

SPIS TREŚCI

OPIS TECHNICZNY	3
1. Przedmiot inwestycji	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Istniejący stan zagospodarowania terenu.....	4
4. Cel i zakres opracowania	5
5. Ogólne zasady czasowej organizacji ruchu	5
6. Oznakowanie pojazdów	6
7. Projektowane oznakowanie pionowe	6
8. Projektowane oznakowanie poziome	9
9. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych, oraz skala utrudnień w ruchu drogowym.....	9
10. Termin wprowadzenia projektu czasowej organizacji ruchu	10

RYSUNKIczęść rysunkowa

Rys. nr 1: Plan orientacyjny (w docelowej organizacji ruchu)	skala 1: 10 000
Rys. nr 2: Schematy czasowej organizacji ruchu	skala 1:500

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła na odcinku przejścia przez m. Krajenka w granicach administracyjnych miejscowości.

Długość odcinka objętego projektem wynosi około 2,0 km.

Przedmiotowa inwestycji zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa wielkopolskiego, w powiecie złotowskim, na terenie gminy Krajenka.

Początek i koniec projektowanego odcinka zlokalizowane są w granicach administracyjnych m. Krajenka.

Początek odcinka zlokalizowany jest za skrzyżowaniem z DP 1043P, natomiast koniec odcinka powiązany jest z miejscem zmiany rodzaju nawierzchni z bitumicznej na brukową na wylocie z miejscowości w kierunku Piły.

Lokalizację odcinka objętego projektem przedstawiono na Rys. 1 Plan orientacyjny.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane – z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43, poz. Nr 430 z 14 maja 1999 r.;
- Rozporządzenie Nr MTiGM z dnia 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 63 z 2000r., poz. Nr 735 z 30.05.2000 r.;
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych w Warszawie, Warszawa 2001 r.;
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych;
- Ustawa z dnia 18 października 2006 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw;
- Ustawa z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne. Tekst jednolity Dz. U. Nr 100 z 2000r. poz. 1086 ze zmianami;
- Instrukcja techniczna K-1 Mapa zasadnicza 1998 r.;
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. Dz. U. Nr 14 poz. 60, tekst ujednolicony z uwzględnieniem zmian wynikających z ustawy z dnia 14 listopada 2003r. Dz. U. Nr 200 z dnia 24.11.2003r. poz. nr 1953 + zmiany (Dz. U. Nr80 z dnia 10.05.03r. poz.721), (Dz. U. Nr 165 z dnia 19.09.2003r. poz. 1593) (Dz. U. Nr 165 z dnia 19.09.03r. poz.1594) ;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120/03 poz. 1133);

- 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 umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220 z dnia 23.12.2003 r.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62 poz. 627);
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26.09.1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129 poz. 844);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6.02.2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47. poz. 401);

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Droga na całym projektowanym odcinku przebiega przez teren zabudowany.

Obecnie droga wojewódzka na odcinku objętym projektem posiada przekroje uliczne, półuliczne i drogowe.

Na istniejących skrzyżowaniach, brak skanalizowania ruchu i wydzielonych pasów do skrętu w lewo.

Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest zróżnicowany i niejednorodny. Na nawierzchni widoczne są liczne ślady remontów częściowych.

Od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 190 nawierzchnia drogi nr 188 wykonana jest z kostki kamiennej.

Pod koroną drogi wojewódzkiej nr 188 na rozbudowywanym odcinku znajdują się istniejące przepusty.

Na obszarze na którym przewidziano rozbudowę zlokalizowane są:

- urządzenia elektroenergetyczne, - napowietrzne i kablowe,
- urządzenia telekomunikacyjne,
- sieci wodociągowe,
- sieć gazowa,
- kanalizacje deszczowa i sanitarna.

Kolidujące z projektowanymi elementami drogowymi istniejące uzbrojenie terenu przewidziano do przebudowy i/lub zabezpieczenia.

