

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa drogi krajowej nr 12 w m. Chrobrów w zakresie budowy chodnika

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- Opis techniczny
- Plan orientacyjny
- Plan sytuacyjny

Zielona Góra, kwiecień 2017 r.

OPIS TECHNICZNY

1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 z 14.10.2003r.; poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 12 października 2002; poz. 1393),
- Załączniki nr 1—4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach,

2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika po stronie lewej od istniejącego skrzyżowania z drogą gminną w km ok. 61+165 do istniejącego chodnika ok. km 61+190 (długości 25 mb), a także dojście od istniejącego chodnika do przejścia dla pieszych w km 61+152, oraz po stronie prawej od istniejącego przejścia dla pieszych w km 61+150 do istniejącego przystanku autobusowego w km 61+160 (długości 10 mb).

Celem opracowania jest zaprojektowanie oznakowania na czas robót prowadzonych na przedmiotowym zadaniu.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI KRAJOWEJ NR 12

Droga krajowa nr 12 na odcinku w m. Chrobrów posiada następujące parametry:

- klasa techniczna GP,
- przekrój drogowy,
- nawierzchnia bitumiczna szer. 6m (2x3,00m),
- chodnik biegnący naprzemiennie po lewej i prawej stronie drogi,
- pobocza gruntowe szer. zmienna 1,25m-1,50m,
- dopuszczana prędkość 50km/h (60 km/h w godz. 23:00 – 5:00),
- dopuszczalny nacisk na oś: 8t.

Geometrię i istniejące oznakowanie drogi pokazano na planie sytuacyjnym.

4. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

Natężenie ruchu na drodze 12 wg GPR z 2015 r. wynosi:

- na odc. Żagań - Szprotawa – 4 541 pojazdów na dobę.

Kategoria ruchu: KR3.

5. PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEGO CHODNIKA

- Szerokość chodnika – 1,5 ÷ 4,0 m (poszerzenie przy przejściu dla pieszych),
- Powierzchnia chodnika – 65 m²,
- Pochylenie poprzeczne – 0,5 ÷ 2,0 %,
- Pochylenie podłużne – dopasowane do istniejącego ukształtowania terenu,
- Konstrukcja nawierzchni chodnika:
 - kostka betonowa koloru szarego grubości 8 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3cm,
 - warstwa odcinająca z piasku grubości 10 cm.

Chodnik będzie ograniczony od terenu obrzeżem betonowym 8x30 cm ustawionym na podsypce cementowo piaskowej 1:4 grubości 5 cm. Opaski wzdłuż chodnika, od strony terenu, zostaną umocnione przez wykonanie oporu z podsypce cementowo piaskowej 1:4 grubości min. 5 cm, humusowanie warstwą humusu gr. 10 cm oraz obsianie trawą. Przy dojściu do przejść dla pieszych, przy krawędzi jezdni chodnik będzie ograniczony krawężnikiem betonowym zatopionym 15x30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

6. OZNAKOWANIE

W celu ostrzeżenia kierujących o prowadzonych robotach zaprojektowano ustawienie kompletu znaków A-12b (zamiennie A-12c) wraz ze znakiem A-14 oraz lampą błyskową U-35. Znaki te należy ustawić w odległości ok. 100m od rontu robót.

Bezpośrednio przed robotami zaprojektowano tablicę kierującą U-3d, natomiast za robotami zaporę U-20b. Wzdłuż frontu robót przylegającego bezpośrednio do krawędzi jezdni należy ustawić tablice U-21a/b w odstępach co 5 m. tablice te nie są konieczne w miejscu odsunięcia chodnika od jezdni w km 61+165 – 61+190.

Istniejące przejście dla pieszych w trakcie prowadzonych prac należy skutecznie wyłączyć z użytkowania poprzez zasłonięcie lub odwrócenie znaków D-6, a także ustawienie zapory U-20c wraz ze znakiem B-41 po lewej stronie drogi. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania będzie się wówczas odbywał na zasadach ogólnych przewidzianych w ustawie *Prawo o ruchu drogowym*.

Lokalizację istniejącego, projektowanego i usuwanego (zasłanianego) oznakowania przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym.

7. OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ, OPIS ETAPÓW ROBÓT

W trakcie robót nie przewiduje się wytyczania objazdów. Prace polegające na wykonaniu chodnika podzielono na dwa etapy. W trakcie prac należy zapewnić ciągły dostęp do działek/nieruchomości dla ich właścicieli. Ruch pieszy nie powinien odbywać się w zasięgu pracy maszyn budowlanych. W wyjątkowych sytuacjach sterowanie ruchem będzie prowadzone przez pracowników posiadających aktualne uprawnienia w tym zakresie.

Zagrożenie dla użytkowników drogi oraz dla pracowników budowy stanowi ponadto skrzyżowanie z drogą gminną. W trakcie prowadzenia prac na odcinku obejmującym skrzyżowanie należy zapewnić obecność

pracownika kierującego ruchem na wlocie drogi podporządkowanej, będącego w stałym kontakcie z osobami kierującymi ruchem na drodze głównej.

Roboty będą prowadzone w dwóch głównych etapach:

- I. wykonanie dojścia do przejścia dla pieszych i chodnika od km 61+165 do km 61+190 po stronie lewej;
- II. wykonanie dojścia do przejścia dla pieszych i chodnika od km 61+150 do km 61+160 po stronie prawej;

Podczas każdego z etapów należy sprawdzić odległość ustawienia wszystkich znaków ostrzegawczych od miejsc niebezpiecznych, o których mają one uprzedzać.

8. UWAGI KOŃCOWE

Sposób umieszczania znaków oraz ich wielkość i lico muszą być zgodne z załącznikiem nr 1—4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

Dla ruchu dwukierunkowego pozostawić całą szerokość jezdni (6,0m).

Zabezpieczenie i oznakowanie robót musi być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne i utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót. Nie przewiduje się pracy w nocy.

Do oznakowania robót należy zastosować znaki „duże”, z folii odblaskowej typu 2. Zapory drogowe powinny być pokryte pasami białymi i czerwonymi na przemian. Wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą polem czerwonym. Zapory drogowe muszą być wykonane z materiału niestanowiącego zagrożenia dla osób i mienia – zaleca się stosowanie zapór wykonanych z tworzyw sztucznych. W terenie zabudowanym należy zwrócić uwagę, żeby zapora umieszczona przy skrzyżowaniu dróg nie ograniczała kierującym widoczności innych uczestników ruchu.

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy usunąć po zakończeniu robót.

Konstrukcja stojaków użytych do mocowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu musi zapewniać ich stabilność, w miejscach poboczy gruntowych znaki należy wkopać.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej, wyposażonej w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej.

Nie składować maszyn, narzędzi, materiałów ani urobku na jezdni i poboczu.

9. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu: III kwartał 2017 r.

Termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu: po zakończeniu robót, do końca 2017 r.

Opracował:

Plan orientacyjny (skala 1:10 000)

