

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-WYKONAWCZE

"NIWELLA" s.c.

97-400 Bełchatów
ul. Kalinowa 35
tel. 601-966-848
fax. 44 633-46-05

INWESTOR:

POWIAT ZDUŃSKOWOLSKI

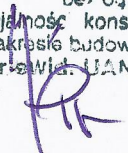
ADRES:

UL. ŻŁOTNICKIEGO 25
98 - 220 ZDUŃSKA WOLA

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA OPRACOWANIA:

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 4922E
ULICY OPIESIŃSKIEJ W ZDUŃSKIEJ WOLI
OD ULICY KLONOWEJ DO ULICY WODNEJ

ZESPÓŁ PROJEKTOWY	mgr inż. WIESŁAW PAŹGIER
IMIĘ I NAZWISKO	uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
mgr inż. Wiesław Paźgier	w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie budownictwa drogowego Nr upraw. UAN.V.8388(13)99
mgr inż. Andrzej Paźgier	

LIPIEC 2017r.

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Plan orientacyjny 1:10 000
- Opis techniczny
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap I – rys. nr 1
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap II – rys. nr 2

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W ZDUŃSKIEJ WOLI
opiniuje POZYTYWNE projekt organizacji ruchu
CZASOWEJ / ~~DOCELOWEJ~~*:

• bez uwag*.

• po wprowadzeniu następujących zmian*:

.....
.....
.....
.....

* niepotrzebne skreślić

Data, podpis:

14.08.2017.

DYREKTOR
POWIATOWEGO ZARZĄDU DRÓG
W ZDUŃSKIEJ WOLI

Pacelt
Piotr Pacelt

ZATWIERDZAM / ~~NIE ZATWIERDZAM~~
projekt organizacji ruchu CZASOWEJ / ~~DOCELOWEJ~~
Oznakowanie prawidłowe.

Uwagi:

Wpisano do ewidencji pod pozycją nr:

Z upoważnienia Starosty Zduńskowolskiego **STAROSTA**

data i podpis 23.08.17

W. Rychnik
Wojciech Rychnik

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Plan orientacyjny 1:10 000
- Opis techniczny
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap I – rys. nr 1
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap II – rys. nr 2


b/u
Na podstawie uzasadnienia
185/2017

Projekt opiniuje
pozytywnie
z up. Komendanta
Powiatowej Policji
w Zdunskiej Woli

NACZELNIK
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
Komendy Powiatowej Policji
w Zdunskiej Woli
asp. szt. mgr Krzysztof Kryziński