W ciągu drogi wojewódzkiej nr 188 na rozbudowywanym odcinku znajdują się obiekt mostowy w km 54+516.40

Most km 54+516.40

Most jednoprzęsłowy o schemacie statycznym łukowym bezprzegubowym nad rzeką Głomią. Rozpiętość w świetle wynosi 20,00 m, natomiast rozpiętość teoretyczna 21,00 m. Całkowita długość obiektu (mierzona w końcach kap) wynosi 32,50 m. Żelbetowa konstrukcja łuku posiada obustronne wsporniki pochodnikowe o szerokości 1,30 m. Szerokość sklepienia wynosi 7,00 m, natomiast całkowita szerokość obiektu 9,60 m. Na moście znajduje się jezdnia szerokości 6,60 m oraz obustronne chodniki o szerokości ok. 1,10 m. Chodniki od jezdni odgródzone są separatorami ruchu zamocowanymi do nawierzchni. Na krawędziach obiektu zamocowano balustrady stalowe. Korpusy przyczółków wykonane są jako pełnościenne, monolityczne, żelbetowe łącznie ze skrzydłami podwieszonymi. Odwodnienie mostu powierzchniowe (brak wpustów i sączków na długości

obiekty). Na obiekcie znajdują się przewody telekomunikacyjne oraz energetyczne podwieszone pod wspornikami. Po stronie zachodniej znajdują się również nieczynny wodociąg.

W ramach przebudowy drogi projektuje się rozbiórkę górnej części konstrukcji oraz wzmocnienie i poszerzenie pozostałej części.

4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest sporządzenie projektu czasowej organizacji ruchu dla budowy drogi wojewódzkiej nr 188 na w/w odcinku, zapewniając odpowiedni postęp robót, przy możliwie ograniczonych utrudnieniach dla ruchu drogowego i możliwie wysokim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych.

Opracowanie to zawiera optymalne etapowanie robót drogowych w rejonie skrzyżowań i innych obiektów inżynierskich. W miejscach gdzie konieczne jest zamknięcie drogi na pewnym odcinku z powodów technologicznych, Wykonawca powinien zorganizować objazdy z wykorzystaniem istniejących dróg gminnych i powiatowych wg uzgodnionego z Inwestorem planu.

5. OGÓLNE ZASADY CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Dla zapewnienia możliwie bezpiecznej, a zarazem akceptowanej przez użytkowników drogi wojewódzkiej 188 organizacji ruchu na czas budowy w/w inwestycji zaleca się stosowanie następujących zasad:

- na trasie zasadniczej istniejącej drogi nie stosować ograniczeń prędkości niższych niż 40km/h, a na drogach niższej kategorii 30km/h o ile nie wynika to ze szczególnego charakteru robót lub geometrii przebiegu drogi (lub tymczasowego objazdu),
- w wypadku wykopów zlokalizowanych przy krawędzi jezdni o głębokości powyżej 0,8m stosować wyгородzenie wykopów przy wykorzystaniu betonowych barier przestawnych lub barier typu U-14e,
- oznakowanie pojazdów wykonujących czynności na drodze wg rys.2(ark. 1.1),
- oznakowanie poszczególnych robót drogowych należy wykonać zgodnie z załączonymi schematami oznakowania drogi wojewódzkiej i dróg niższych klas wg rys.2(ark.1.2-1.6),
- roboty wykonywać etapami co pozwoli na odpowiednie kierowanie ruchem przy budowanych obiektach inżynierskich oraz zapewni użytkownikom dróg przejezdności w każdym z etapów budowy,
- etapowanie robót ma na celu zapewnienie przejezdności użytkownikom drogi wojewódzkiej i dróg krzyżujących się z projektowaną drogą,
- konstrukcję dróg tymczasowych (poszerzeń jezdni) przyjąć odpowiednio do natężenia ruchu w ciągu drogi,
- w trakcie prowadzenia prac budowlanych wykonawca musi zapewnić dojścia i dojazd do posesji oraz zapewnić ciągłość produkcji (usług) w zakładach rzemieślniczych i punktach handlowo usługowych wzdłuż istniejących dróg,
- odkryte głębokie wykopy należy w sposób skuteczny zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych, wykorzystując zapory U-20a/b oraz ogrodzenia przenośne,

- zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umieszczać na wysokości od 0,9 m do 1,1 m, mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór,
- zapory drogowe U-20 zastosowane do wygradzania części jezdni powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej i mogą być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze barwy czerwonej,
- w przypadku wykopów w jezdni głębszych niż 0,5 m lub pozostawienia na jezdni maszyn drogowych, za zaporami drogowymi ustawionymi prostopadłe do osi jezdni należy stosować osłony energochłonne lub pryzmy z piasku,
- do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym należy stosować znaki drogowe typu średniego i dużego,
- przy sterowaniu ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej należy zastosować sygnalizatory wykonane w technologii LED,
- w przypadku wzrostu natężenia ruchu (w okresach szczytowych) należy kierować ruchem wahadłowym przez uprawnionych pracowników,
- po wykonaniu poszczególnych etapów jeżeli istnieje taka możliwość należy stosować oznakowanie docelowe wg odrębnego projektu.

6. OZNAKOWANIE POJAZDÓW

Organizacja ruchu podczas np. frezowania nawierzchni na odcinkach wymagających takiej czynności będzie polegać jedynie na oznakowaniu pojazdów wykonujących szybko postępujące roboty na drodze. Pojazdy wykonujące czynności na drodze, tworzące kolumnę powinny być wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej samochodowej widoczny ze wszystkich stron pojazdu z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza, a wystające poza obrys pojazdu części urządzeń powinny być oznakowane pasami barwy na przemian białej i czerwonej. Dodatkowo pierwszy i ostatni pojazd w kolumnie powinien być oznakowany tablicą ostrzegawczą U-26 ze znakiem A-14 „roboty na drodze” oraz znakiem C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku”, lub C-10 „nakaz jazdy z lewej strony znaku”. Przewiduje się, że długość kolumny wynosić będzie ok. 50m.

Przykładowe oznakowanie pojazdów przedstawiono na rys. 2(ark.1.1).

W odniesieniu do pojazdów ciężarowych i specjalistycznych znaki winny być wykonane z folii odblaskowej II typu na podkładzie z blachy ocynkowanej lub aluminiowej mocowanych do pojazdów przy użyciu odpowiednich uchwytów lub konstrukcji mocujących wg grupy wielkości „średnie”. W odniesieniu do pojazdów dostawczych i osobowych znaki winny być wykonane z folii odblaskowej II typu wg grupy wielkości „małe”

7. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

Projektowana organizacja ruchu na czas robót budowlanych na drodze wojewódzkiej przewiduje zastosowanie znaków wg grupy wielkości „duże” na wszystkich etapach budowy. Na drogach bocznych (powiatowych, gminnych i dojazdowych) dopuszcza się użycie znaków z grupy „średnie”.

Wszystkie znaki powinny posiadać aktualną aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie i być wykonane z folii odblaskowej II typu na podkładzie z blachy ocynkowanej lub aluminiowej.

7.1. Plan oznakowania robót na czas przebudowy drogi wojewódzkiej

Przewiduje się ustawienie tablicy „A-14+A-30” w miejscu rozpoczęcia i zakończenia robót (odpowiednio dla każdego węzła/wiaduktu oraz odpowiedniego etapu robót drogowych). Znaki te pozostawić aż do zakończenia robót na tym odcinku.

Ponadto w miejscu wykorzystywania tymczasowej sygnalizacji świetlnej należy ustawić znak A-30 z tabliczką o treści „Zmiana organizacji ruchu”, a nad znakiem A-30 umieścić znak A-29 oraz światło pulsujące U-35.

