

INWESTOR:

MIASTO PIOTRKÓW TRYBUNALSKI

ADRES:

PASAŻ KAROLA RUDOWSKIEGO 10
97 - 300 PIOTRKÓW TRYBUNALSKI

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA OPRACOWANIA:

BUDOWA ULICY SASANEK
W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

PROJEKTANT	
IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
mgr inż. Małgorzata Turska	

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Plan orientacyjny 1:10 000
- Opis techniczny
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap I
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap II
- Projekt czasowej organizacji ruchu – Etap III

CZEŚĆ OPISOWA
DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
BUDOWY UL. SASANEK W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią :

1. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania i wizja w terenie.
2. Projekt budowlany.
3. 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. Załączniki 1 i 4.
4. Prawo o ruchu drogowym Dz.U. 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 o zarządzaniu ruchem drogowym Dz. U. Nr 177 poz. 1729

II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy ulicy Sasanek w Piotrkowie Trybunalskim w zakresie od ul. Zawilej (ciąg pieszo-jezdny) do ul. Tymiankowej – odc. o długości ok. 160,84m. W zakres inwestycji wchodzi roboty drogowe w zakresie jezdni i chodników i zjazdów do posesji.

Celem niniejszego opracowania jest określenie sposobu oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych przy budowie ulicy.

III. CHARAKTERYSTYKA TERENU

- Obecnie ulica Sasanek i ulica Gołębia posiadają jezdnię gruntową częściowo umocnioną żużlem. Ulica Koralowa po stronie zachodniej posiada jezdnię bitumiczną szer. ok. 6,3m z poboczem umocnionym destruktem, a po stronie wschodniej (ul. Bosmańska) jezdnię gruntową. Ulica Sasanek w obrębie skrzyżowania z ul. Tymiankową posiada przekrój uliczny z jezdnią bitumiczną szerokości 6,0m i chodnikiem z kostki betonowej. Odwodnienie powierzchniowe.
- Inwestor posiada dokumentację projektową budowy ulicy Gołębiej wraz z projektem kanalizacji deszczowej w ulicy Sasanek oraz dokumentację przebudowy ul. Koralowej/ Bosmańskiej.

IV. PARAMETRY PROJEKTOWE ULICY

1. Założenia ogólne

Projekt budowlany przewiduje wykonanie jezdni bitumicznej w krawężnikach oraz chodniki i zjazdy indywidualne do posesji. Natomiast projekt odwodnienia obejmuje wykonanie odcinka kanalizacji deszczowej, studzienek ściekowych i studzienek połączeniowych w rejonie skrzyżowania z ul. Koralową/Bosmańską. Zakres robót wskazano w części rysunkowej opracowania.

2. Parametry projektowe ulicy

- Szerokość jezdni– 5,0m;

• **Konstrukcja jezdni:**

- Warstwa ścieralna SMA 11 grubości 5cm wg PN-EN 13108-5
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego (AC22P) gr. 7cm. wg PN-EN 13108-1
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 20cm – fr. 0/63mm wg PN-EN 13242
- Wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) o $R_c=2,5\text{MPa}$ gr. 15cm wg PN-EN 14227-1
- Wzmocnienie podłoża - stabilizacja kruszywa cementem (z betoniarni) o $R_c=1,5\text{MPa}$ gr. 15cm wg PN-EN 14227-1

- **Konstrukcja chodników:**

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej dwuteowej (kolor szary) grubości 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm.
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/31,5mm gr. 10cm wg PN-EN 13242.
- Podsypka piaskowa gr.10cm wg PN-EN 13242

- **Konstrukcja zjazdów indywidualnych:**

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej dwuteowej (kolor czerwony) grubości 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm.
- Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/63mm gr. 15cm wg PN-EN 13242.
- Podsypka piaskowa gr.10cm wg PN-EN 13242

V. OZNAKOWANIE I ZABEZPIECZENIE ROBÓT

- Ze względu na warunki lokalne, charakter ulicy Koralewej/Bosmańskiej oraz zakres robót niniejszy projekt zakłada podzielenie zadania na trzy etapy robót. Rysunki pokazujące sposób zabezpieczenia bezpośredniej strefy robót uzupełniono o schematy pokazujące w jaki sposób należy oznakować skrzyżowania ulic przyległych do strefy robót.

