

INWESTOR:

MIASTO PIOTRKÓW TRYBUNALSKI

ADRES:

PASAŻ KAROLA RUDOWSKIEGO 10
97 - 300 PIOTRKÓW TRYBUNALSKI

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA OPRACOWANIA:

BUDOWA ULICY ZAWILEJ
W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

PROJEKTANT	
IMIE I NAZWISKO	PODPIS
mgr inż. Małgorzata Turska	

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Plan orientacyjny 1:10 000
- Opis techniczny
- Projekt czasowej organizacji ruchu

CZEŚĆ OPISOWA
DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
BUDOWY UL. ZAWILEJ 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 Zawilej w Piotrkowie Trybunalskim w zakresie od ulicy Zawilej (ciąg pieszo-jezdny) do ul. Bosmańskiej – odc. o długości ok. 40,17m. W zakres inwestycji wchodzi roboty drogowe w zakresie jezdni, chodników i zjazdów indywidualnych do posesji oraz budowa studzienki ściekowej i przykanalika.

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

III. CHARAKTERYSTYKA TERENU

- Obecnie ulica Zawila posiada jezdnię gruntową częściowo umocnioną żużlem. Ulica Bosmańska - po stronie wschodniej posiada jezdnię bitumiczną szerokości ok. 5,4m z poboczami gruntowymi natomiast po stronie zachodniej (ul. Koralewa/ Bosmańska) posiada jezdnię gruntową. Odwodnienie powierzchniowe.
- Inwestor posiada dokumentację projektową budowy ulicy Zawilej na wcześniejszym odcinku wraz z projektem kanalizacji deszczowej oraz dokumentację przebudowy ul. Koralewej/ Bosmańskiej.

IV. PARAMETRY PROJEKTOWE ULICY

1. Założenia ogólne

Niniejszy projekt przewiduje wykonanie jezdni bitumicznej w krawężnikach oraz chodniki i zjazdy indywidualne do posesji, a w zakresie odwodnienia budowę studzienki ściekowej i przykanalika. Projektowane elementy drogowe dowiązano do projektów ulicy Zawilej i projektu ul. Koralewej. Zakres robót wskazano w części rysunkowej opracowania.

2. Parametry projektowe ulicy

- Szerokość jezdni – 6,0m;

• **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 Regatowej/Strzeleckiej oraz niewielki zakres robót niniejszy projekt zakłada wykonanie zadania w jednym etapie robót. Rysunek pokazujący sposób zabezpieczenia bezpośredniej strefy robót uzupełniono o schemat pokazujący w jaki sposób należy oznakować skrzyżowania ulic przyległych do strefy robót – rys. nr 1.

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 należy właściwie zabezpieczyć - znaki powinny być dobrze widoczne.
3. Przy robotach występują głębokie wykopy. W takich wypadkach, dodatkowo cała bezpośrednia strefa robót powinna być bezwzględnie wygradzona 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, pachółków 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 należytych stanie przez cały okres trwania robót.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Urządzenia muszą zawierać elementy odbłaskowe 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