Należy pozostawić istniejące tablice miejscowości oznaczające obszar zabudowany. Cały przebudowywany odcinek powinien zostać podzielony na odcinki robocze. Odcinki z podziałem robót ustalono przez Projektanta. Należy przy tym zaznaczyć, że zaleca się unikać odcinka robót długości większej niż 500m (dopuszcza się stosowania odcinków 600-700m przy odpowiednim programie sygnalizacji i małym natężeniu ruchu).

Na odcinkach dojazdowych, gdzie przewiduje się występowanie kolejek pojazdów oczekujących na przejazd należy wprowadzić zakaz wyprzedzania znakiem pionowym B-25.

Do wygrozdzenia robót związanych z poszerzeniem jezdni, wzdłuż zamkniętego odcinka pasa ruchu należy użyć szyn kierujących. Jest to zespół modułowo połączonych elementów o wymiarach 860 x 240 x 90 [mm] (dł. x szer. x wys.). Ponadto należy w nich przewidzieć przerwy na długościach wjazdów z dróg bocznych, wyjazdów gospodarczych oraz wyjazdów technologicznych. Na barierach (jeżeli takie występują) należy zamontować tablice kierujące U-21a i U-21b w odstępach, co 10 m. Sposób zamocowania tablic kierujących winien uniemożliwić ich obrót wokół osi pionowej. Na tablicy U-21a i U-21b, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie nocnym, należy umieścić światła ostrzegawcze U-35 barwy żółtej tworzące tzw. „fale świetlną” na odcinkach najazdowych, oraz „światło pulsacyjne” na odcinkach prostych.

Początek robót (część najazdową) należy wygrodzić tablicą prowadzącą U-26a. Tablica ta winna być oddalona od rzeczywistej granicy robót o co najmniej 10 m. Należy ją umieścić na wysokości 1,2 m, mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy. W szczególnych przypadkach należy stosować również tablicę U-3d, a w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie nocnym, należy umieścić na niej 2 światła ostrzegawcze U-35 barwy żółtej w odległości w podziale cyklu 1:1.

Koniec robót należy wygrodzić zaporą drogową U-20b, którą należy umieścić na wysokości 1,0 m, za zaporą drogową należy umieścić zabezpieczającą wykop pryzmę z piaskiem lub barierę energochłonną.

Ponadto roboty należy oznakować znakami: A-14 wraz z odpowiednim znakiem A-12, A-29, B-33 (50/70 dla drogi wojewódzkiej, 30/60 dla pozostałych dróg), B-25 oraz znakiem B-42 odwołującym wszystkie zakazy, w przypadku, gdy nie dokonuje się to przez oznakowane skrzyżowanie.

W porze dziennej ruch kołowy (przy dużym natężeniu) sterowany przez uprawnionych sygnalistów, natomiast w porze nocnej zaprojektowano sygnalizację świetlną.

Ruch na drodze wojewódzkiej w rejonie wyjazdu z placu budowy, odbywać się będzie na ogólnych zasadach Prawa o ruchu drogowym.

Na Wykonawcy spoczywa obowiązek oczyszczania kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy w celu uniknięcia zanieczyszczenia jezdni dróg głównych.

7.2. Plan oznakowania robót na czas budowy wysp rozdzielających

Zaprojektowana organizacja ruchu zakłada, że ze względu na duże natężenie ruchu panujące na całym przebudowywanym odcinku drogi, obszar robót w środku jezdni, na czas wykonywania wyspy, zostanie wygradzony podatnymi barierami ochronnymi U-14e. Bariery te wykonane są z tworzywa sztucznego barwy białej i czerwonej (naprzemiennie) i wypełnione wodą lub piaskiem.

Wymiary barier ochronnych:

- szerokość 400 ÷ 550 mm
- długość 1000 ÷ 1500 mm
- wysokość 800 mm.

Sposób zamocowania tablic kierujących na barierach powinien uniemożliwiać ich obrót wokół osi pionowej.