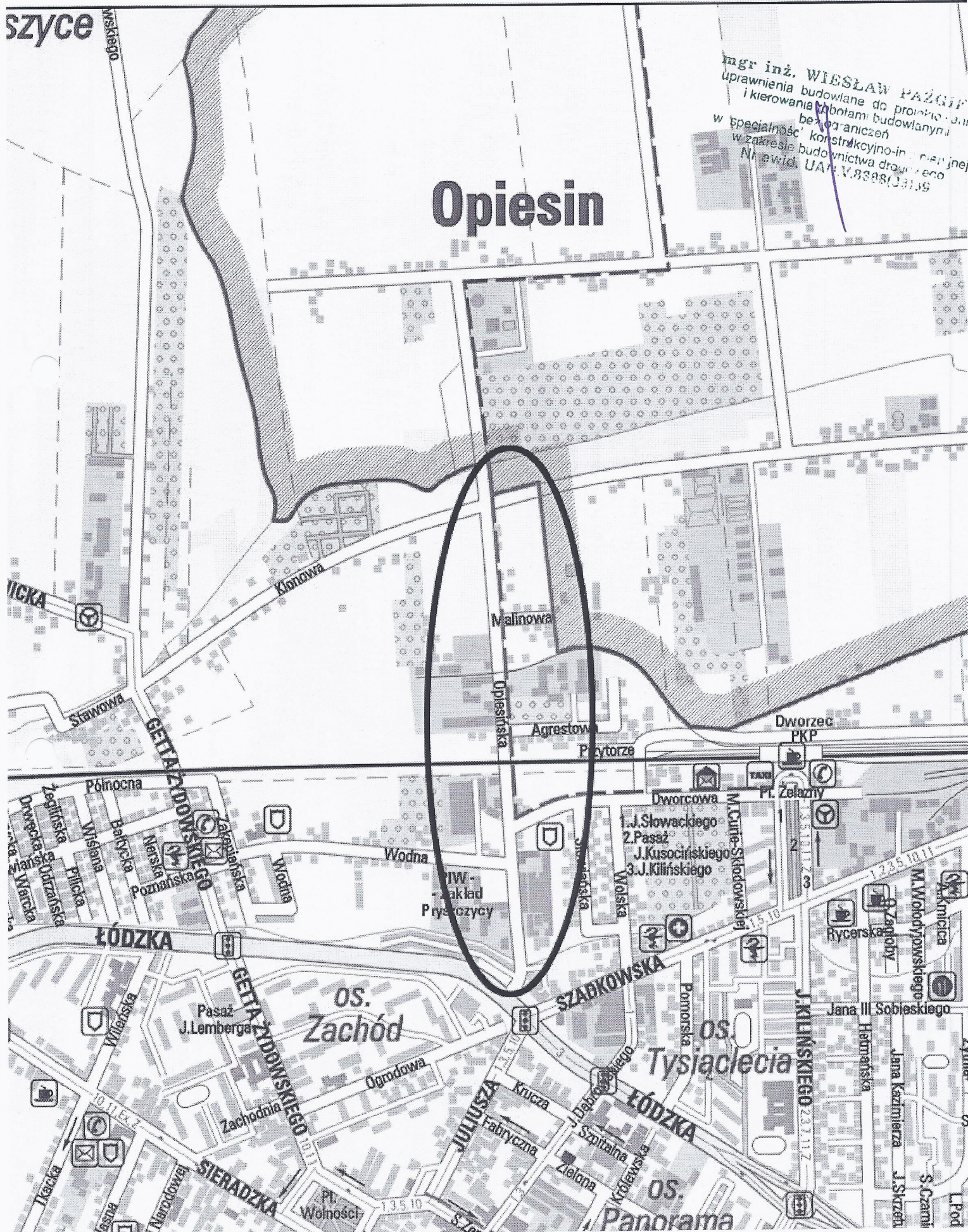
Urząd Miasta
Zduńska Wola
ul. Stefana Żłotnickiego 12
98-220 Zduńska Wola

w projekcie otoczenia plan sygnalizacyjny
w skali 1:500 lub 1:1000

Z up. PRACOWNIA MIASTA

Ewa Michalak
PRACOWNIA BIURA
INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

PLAN ORIENTACYJNY

Zduńska Wola skala 1 : 10 000



mgr inż. WIESŁAW PAZDRA
uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie budownictwa drogowego
NIP ewid. UAN: V.8398/3319

CZEŚĆ OPISOWA
DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
DO PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR 4922E
- UL. OPIESIŃSKIEJ W ZDUŃSKIEJ WOLI

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią :

1. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania i wizja w terenie.
2. Projekt przebudowy drogi.
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 ulicy Opiesińskiej w Zduńskiej Woli:

- I odcinek PT-1÷KT-1 o dł. 505,50m (od ul. Klonowej do torów PKP).
- II odcinek PT-2÷KT-2 o dł. 95,44m (od torów PKP do ul. Dworcowej).
- III odcinek o dł. ok. 80,00m (od ul. Dworcowej do ul. Wodnej).