- Na rysunkach 1 pokazano I-szy etap robót, który obejmuje wykonanie całości robót w ulicy Sasanek na odcinku od ul. Koralewej/Bosmańskiej do ul. Tymiankowej.
- Na rysunkach 2 pokazano II-gi etap robót, który obejmuje wykonanie całości robót drogowych i kanalizacyjnych w rejonie skrzyżowania ul. Sasanek z ul. Koralewa/Bosmańską.
- Na rysunku 3 pokazano III-ci etap robót, który obejmuje wykonanie całości robót w ul. Sasanek na odcinku od ul. Zawilej do ul. Koralewej/Bosmańskiej

W ten sposób należy oznaczyć wszelkie roboty wykonywane w pasie ulicy. Na rysunku pokazano maksymalny rozstaw zapór drogowych obejmując całą strefę robót. Roboty prowadzone wewnątrz strefy, a szczególnie głębokie wykopy powyżej 0,5m należy zabezpieczyć dodatkowymi zaporami, które powinny wyznaczać rzeczywistą strefę robót i zmieniać swoją lokalizację w miarę postępu robót.

Uwagi:

1. Oznakowanie robót Wykonawca ustawi z wyprzedzeniem aby kierowcy oraz mieszkańcy mieli czas zapoznać się wcześniej z zaistniałymi ograniczeniami w ruchu.
2. Zakresy robót wewnątrz strefy należy wyznaczać w taki sposób, aby w miarę możliwości nie ograniczać dostępu do posesji – należy zapewnić dojazd mieszkańcom. Roboty należy przygotować w taki sposób, aby do minimum ograniczyć czas ich trwania. Teren budowy na każdym etapie należy właściwie zabezpieczyć. Na każdym etapie prowadzenia robót znaki powinny być dobrze widoczne.
3. Przy robotach występują głębokie wykopy. W takich wypadkach, dodatkowo cała bezpośrednia strefa robót powinna być bezwzględnie wyгородzona barierami U-20b. Szczególną uwagę należy zwrócić na oznakowanie i zabezpieczenie głębokich wykopów pozostawionych na noc. W przypadkach uzasadnionych, w porozumieniu z Inspektorem, przed wykopami od strony ew. dojazdu należy wykonać przyzmy zabezpieczające z piasku o wysokości min. 0,5m i spadku od strony dojazdu 8%, a od strony wykopu 1:1.
4. Aby wyeliminować przebywanie w strefie robót osób postronnych (szczególnie w rejonach zwiększonego ruchu pieszych), zaleca się aby przy pomocy barier U-20a, pacholek i taśm ostrzegawczych wyznaczyć drogi komunikacyjne. W przypadkach uzasadnionych, na wniosek Inspektora ułożyć chodniki tymczasowe.
5. Bariery zlokalizowane w pasie jezdni, szczególnie od zmierzchu do świtu, powinny być wyposażone w światła ostrzegawcze pulsujące.
6. W opracowaniu pokazano orientacyjną lokalizację znaków. Ustalając lokalizację znaków należy brać pod uwagę warunki terenowe tj. lokalizację zjazdów gospodarczych, słupów, drzew i in. elementów wpływających na bezpieczeństwo ruchu m.in. na widoczność.

VI. WYMAGANIA I WARUNKI

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca wykonywania robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez cały okres trwania robót.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Urządzenia muszą zawierać elementy odblaskowe w kształcie koła lub prostokąta. Elementy te powinny być widoczne od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150m. przy oświetleniu ich światłami drogowymi. Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewnić ich stabilność. Do wygrodzenia miejsca robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się zaporę drogową U-20b o wzorze i wymiarach podanych w cytowanym wyżej Rozporządzeniu.

Zapory powinny być pokryte materiałem odblaskowym. Nie dopuszcza się do stosowania zapór drewnianych. Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0,90m do 1,10m. mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory.

Na zaporach drogowych należy umieścić światła o barwie czerwonej w przypadku zamknięcia jezdni oraz barwie żółtej przy zwężeniu jezdni. Światła przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250m. oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością $90 \div 30$ cykli na minutę o podziale cyklu 1 : 1.