Wygradzona w ten sposób środkowa część jezdni pozwala na wytyczenie pasów ruchu szerokości co najmniej 3,0 m.

Początek robót (część najazdową wyspy) należy wygradzić tablicami kierującymi U-3c. Należy je umieścić na wysokości 1,2 m, mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy i przewiduje się jej ustawić za szyną kierującą. Na tablicy U-3d należy umieścić znak nakazu C-9 oraz 1 światło ostrzegawcze U-35 barwy żółtej. Światło winno zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę w podziale cyklu 1:1.

Ponadto roboty należy oznakować znakami: A-14 wraz z odpowiednimi znakami A-12, B-33 (50/70 dla drogi wojewódzkiej, 30/60 dla pozostałych dróg), B-25.

W trakcie budowy wyspy nie mogą odbywać się żadne inne roboty na danym odcinku.

7.3. Lokalizacja przystanków autobusowych i przejść dla pieszych

Przejścia dla pieszych oraz przystanki komunikacji zbiorowej będą przedstawiane przez Wykonawcę w trakcie realizacji kolejnych etapów budowy. Jednocześnie należy pamiętać, aby nowa lokalizacja przystanków i przejść dla pieszych zapewniała możliwość bezpiecznego z nich korzystania.

7.4. Sygnalizacja świetlna

Zaprojektowano sygnalizację cykliczną, stałoczasową, jednoprogramową charakteryzującą się stałą długością cyklu i niezmienną długością i kolejnością poszczególnych faz.

Przy sterowaniu ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej należy zastosować sygnalizatory wykonane w technologii LED, natomiast w przypadku wzrostu natężenia ruchu (w okresach szczytowych) należy kierować ruchem wahadłowym przez uprawnionych pracowników,

Czas trwania programu uzależniony jest od długości odcinka na którym występuje ruch wahadłowy oraz od natężenia ruchu na drodze wojewódzkiej i drogach bocznych.

8. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME

Na odcinkach drogi wojewódzkiej 188, gdzie tymczasową organizację ruchu wprowadza się na warstwie ścieralnej należy stosować prefabrykowane taśmy odbłaskowe. Na odcinkach dróg pozostałych kategorii oraz na odcinkach warstw poprzedzających warstwę ścieralną zaleca się stosowanie oznakowania poziomego cienkowarstwowego.

W opracowaniu zastosowano tymczasową „linię podwójną ciągłą” P-4, oraz oznakowanie „linią warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów” P-14 umieszczoną przed tymczasową sygnalizacją świetlną.

Oznakowanie poziome wszelkiego rodzaju winno posiadać aktualną aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

9. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA WYSTĘPUJĄCE PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH, ORAZ SKAŁA UTRUDNIEŃ W RUCHU DROGOWYM.

Nie przewiduje się zagrożeń w trakcie wykonywania robót budowlanych o ile będą one wykonywane zgodnie z przepisami BHP dotyczącymi tego rodzaju robót. Podczas wykonywania robót związanych z budową całego odcinka drogi należy przestrzegać norm krajowych ,wymagań technicznych i ustawowych dotyczących bezpieczeństwa pracy.

Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn .

Za bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w trakcie budowy odpowiada Kierownik Budowy, który musi spełniać wymagania prawa budowlanego.

Zagrożenia i utrudnienia spowodowane robotami:

- Skierowanie ruchu na drogę objazdową, utrudni warunki ruchu pojazdów. Jazda kierowców miejscowych „na pamięć”, spowodować może najechanie na zapory drogowe zamykające odcinek drogi.
- Miejscowe firmy i osoby prowadzące działalność gospodarczą będą miały utrudniony dojazd do swoich siedzib przez organizowane objazdy drogami tymczasowymi.
- Wykonywane roboty będą stwarzać szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, a w szczególności przysypania ziemią lub upadku z wysokości podczas:
 - a) wykonywania wykopów,
 - b) roboty na wysokości,
 - c) rozbiórki obiektów budowlanych,
 - d) roboty wykonywane przy użyciu koparek oraz dźwigów,
 - g) praca w obrębie pasa drogowego.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót pracownicy powinni odbyć przeszkolenie na stanowisku pracy przez osoby lub osobą posiadającą uprawnienia do przeprowadzania takich szkoleń. Przeprowadzone szkolenie powinno być udokumentowane. Pracownicy dopuszczeni do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych, powinni zostać pozytywnie zweryfikowani w zakresie: przeciwwskazań lekarskich, posiadanych kwalifikacji oraz uprawnień.