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

III. CHARAKTERYSTYKA TERENU

- I odcinek PT-1÷KT-1 o dł. 505,50m (od ul. Klonowej do torów PKP).
Na odcinku o dł. ok. 300,0m od ul. Klonowej ulica o przekroju drogowym z jezdnią bitumiczną o szerokości 4,2-4,4m z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami otwartymi.
Jezdnia ulicy Malinowej o nawierzchni bitumicznej, pobocza gruntowe.
Zjazdy indywidualne do posesji przeważnie z przepustami, nawierzchnia z betonu, z betonowej kostki wibroprasowanej oraz kruszywa.
Na dalszym odcinku ulica o przekroju drogowym oraz ulicznym z jezdnią bitumiczną o szerokości 6,1-6,4m – stan techniczny zły (wyboje zapadliska, liczne łaty). Przy jezdni lokalnie istnieją krawężniki oraz chodniki z betonowych płytek chodnikowych. Jezdnię „przecina” odcinek toru nieczynnej kolejki wąskotorowej – do likwidacji. Zjazdy publiczne o nawierzchni z betonu asfaltowego, z trylinki i z kruszywa.
Jezdnia ulicy bocznej (ul. Opiesińskiej) o nawierzchni bitumicznej, z jednostronnym chodnikiem przykrawężnikowym z bet. kostki wibroprasowanej.
Jezdnia ulicy Agrestowej o nawierzchni bitumicznej, z jednostronnym chodnikiem z bet. kostki wibroprasowanej zlokalizowanym za zieleniec.
- II odcinek PT-2÷KT-2 o dł. 95,44m (od torów PKP do ul. Dworcowej).
Droga o przekroju ulicznym z jezdnią bitumiczną o szerokości 6,4-6,6m – stan techniczny zły (wyboje zapadliska, liczne łaty). Przy jezdni lokalnie istnieją krawężniki oraz chodniki z betonowych płytek chodnikowych. W rejonie skrzyżowania z ul. Dworcową istnieją chodniki i ciąg pieszo-rowerowy szer. 2,0m z bet. kostki wibroprasowanej. Zjazdy indywidualne i publiczne o nawierzchni z betonu asfaltowego, z betonowej kostki wibroprasowanej, betonu cem. i z kruszywa.
Jezdnia ulicy Dworcowej o nawierzchni bitumicznej, z chodnikami z bet. kostki wibroprasowanej oraz z betonowych płyt chodnikowych.
W pasie drogowym (zieleniec) rośnie drzewo-akacja – pozostaje bez zmian.
- Odcinek ulicy Opiesińskiej o długości ok. 80,00m od ul. Dworcowej do ul. Wodnej.
Droga o przekroju ulicznym z jezdnią bitumiczną o szerokości ok. 7,05m – stan techniczny dobry. Przy jezdni istnieją krawężniki oraz chodniki z bet. kostki wibroprasowanej. Zjazdy indywidualne i publiczne o nawierzchni z betonu asfaltowego, z betonowej kostki wibroprasowanej.

IV. PARAMETRY PROJEKTOWE

1. Założenia ogólne do projektu drogowego

Projekt przebudowy drogi przewiduje wykonanie jezdni bitumicznej o przekroju ulicznym, z jezdnią bitumiczną, ciągami pieszo-rowerowymi, chodnikami oraz zjazdami indywidualnymi i publicznymi oraz chodnikiem o wzmocnionej konstrukcji umożliwiającym postój samochodów osobowych.

Na odcinku od ulicy Dworcowej do ul. Wodnej projekt przewiduje frezowanie istniejącej nawierzchni i ułożenie nowej warstwy ścieralnej.

Parametry projektowe:

- Szerokość jezdni: –6,0m
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego: – do granicy pasa drogowego – min. 2,5m
- Szerokość chodnika: – 1,5÷2,0m

Konstrukcja jezdni (odc. PT-1÷KT-1 0+000,00÷0+370,00; ul. Malinowa i ul. Opiesińska-boczna):

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej (AC8S) grubości 5cm wg PN-EN 13108-5
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego (AC22P) gr. 7cm. wg PN-EN 13108-1
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 20cm – fr. 0/63mm wg PN-EN 13242
- Warstwa odsączająca z kruszywa o ciągłym uziarnieniu (pospółka fr. 0/63mm) gr. 25cm wg PN-EN 13242.

