

## **SPIS TREŚCI**

### **CZĘŚĆ OPISOWA.**

#### **I. OPIS TECHNICZNY.**

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.
2. INWESTOR.
3. PODSTAWA OPRACOWANIA.
4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.
5. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA I ZABEZPIECZENIA PROWADZONYCH ROBÓT.
6. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.
7. WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA.
8. ODLEGŁOŚCI ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH MOCOWANIA.
9. WYKAZ ZNAKÓW UŻYTYCH DO OZNAKOWANIA ROBÓT.
10. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU ORAZ PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYWRÓCENIA POPRZEDNIEJ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

1. PLAN ORIENTACYJNY W SKALI 1: 10 000.
2. PLAN SYTUACYJNY W SKALI 1 : 500.

## **I. OPIS TECHNICZNY.**

### **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.**

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie oznakowania pionowego, zastępczego na czas budowy progu zwalniającego U-16c oraz sygnalizacji świetlnej na drodze gminnej (ul. Wojska Polskiego) w m. Rzepin. Projekt obejmuje również swoim zakresem remont nierówności na ul. Wojska Polskiego.

Projekt organizacji ruchu sporządzony został w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się osób pracujących przy budowie progu zwalniającego oraz sygnalizacji świetlnej a także kierujących pojazdami poruszającymi się po jezdni w obszarze robót drogowych.

### **2. INWESTOR**

**Gmina Rzepin, plac Ratuszowy 1  
69-110 Rzepin**

### **3. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Niniejszy projekt tymczasowej organizacji ruchu został opracowany na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 roku Nr 177 poz. 1729);
- rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 roku Nr 170 poz. 1393);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 roku Nr 220 poz. 2181);
- wizji lokalnej i pomiarów w terenie.

### **4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.**

Na przedmiotowym odcinku drogi gminnej odbywa się ruch typowy dla obszarów zabudowanych. Z obserwacji poczynionych w terenie natężenie ruchu na przedmiotowych ulicach zakwalifikowano jako małe, okresowo wzrastające do średniego.

### **5. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

**I**

#### **ZABEZPIECZENIA PROWADZONYCH ROBÓT.**

Niniejszy projekt tymczasowej organizacji ruchu obejmuje pas drogowy drogi gminnej (ul. Wojska Polskiego) w m. Rzepin. Roboty będą prowadzone w pasie drogowym w 4 etapach.

ETAP I obejmuje wykonanie progu zwalniającego na prawym pasie ruchu jadąc od ronda w kierunku Ratusza przy połówkowym zajęciu jezdni. Do zabezpieczenia robót należy użyć zapory drogowe U-20b i tablice prowadzące U-3d, obie o dł. 3,00 m. Do oznaczania krawędzi zawężonego pasa ruchu w

obszarze robót należy ustawić tablice kierujące U21a/b ustawione co 3 m. W celu zabezpieczenia robót i poinformowania kierujących pojazdami o prowadzonych robotach należy ustawić w pasie zieleni przy jezdni znaki pionowe A-14 i A-12b/A-12c „roboty na drodze” i „prawostronne zwężenie jezdni”. Ruch w trakcie trwania robót będzie się odbywał wahadłowo. Wykonawca powinien zapewnić osoby do kierowania ruchem posiadające niezbędne kwalifikacje do tego typu czynności. Uprawnione osoby do kierowania ruchem powinny posiadać kamizelki odblaskowe z napisem „kierowanie ruchem” oraz lizaki w kolorze białoczerwonym.

ETAP II obejmuje wykonanie progu zwalniającego na drugim pasie ruchu. Zabezpieczenie robót analogicznie jak dla etapu I z uwzględnieniem pasa ruchu (lewy/prawy)

ETAP III obejmuje roboty polegające na wyrównaniu nawierzchni jezdni z kostki kamiennej (rozbiórka kostki i ponowne ułożenie). W etapie III roboty będą prowadzone na prawym pasie ruchu. Zabezpieczenie robót analogicznie do etapu I.

