skrajni poziomej i pionowej.

Do oznakowania robót oprócz znaków pionowych zostaną zastosowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – zapory drogowe, tablice kierujące.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz znaki zastosowane na drodze muszą być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie technicznym przez cały okres prac.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą w kolorze pomarańczowym bądź żółtym z elementami odbłaskowymi.

Pojazd wykorzystywany przy robotach prowadzonych w pasie drogowym powinien być wyposażony w ostrzegawczy sygnał błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron z odległości, co najmniej 500 m przy dobrej przejrzystości powietrza.

Ponadto powinien być oznakowany pasami na przemian barwy białej i czerwonej, albo tablicą ostrzegawczą lub zamykającą.

Wszelkie znaki i urządzenia związane z robotami powinny być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przesuwane wraz z postępem pracy.

Zapory drogowe – podstawowe urządzenia do wygradzenia miejsc robót, ustawiane w poprzek lub wzdłuż drogi, ich długość powinna być dostosowana do występujących potrzeb lecz nie krótsza niż 0,75 m zawierająca co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe.

Tablice prowadzące – przeznaczone do ostrzegania kierujących o nagłej zmianie toru jazdy, przy zwichnięciu jezdni ich długość powinna być dostosowana do występujących potrzeb lecz nie krótsza niż 1,20 m.