Konstrukcja jezdni (odc. PT-1÷KT-1 0+370,00÷0+505,50 oraz odc. PT-2÷KT-2; ul. Agrestowa):

- Beton asfaltowy w warstwie ścieralnej (AC8S) grubości 5cm wg PN-EN 13108-5
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego (AC22P) gr. 7cm. wg PN-EN 13108-1
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 20cm – fr. 0/63mm wg PN-EN 13242
- Wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) o $R_c=2,5$ MPa gr. 15cm wg PN-EN14227-1
- Wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) o $R_c=1,5$ MPa gr. 10cm wg PN-EN14227-1
- Podsypka piaskowa gr. 5cm wg PN-EN 13242

Odcinek ulicy Opiesińskiej o długości 297,50m od ul. Dworcowej do ul. Wodnej:

Opracowanie przewiduje frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni na głębokość 5cm i ułożenie nowej warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego (AC8S) o gr. 5cm wg PN-EN 13108-5.

Uwagi: Warstwy bitumiczne rozkładane będą całą szerokością jezdni.

Konstrukcja zjazdu indywidualnego:

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej typu „dwuteowa” (k. czarny/grafit) o grubości 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/63mm gr. 15cm wg PN-EN 13242
- Podsypka piaskowa gr. 10cm wg PN-EN 13242

Konstrukcja zjazdu publicznego:

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej typu „dwuteowa” (k. czarny/grafit) o grubości 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/63mm gr. 20cm wg PN-EN 13242
- Wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) o $R_c=2,5$ MPa gr. 15cm wg PN-EN14227-1
- Wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) o $R_c=1,5$ MPa gr. 10cm wg PN-EN14227-1
- Podsypka piaskowa gr. 5cm wg PN-EN 13242

Konstrukcja chodnika o wzmocnionej konstrukcji:

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej typu „dwuteowa” (kolor szary) gr. 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/63mm gr. 15cm wg PN-EN 13242.
- Podsypka piaskowa gr. 10cm wg PN-EN 13242

Konstrukcja chodnika i ciągów pieszo-rowerowych:

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej typu „dwuteowa” (kolor szary) gr. 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/31,5mm gr. 10cm wg PN-EN 13242.
- Podsypka piaskowa gr. 10cm wg PN-EN 13242

V. OZNAKOWANIE I ZABEZPIECZENIE ROBÓT

1. Założenia ogólne do projektu oznakowania na czas robót

Ze względu na funkcję jaką pełni projektowana ulica, charakter zabudowy (jednorodzinny, usługowy) oraz natężenie ruchu niniejszy projekt zakłada realizację zadania w dwóch etapach. Takie rozwiązanie zmniejszy, nieuniknione podczas budowy, utrudnienia w ruchu do minimum.

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. Na rysunkach tych pokazano maksymalny rozstaw zapór drogowych.

Zapory drogowe powinny wyznaczać rzeczywistą strefę robót (zmieniają swoją lokalizację w miarę postępu robót).

Na rysunku Nr2 pokazano sposób oznakowania i zabezpieczenia strefy robót w pasie chodników, ciągów pieszo-rowerowych i zjazdów – jest to rysunek zamienny, oznakowanie zmienia swoją lokalizację w miarę postępu robót

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 należy właściwie zabezpieczyć. Na każdym etapie prowadzenia robót znaki powinny być dobrze widoczne.
3. Aby wyeliminować przebywanie w strefie robót osób postronnych (szczególnie w rejonach zwiększonego ruchu pieszych), zaleca się aby przy pomocy barier U-20a, pachołków i taśm ostrzegawczych wyznaczyć drogi komunikacyjne. W przypadkach uzasadnionych, na wniosek Inspektora ułożyć chodniki tymczasowe, kładki.
4. Bariery zlokalizowane w pasie jezdni, szczególnie od zmierzchu do świtu, powinny być wyposażone w światła ostrzegawcze pulsujące.
5. 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 należytych stanie przez cały okres trwania robót.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Urządzenia muszą zawierać elementy odbłaskowe 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-20b 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 duże. Podstawowe wielkości znaków pionowych:

- kat. A ostrzegawcze - długość boku 1050mm
- kat. B zakazu, - średnica 900mm
- kat. C nakazu, - średnica 900mm
- kat. D informacyjne - długość podstawy 900mm, wys. 900mm