ETAP IV – tak jak w etapie III – roboty będą prowadzone przy lewostronnym zajęciu jezdni. Do zabezpieczenia robót należy użyć oznakowania tak jak dla etapu II.

UWAGA!

W każdym etapie roboty należy wykonać i zakończyć w porze dziennej.

## 6. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Podstawowym celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych. Stosuje się je w celu zabezpieczenia ruchu pojazdów i pieszych, poinformowania i ostrzegania kierujących o niebezpieczeństwie. Podczas robót przy budowie zjazdu indywidualnego zastosowane zostaną następujące urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

**Zapory drogowe** – Zapory drogowe stosuje się w celu zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym. W przypadku wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodnikach lub poboczach, po których odbywa się ruch pieszych, należy zastosować zapory drogowe podwójne U-20c, w których dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości około 0,3 m nad poziomem nawierzchni.

**Tablice kierujące** – przeznaczone są do oznaczania krawędzi zawężonego pasa ruchu, zajętego lub zaniżonego (zawyżonego) pobocza, pasa awaryjnego lub dzielącego w przypadku zawężenia pasa bezpieczeństwa, oraz pasa ruchu z załamaniem w planie. Tablice kierujące ze skośnymi paskami mają być ustawione tak, by paski opadały w kierunku używanej części drogi. Tablice należy ustawić prostopadłe do osi drogi w odstępach nie większych niż 10 m w obszarze zabudowanym i 20 m poza obszarem zabudowanym. Dolna krawędź tablicy powinna znajdować się na wysokości do 0,25 m, mierząc od poziomu jezdni. Sposób zamocowania tablic powinien uniemożliwiać ich obrót wokół osi pionowej.

**Tablice prowadzące** – Tablice prowadzące służą do optycznego prowadzenia ruchu drogowego. Urządzenia te stosuje się w celu uprzedzenia kierującego pojazdem o koniecznej zmianie kierunku jazdy np. w związku z prowadzonymi robotami drogowymi. Tablice prowadzące dzielą się na pojedyncze w prawo (U-3a) i w lewo (U-3b), ciągłe w prawo (U-3c) i w lewo (U-3d) oraz dwustronne U-3e. Zarówno tło jak i strzałki wykonane będą z materiałów odblaskowych.

## 7. WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA.

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 zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymywane w należytym stanie przez okres trwania robót.
- Do oznakowania robót należy zastosować znaki „średnie”, z folii odblaskowej typu 2 lub folii pryzmatycznej.
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy usuwać w miarę postępu robót.
- Konstrukcja stojaków użytych do mocowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu muszą zapewniać ich stabilność.
- 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.
- Dbłość o stan techniczny tych urządzeń oraz znaków należy do obowiązków wykonawcy robót.

## 8. ODLEGŁOŚCI ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH MOCOWANIA

Znaki należy ustawiać w odległości min. 0,5 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła).

Znaki należy umieszczać na wysokości min. 2,0 m. Wysokość mocowania tarcz znaków mierzy się w pionie, licząc od powierzchni chodnika do dolnej krawędzi tablicy znaku.

## 9. WYKAZ ZNAKÓW UŻYTYCH DO OZNAKOWANIA ROBÓT

ZNAK	ILOŚĆ
A - 14	2 szt.
A - 12b/c	2 szt.
Zapora drogowa U - 20b (l=3,00 m)	1 szt.
Tablica prowadząca ciągła w lewo U-3d (l=3,00)	1 szt.
Tablica kierująca U-21a/b (ETAP I i II)	4 szt.
Tablica kierująca U-21a/b (ETAP III i IV)	18 szt.

## 10. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU ORAZ PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYWRÓCENIA POPRZEDNIEJ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu – **lipiec 2014 rok**

Przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu - **sierpień 2014 rok.**