Na wygrodzeniach ustawionych w poprzek jezdni światła ostrzegawcze powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby wyznaczały szerokość jezdni wyłączonej z ruchu. Odstęp między światłami nie może przekroczyć 2m.

Do oznakowania robót należy stosować znaki drogowe pionowe odblaskowe – tarcze pokryte folią odblaskową 2 typu.

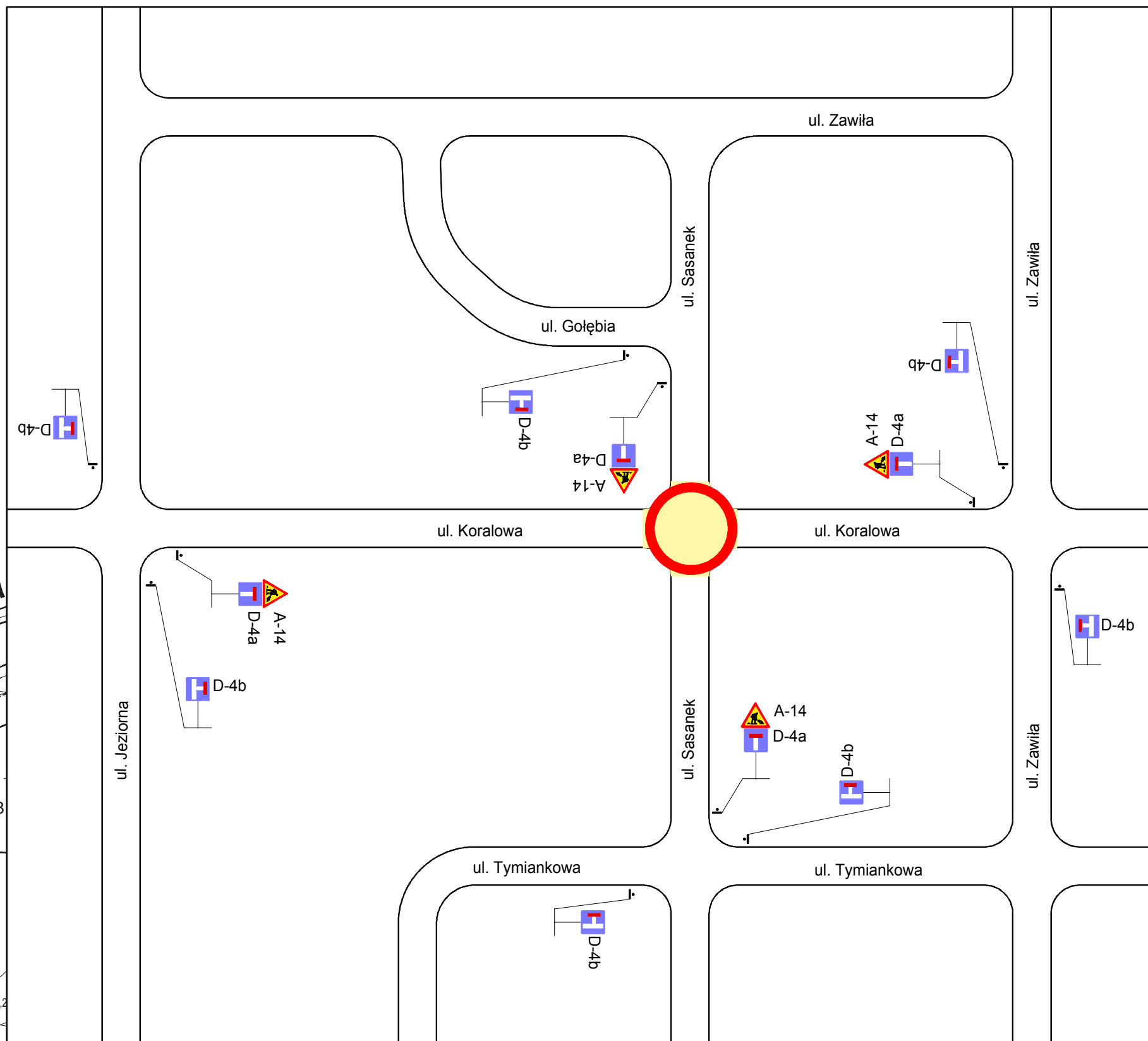
Wielkość znaków zaprojektowano jako duże. Podstawowe wielkości znaków pionowych:

- kat. A ostrzegawcze - długość boku 1050mm
- kat. B zakazu, - średnica 900mm
- kat. D informacyjne - długość podstawy 900mm, wys. 900mm

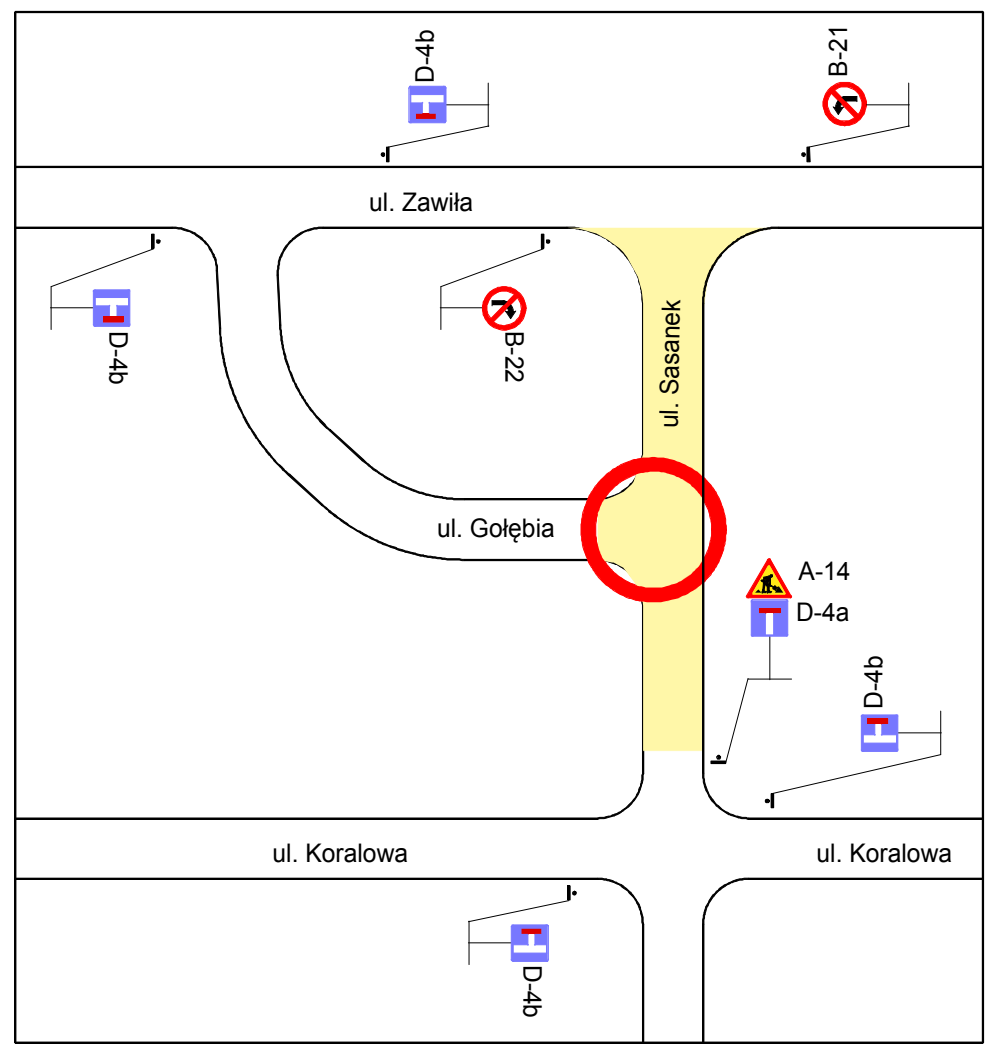
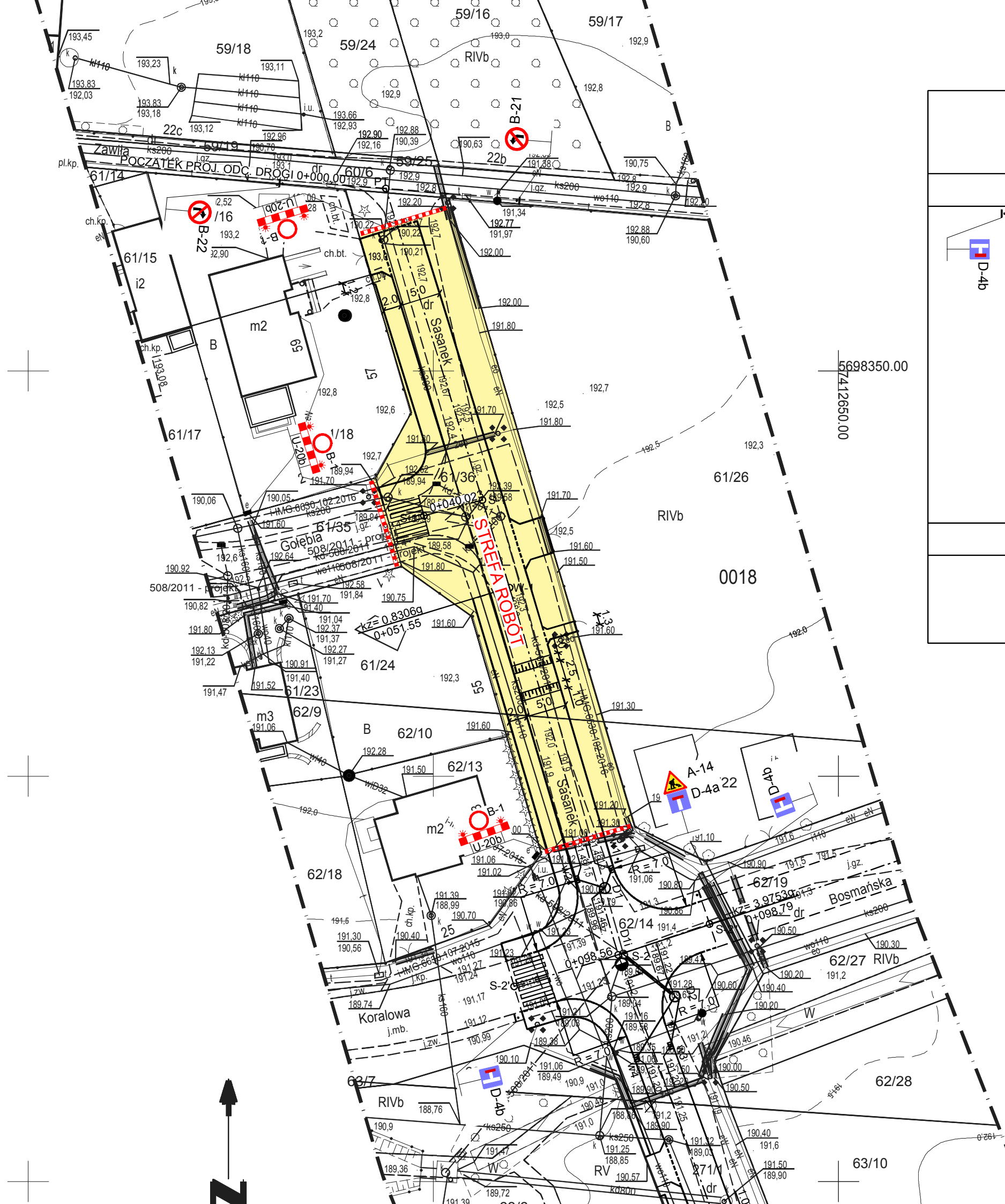
Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić min. 0,5m. Wysokość umieszczenia znaków min. 2,0m. nad terenem.

VII. OBOWIĄZKI WYKONAWCY

Jednostki prowadzące roboty w pasie drogowym zobowiązane są do utrzymania w należyтым stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót i odpowiadają za bezpieczeństwo ruchu wynikające z prowadzonych robót.



BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN			
OBIĘKT ADRES		ULICA SASANEK W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM	
TRZĘŚĆ		PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP II	
OPRACOWANIE WYKONALI:		mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09	
SKALA 1 : 500		DATA 05.2016	NR RYS.



BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN		
OBIEKT ADRES	ULICA SASANEK W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM	
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU - ETAP III	
OPRACOWANIE WYKONALI:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09	
SKALA	1 : 500	DATA 05.2016
		NR RYS.