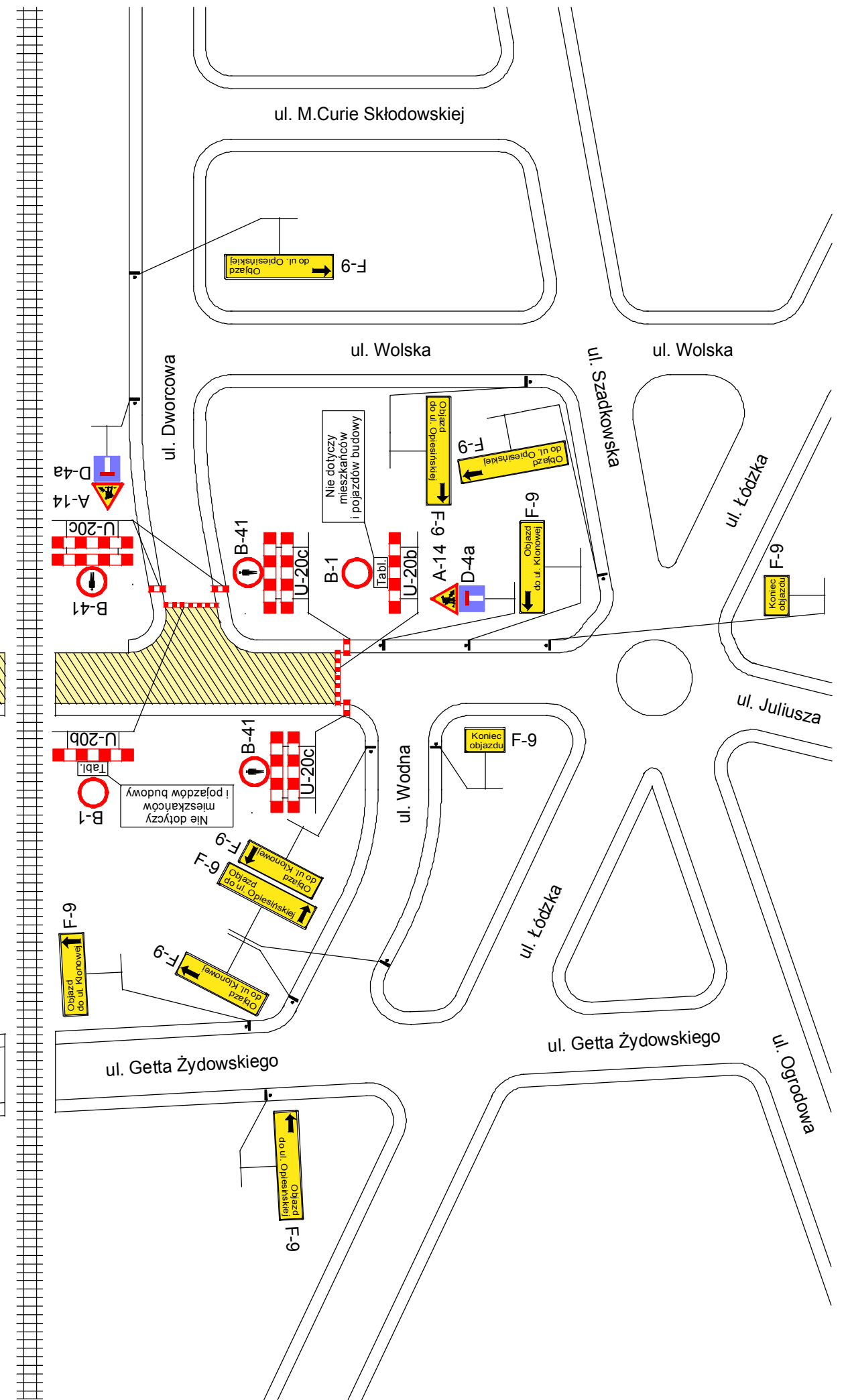
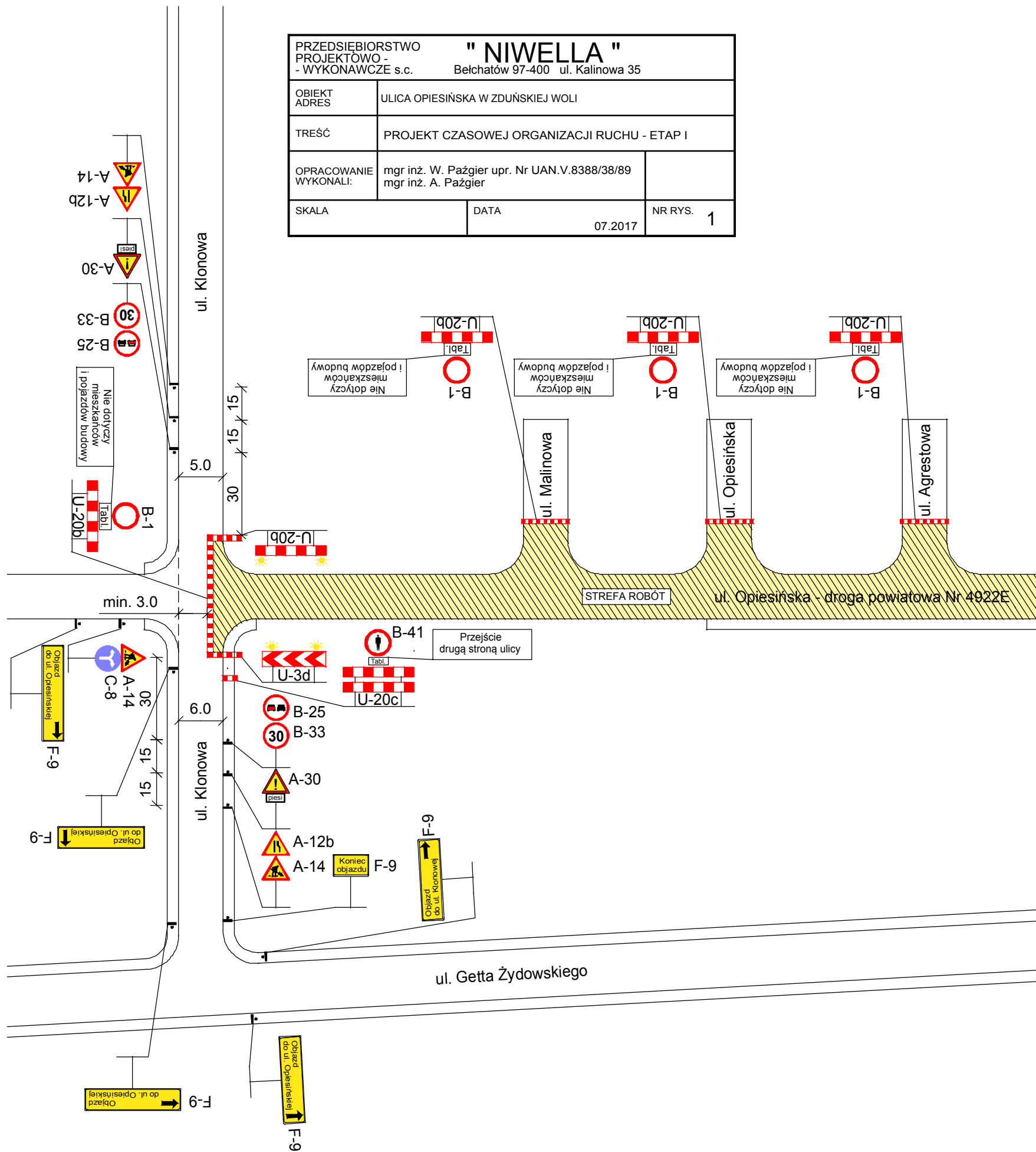
Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić min. 0,5m. Wysokość umieszczenia znaków min. 2,0m. nad terenem.

