

**PRACOWNIA PROJEKTOWA DRÓG I MOSTÓW
ANDRZEJ CHMIELEWSKI**

✉ 70-445 Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II 15/6

☎, fax 91 488 17 39, mail: ppach@wp.pl

**PROJEKT
CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Nazwa inwestycji: **Przebudowa ulicy Roweckiego w Policach
od km 0+000 do km 0+294,59**

Inwestor: **Gmina Police
72-010 Police, ul. Batorego 3**

Opracował: **Michał Mańczak**

Nr zał.: **1**

Szczecin – maj 2013 r.

CZĘŚCI SKŁADOWE OPRACOWANIA:

CZĘŚĆ OPISOWA

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Plan orientacyjny

ORB2.1 Czasowa organizacja ruchu. Etap I

ORB2.2 Czasowa organizacja ruchu. Etap II

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania:

- umowa z Inwestorem,
- Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 0, poz. 260 z 2013 r.),
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie MI oraz SWiA z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393 z 2002 r.),
- załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 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),
- dokumentacja projektowa „Przebudowa ulicy Roweckiego w Policach”,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania,

2. Przedmiot inwestycji:

- przebudowa ulicy Roweckiego na odcinku od km 0+000 do km 0+294,59,
- przebudowa chodników, miejsc postojowych, istniejących skrzyżowań i zjazdów,
- zagospodarowanie przyległego terenu,
- utrzymanie charakteru ulicy jako obsługującej osiedle mieszkaniowe,
- ze względu na duży deficyt miejsc postojowych pozostawiono z niewielkimi korektami istniejący układ parkowania.

3. Stan istniejący zagospodarowania terenu.

Ulica Roweckiego (droga gminna):

- ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa,
- nawierzchnia bitumiczna o szerokości 6,0 m,
- obustronny krawężnik i chodnik,
- skrzyżowania z ulicami: 26-Kwietnia, 1-go Maja,
- obustronne miejsca postojowe,
- listwowy próg zwalniający,
- jednokierunkowa ścieżka rowerowa (koniec i początek w km 0+005),
- oświetlenie uliczne,
- brak oznakowania poziomego w osi ulicy,
- komunikacja autobusowa lokalna o małej częstotliwości kursów.

4. Projektowane parametry techniczne:

- klasa ulicy Z,
- prognozowana kategoria ruchu KR 3,
- obciążenie 100 kN/oś,
- szerokość pasa ruchu 3,0 m,
- szerokość jezdni 2 x 3,0 m (uspokojenie ruchu),
- szerokość chodnika min. 2,0 m.

5. Czasowa organizacja ruchu.

5.1. Etap I - zamknięcie północnego pasa ruchu ul. Roweckiego na odcinku od km 0+000 do skrzyżowania z ulicą 1-go Maja:

- na odcinku od km 0+000 do skrzyżowania w km 0+033,5 ruch dwukierunkowy jedną połówką jezdni z pierwszeństwem dla pojazdów jadących od strony ul. Wyszyńskiego (w osi ulicy ułatwione odpowiednio tablice kierujące U-21a i U-21b),
- na odcinku od skrzyżowania w km 0+033,5 do skrzyżowania z ul. 1-go Maja ruch jednokierunkowy od strony ul. Wyszyńskiego, południową stroną jezdni (w osi ulicy ułatwione tablice U-21b),
- w km 0+415 ustawienie znaku D-3,
- ruch pieszy południową stroną ulicy, należy zapewnić dojście do budynków poprzez wykonanie chodnika metodą połówkową, umożliwić dojście do istniejących przejść dla pieszych
- w czasie realizacji robót należy zapewnić możliwość dojazdu służb ratunkowych, mieszkańców przyległych posesji, zaopatrzenia wykorzystując nawierzchnię tymczasową, podbudowę,
- oznakowanie wykonać zgodnie z częścią rysunkową w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu.

5.2. Etap II - zamknięcie południowego pasa ruchu ul. Roweckiego na odcinku od km 0+000 do skrzyżowania z ulicą 1-go Maja:

- na odcinku od km 0+000 do skrzyżowania w km 0+033,5 ruch dwukierunkowy jedną połówką jezdni z pierwszeństwem dla pojazdów jadących od strony ul. Wyszyńskiego (w osi ulicy ułatwione odpowiednio tablice kierujące U-21a i U-21b),
- na odcinku od skrzyżowania w km 0+033,5 do skrzyżowania z ul. 1-go Maja ruch jednokierunkowy od strony ul. Wyszyńskiego, północną stroną jezdni (w osi ulicy ułatwione tablice U-21a),
- w km 0+415 ustawienie znaku D-3,
- ruch pieszy południową stroną ulicy, należy zapewnić dojście do budynków poprzez wykonanie chodnika metodą połówkową, umożliwić dojście do istniejących przejść dla pieszych
- w czasie realizacji robót należy zapewnić możliwość dojazdu służb ratunkowych, mieszkańców przyległych posesji, zaopatrzenia wykorzystując nawierzchnię tymczasową, podbudowę,
- oznakowanie wykonać zgodnie z częścią rysunkową w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu.

6. Warunki techniczne znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu:

- wymagana zgodność z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 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),
- lica znaków winny być pokryte folią odblaskową typu 2 lub folią pryzmatyczną, grupa wielkości znaków dla oznakowania robót prowadzonych na odcinku dróg gminnych: średnie (S).

