

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- I. Opis techniczny**
- II. Rysunki**
 - 1. Plan orientacyjny
 - 2. Plan sytuacyjny – Etap 1
 - 3. Plan sytuacyjny – Etap 2
- III. Zatwierdzenie tymczasowej organizacji ruchu**



OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu w czasie prowadzenia robót związanych ze wzmocnianiem przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 470 w km 54+705 w m. Skarszew.

2. Zamawiający

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

3. Jednostka projektowa

SMP Projektanci Sp. z o. o. Sp. k.
ul. Głuchowska 1
60-101 Poznań

4. Podstawa opracowania

1. umowa nr 103/12.WM/16
2. mapa zasadnicza w skali 1: 500 w zapisie
3. projekt zagospodarowania terenu
4. projekt budowlano-wykonawczy
5. przepisy prawne
 - Ustawa z dnia 20.06.1997r – Prawo o ruchu drogowym (tekst ujednolicony Dz. U. Nr 98 z dnia 19.08.1997r) – z późniejszymi zmianami
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr170 , poz.1393)
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 września 2008r zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 179, poz 1104)
 - 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 (Dz.U. Nr 220 , poz. 2181)
 - Załączniki 1-4 do w/w rozporządzenia
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2008r zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 67 , poz. 413)
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 lipca 2008r zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 126 , poz. 813)
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. Nr 177 , poz. 1729)



5. Zakres opracowania

- Lokalizacja elementów systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu na planach sytuacyjnych w skali 1: 500
- Podstawowy zakres robót
- Podstawowe wymagania techniczne dotyczące materiałów i urządzeń
- Wstępne obliczenia przedmiarowe

6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze o

Droga wojewódzka nr 470 na skrzyżowaniu z drogami w kier. Tłokinie Kośc. i Kokanina posiada jezdnię bitumiczną o szer. 10 m nieograniczoną krawężnikami. Wloty drogi z pierwszeństwem przejazdu posiadają dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo. Wlot od strony Turku ograniczają bariery enegochłonne. Na wlocie od strony Kalisza bariera energochłonna zamontowana jest po stronie północnej. Po stronie Północnej droga posiada chodnik. Na przedmiotowym odcinku drogi występuje natężenie 9865 poj./dobę. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega w obszarze zabudowanym.

7. Projektowana organizacja ruchu oraz opis utrudnień

Na wlocie od strony Turku planuje się zamknięcie chodnika oraz przekierowanie ruchu jednią. W związku z tym część pasa ruchu dla pojazdów jadących na wprost oraz skręcających w prawo należy wygrodzić zaporami drogowymi pozostawiając wolną część tego pasa dla ruchu kołowego o szer. 2,7 m. (**rys nr 2**) Dojście z chodnika do jezdni należy zapewnić przy pomocy kładki położonej nad rowem.

W przypadku rozładunku dostarczanych materiałów na budowę należy zająć pas dla pojazdów jadących na wprost oraz skręcających w prawo na całej szerokości i długości 20 m (**rys. nr 3**) ustawiając zapory tak aby pojazdy omijające zajęty pas dodatkowym pasem dla pojazdów skręcających w lewo miały możliwość powrotu na właściwy pas przed dojechaniem do skrzyżowania.

W czasie rozładunku materiałów ruch pieszych powinien być nadzorowany przez osoby uprawnione do kierowania ruchem i w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pieszych chwilowo wstrzymywany.

Na obszarze robót w wprowadzono ograniczenie prędkości do 40 km /h

8. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

do 31.12.2017 r.

9. Termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu

do 31.12.2017 r.