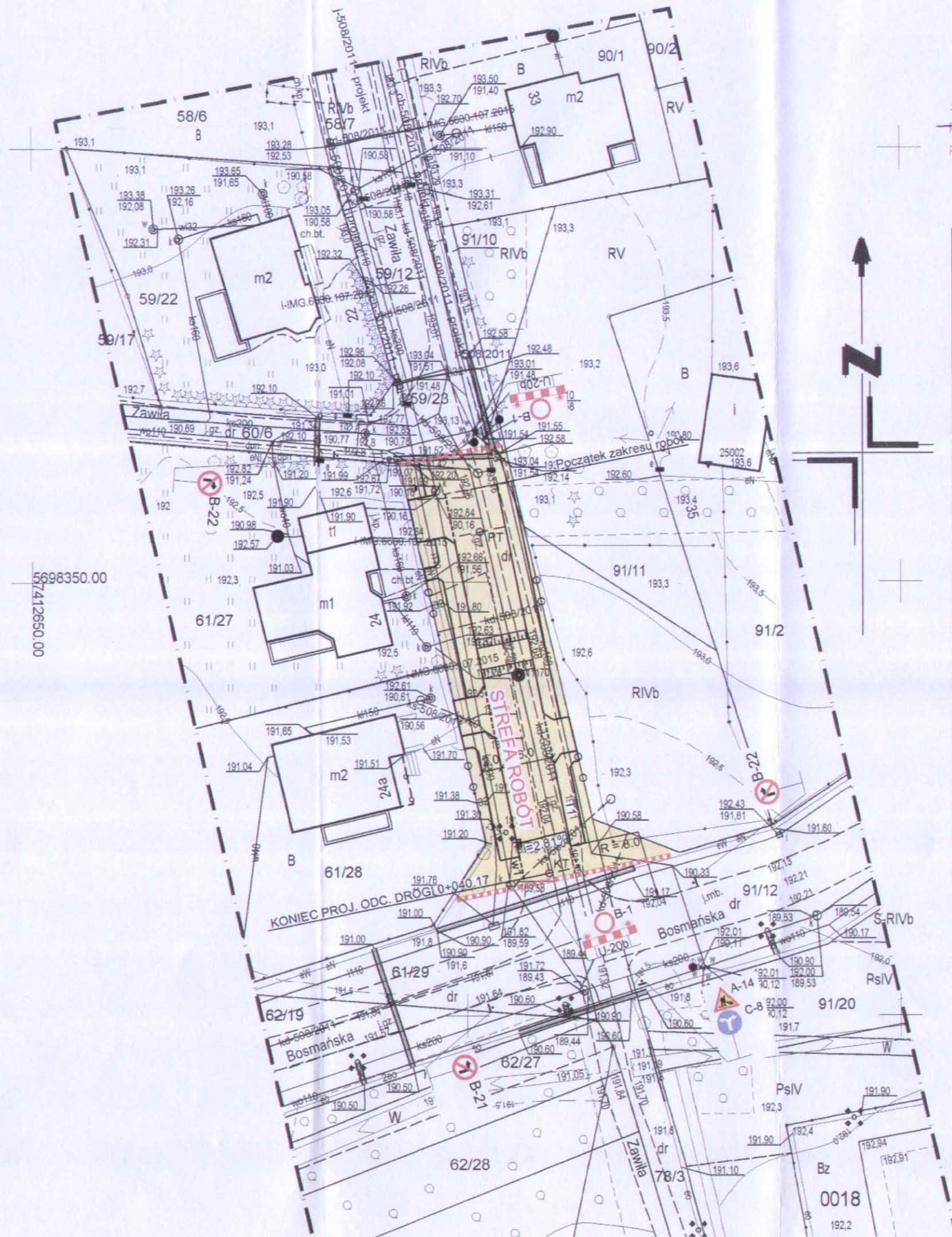
–kat. C nakazu, - średnica 900mm

–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 należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót i odpowiadają za bezpieczeństwo ruchu wynikające z prowadzonych robót.

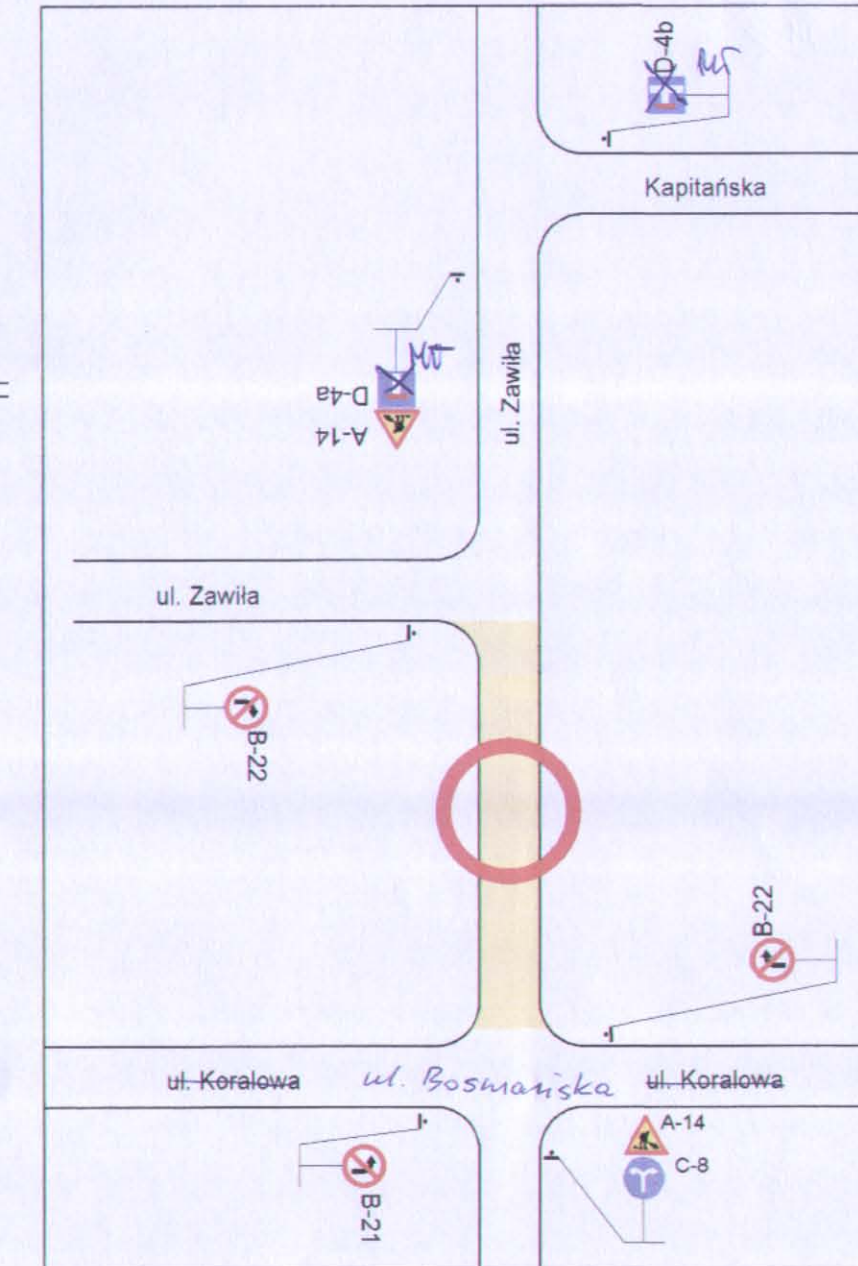


URZĄD MIASTA
ul. Szkolna 28
97-300 Piotrków Trybunalski

~~ZATWIERDZAM / NIE ZATWIERDZAM~~

Projekt Organizacji Ruchu w całości, częściowo
po wprowadzeniu do niego zmian

Piotrków Tryb. dnia 27.07.2016 r. *Adam Karzewnik*
WICEPREZYDENT MIASTA



BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN			
OBIEKT ADRES	ULICA ZAWILA W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM		
TREŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU		
OPRACOWANIE WYKONALI:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09		<i>M. Turska</i>
SKALA	1 : 500	DATA	07.2016
		NR RYS.	