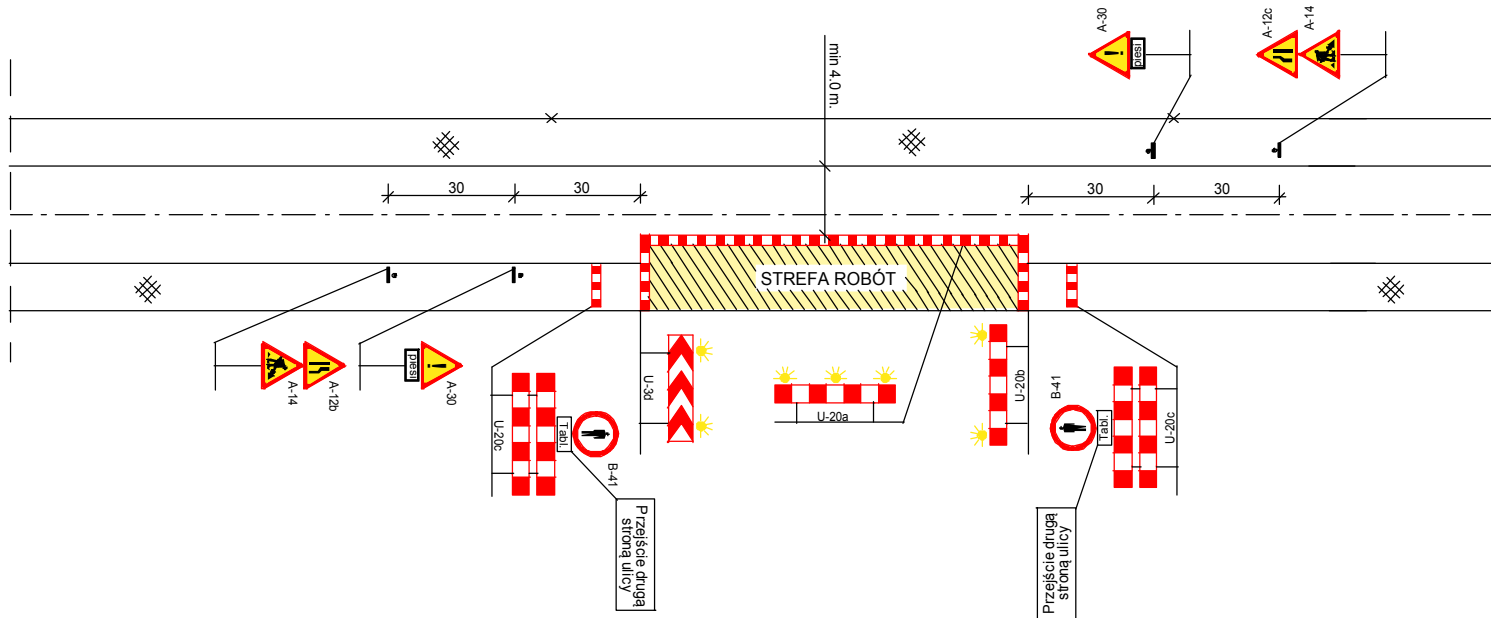
VII. OBOWIĄZKI WYKONAWCY

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

mgr inż. WIESŁAW PAŹCIPR
uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie budownictwa drogowego
Nr ewid. UAN.V.8388(33)J9

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - - WYKONAWCZE s.c. " NIWELLA "		
Belchatów 97-400 ul. Kalinowa 35		
OBIEKT ADRES	ULICA OPIESIŃSKA W ZDUŃSKIEJ WOLI	
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP I	
OPRACOWANIE WYKONALI:	mgr inż. W. Paźgier upr. Nr UAN.V.8388/38/89 mgr inż. A. Paźgier	
SKALA	DATA	NR RYS.
	07.2017	1





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

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - - WYKONAWCZE s.c.		" NIWELLA " Bełchatów 97-400 ul. Kalinowa 35	
OBIEKT ADRES	ULICA OPIESIŃSKA W ZDUŃSKIEJ WOLI		
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP II		
OPRACOWANIE WYKONALI:	mgr inż. W. Paźgier upr. Nr UAN.V.8388/38/89 mgr inż. A. Paźgier		
SKALA	DATA	NR RYS.	
	07.2017	2	