W celu uniknięcia niebezpieczeństw wynikających z wykonywania robót budowlanych wykonawca powinien oznaczyć i zabezpieczyć teren w obrębie przebudowywanych odcinków zgodnie z tymczasową organizacją ruchu drogowego. Na placu budowy należy zapewnić układ komunikacyjny umożliwiający również szybką ewakuację pracowników w przypadku pożaru lub awarii budowlanej.

Na dojazdach i dojeżdżiach zabronione jest składowanie materiałów budowlanych, dla których należy wyznaczyć odrębne powierzchnie składowe. Pracownicy powinni być ubrani w kamizelki odblaskowe oraz zaopatrzeni w odzież ochronną.

10. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Projekt czasowej organizacji ruchu wprowadzony zostanie na czas wykonywania robót w ramach przebudowy drogi wojewódzkiej nr 188. Poszczególne schematy oznakowania wprowadzone będą w zależności od etapu i rodzaju robót (poszerzenie nawierzchni, frezowanie, układanie mieszanki bitumicznej).

Docelowe oznakowanie wprowadzone zostanie bezpośrednio po zakończeniu robót drogowych w danych odcinkach i etapach..

Do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym dla drogi wojewódzkiej należy zastosować znaki z grupy „duże”, na pozostałych drogach znaki z grupy „średnie”.

Uwagi!!!

Pracownicy kierujący ruchem w związku z wprowadzoną organizacją ruchu muszą być wyposażeni i wyszkoleni zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2003r. w sprawie kierowania ruchem (Dz. U. Nr182 poz. 1784) wydanym na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58 poz. 515 z dnia 20 czerwca 1997 roku z późniejszymi zmianami).

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe ustawić i wykonać w technologii folii odblaskowej II generacji, zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r „w sprawie znaków i sygnałów drogowych” (Dz. U. nr 170 z 2002r, poz. 1393) i Rozporządzeniem 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 umieszczania na drogach” (Dz. U. nr 220 z 2003r., poz.2181).

Przy prowadzeniu robót na obiektach inżynierskich od stron najazdowych za zaporami drogowymi należy lokalizować pryzmy z piachem.

Na stosowanych tablicach prowadzących U-3a/b/c/d, zaporach drogowych U-20a i U-20b i tablicach kierujących U-21a, U-21b ustawić światła ostrzegawcze „barwy żółtej” pulsujące przez cały czas trwania robót (na czas prowadzenia robót na obiektach mostowych, w szczególności z zastosowaniem dróg objazdowych zaleca się działanie światel ostrzegawczych w systemie fali świetlnej).

W warunkach ograniczonej widoczności przy częściowym zajęciu pasa ruchu, przy konieczności czasowego zamknięcia pasa ruchu lub w czasie znacznego wzrostu natężenia ruchu, należy bezwzględnie zastosować ręczne kierowanie ruchem przez uprawnionych do tego pracowników.

Wykonawca powinien zapewnić obsługę komunikacyjną zjazdów do posesji.

Pojazdy biorące udział w robotach drogowych powinny mieć włączone światło ostrzegawcze, oraz zabrania się postoju sprzętu w pasie drogowym poza strefą robót.

Przed przystąpieniem do robót projekt należy dostosować do przyjętej technologii i harmonogramu robót, a po zakończeniu robót należy usunąć tymczasowe oznakowanie.

Opracował:

Marcin Filipiak