Grupa wielkości	Ostrzegawcze (A)	Zakazu (B) i nakazu (C)	Informacyjne (D)
-----------------	------------------	-------------------------	------------------

znaku	długość boku [mm]	średnica [mm]	dł. podstawy / wysokość [mm]
Średnia (S)	900	800	600 + 150 n

Odległość znaków od jezdni.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku lub tablicy.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,5 - 2,0 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczenia znaków przedstawiono w tabeli 1.11.

Tablica prowadząca U-3 i zaporą drogową U-20b, U-20c:

- wykonanie: lica wykonane z folii odblaskowej, zapory drogowe zastosowane do wygradzania części jezdni powinny być zawsze wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze,
- mocowanie U-3: na wysokości od 0,9 m do 1,5 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi zapory (zwrócić uwagę aby zaporą nie ograniczała widoczności innych uczestników ruchu),
- mocowanie U-20b: na wysokości od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory (zwrócić uwagę aby zaporą nie ograniczała widoczności innych uczestników ruchu),
- w przypadku wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodnikach, ciągach pieszych, wyгородzenie powinno być wykonane zaporami drogowymi podwójnymi U-20c, w których dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości ok. 0,3 m nad poziomem terenu, mocowanie U-20c: na wysokości od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory,
- w przypadku wykopów w jezdni głębszych niż 0,5 m lub pozostawieniu na jezdni maszyn drogowych za zaporami drogowymi ustawionymi w poprzek jezdni należy stosować osłony energochłonne lub przyzmy piasku (pryzma o długości co najmniej 10 m ze wzniesieniem 8% w kierunku wykopu do wysokości co najmniej 0,5 m).

Światła ostrzegawcze:

- światła ostrzegawcze o barwie żółtej stosuje się w przypadku zwężenia skrajni drogi, światła należy umieścić bezpośrednio nad umieszczonymi w poprzek jezdni tablicami kierującymi i zaporami drogowymi w odstępach max. co 2,0 m,
- światła ostrzegawcze wzdłuż jezdni powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż: 20 m (obszar zabudowany),
- światła powinny być widoczne przy normalnej przejrzystości powietrza z odległości 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.

Tablica kierująca U-21

- wykonanie: lica pokryte materiałem odblaskowym na całej powierzchni,
- ustawienie: prostopadle do osi drogi w odstępach nie większych niż 10 m w obszarze zabudowanym, dolna krawędź tablicy powinna znajdować się na wysokości do 0,25 m mierząc od poziomu jezdni.

7. Wytyczne i zalecenia do realizacji prac:

- wykonanie robót etapami zgodnie z załącznikami rysunkowymi,
- każdorazowo po przejściu do następnego etapu robót oznakowanie z etapu poprzedniego należy zdemonstrować,
- pojazdy i maszyny budowy nie mogą blokować pasów ruchu,
- odkład ziemi należy lokalizować poza obrysem jezdni,
- składowanie materiałów, sprzętu powinno odbywać się w pasie zajętego terenu wygradzonego zaporami,
- utrzymanie ciągłości ruchu pieszego,
- minimalna szerokość wygradzonego ciągu pieszego 1,5 m (przestawianie barier wygradzających w miarę postępu robót),
- szerokość pasa ulicy przeznaczonego dla ruchu min. 2,75 m,
- umożliwienie dojść do przyległych posesji,
- w przypadku stwierdzenia braku dostatecznej widoczności oznakowania pionowego dopuszcza się niewielkie korekty lokalizacji,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczania i oznakowania miejsca robót powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie przez okres trwania robót,
- w przypadku braku dostatecznej widoczności i w okresach zwiększenia natężenia ruchu należy wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przez osoby przeszkolone i posiadające stosowne uprawnienia,
- osoby wykonujące roboty na drodze obowiązane są używać w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu elementów odblaskowych (odpowiadających właściwym warunkom technicznym),
- szczegółowa lokalizację ustawienia zabezpieczeń robót należy przeprowadzić pod nadzorem Zarządcy drogi, który wcześniej dokona ich odbioru pod względem jakości, zgodności z projektem oraz przepisami,
- należy powiadomić (z wyprzedzeniem) przedsiębiorstwo transportowe obsługujące komunikację publiczną o planowanych robotach i utrudnieniach w ruchu,
- wykonawca zobowiązany jest do powiadomienia (z wyprzedzeniem) właściwych służb o terminie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu.

8. Tymczasowa zmiana przebiegu linii autobusowej.

Wzdłuż ulicy Roweckiego kursuje pracownicza linia autobusowa. W związku z prowadzonymi robotami przewiduje się zmianę w trasie kursowania autobusów.

Zgodnie z ustaleniami z Szczecińsko-Polickim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. na czas prowadzenia przebudowy autobusy ww. linii będą korzystały z istniejących przystanków w rejonie CHU KINGA.

Na przystankach autobusowych należy umieścić tabliczki informacyjne o wprowadzonych zmianach w komunikacji oraz o lokalizacji najbliższego przystanku.

Dziennik Ustaw Nr 220

Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
		w obszarach zabudowanych
A – ostrzegawcze B – zakazu ²⁾ C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające ¹⁾		min. 2,00 (2,20) ⁷⁾

¹⁾ Z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F14a, b, c (0,50 m).²⁾ Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni.⁶⁾ Dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.⁷⁾ W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.