10. Elementy systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu

Na planach sytuacyjnych w skali 1:500 pokazana jest lokalizacja i opis zastosowanych elementów systemu w skład którego wchodzi :

- znaki pionowe
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

11. Podstawowe wymagania techniczne dotyczące znaków i urządzeń

W opracowaniu określono podstawowe wymagania jakościowe i wybrane parametry techniczne dotyczące stosowanych znaków i urządzeń oraz materiałów zastosowanych do ich wykonania

- każdy materiał na który nie ma polskiej normy, powinien posiadać **Świadectwo zgodności z Polską Normą** lub **Aprobatę Techniczną** wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów – IBDIM
- materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać **Certyfikat na znak bezpieczeństwa B** lub **Świadectwo kwalifikacji do kompleksowego wykonywania pionowego oznakowania dróg** wydane przez IBDIM producentowi pionowego oznakowania drogowego

1. Znaki pionowe

- Lokalizacja i opis na planach sytuacyjnych
 - do wykonania lic znaków należy zastosować folię odblaskową **typu 2**,
 - przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym zastosować znaki o jedną grupę wielkości większe niż stosowane na drodze

2. Zasady umieszczania znaków drogowych

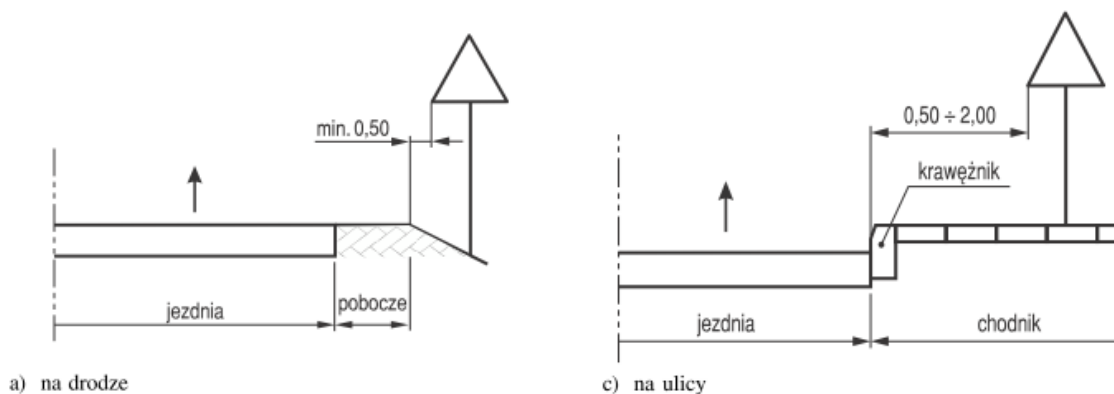
Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

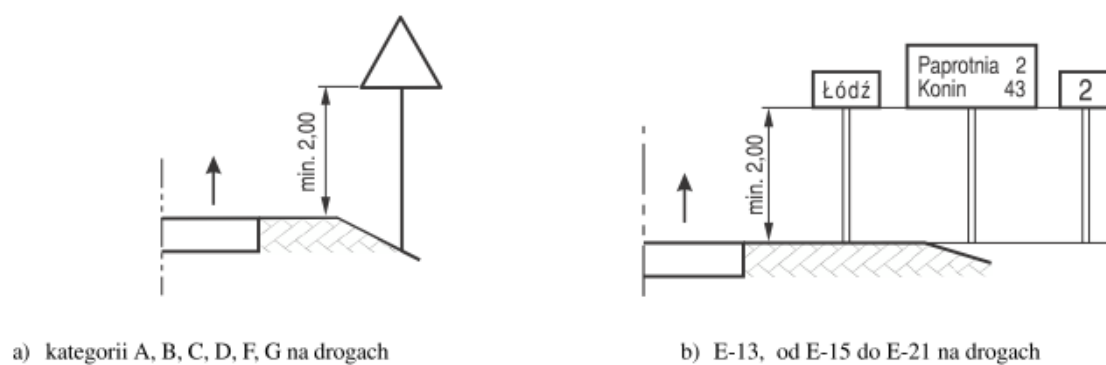
- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.



Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Rys. 1.5.7. Wysokość umieszczenia znaków:



KARTA UZGODNIENÍ DO PROJEKTU TYMCZSOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Dot. *Opracowanie dokumentacji projektowej budowy obwodnicy Maciejowej w Jeleniej Górze –
budowa południowej obwodnicy miasta*

Lp.	Data	Opinia

