

# USŁUGI PROJEKTOWE „BIPROADAM”

67-200 Głogów  
ul. Kaspra Eliana 10  
NIP: 693-001-59-09

Telefon 0-76 / 852-13-92  
Telefon 0 602 277 361  
Tel./Faks 0-76 / 852-13-92  
Email [biproadam@wp.pl](mailto:biproadam@wp.pl)

Nazwa zadania:

**BUDOWA UL. BRZOSKWINIOWEJ , CIĄGÓW PIESZO-JEZDNYCH , ZJAZDÓW INDYWIDUALNYCH , CHODNIKÓW , SKRZYŻOWAŃ I SIECI KANALIZACJI DESZCZOWEJ WRAZ ZE ZBIORNIKAMI RETENCYJNO - ROZSĄCZAJĄCYMI**

## PROJEKT TYMCZASOWEJ I DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

ADRES:	M. RUSZOWICE , GŁOGÓW GM. GŁOGÓW UL. BRZOSKWINIOWA , ORZECHOWA , SPADZISTA WITA STWOSZA	
BRANŻA :	PROJEKT TYMCZASOWEJ I DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	
INWESTOR:	GMINA GŁOGÓW 67-200 GŁOGÓW UL. SŁODOWA 2b	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY		
<u>KIEROWNIK PRACOWNI</u>	inż. BERNARD ADAMCZAK	
<u>PROJEKTANT: SPECJALNOŚĆ DROGOWA</u>	mgr inż. MICHAŁ ADAMCZAK upr. proj. nr 95/DOŚ/13	
<u>ASYSTENT PROJEKTANT</u>	mgr inż. KAMILA REZLER	

Głogów Grudzień 2013

# **SPIS TREŚCI**

**1. Strona tytułowa**

**2. Spis treści**

**3. Karta uzgodnień**

**4. Część rysunkowa:**

0.0.Orientacja

1.0. Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 1

2.0.Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 2

3.0 Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 3

4.0 Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 4

5.0 Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 5

6.0 Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 6

7.0 Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 7

9.0 Tymczasowa organizacja ruchu i oznakowanie robót –etap 8

10.0 Etap powtarzalny

10.0. Docelowa organizacja ruchu

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- 1.1 Projekt budowlany dotyczący zadania  
**BUDOWA UL. BRZOSKWINIOWEJ , CIĄGÓW PIESZO-JEZDNYCH , ZJAZDÓW INDYWIDUALNYCH , CHODNIKÓW , SKRZYŻOWAŃ I SIECI KANALIZACJI DESZCZOWEJ WRAZ ZE ZBIORNIKAMI RETENCYJNO - ROZSĄCZAJĄCYMI**
- 1.2 Wizja w terenie.
- 1.3 Prawo o ruchu drogowym
- 1.4 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem
- 1.5 Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej – Szczegółowe Warunki Techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach
- 1.6 Plan orientacyjny
- 1.7 Plan sytuacyjny w skali 1:500

## **2.0. ZAKRES OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt tymczasowej i docelowej organizacji ruchu w związku z budową jak w pkt. 1.1

## **3.0. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO – ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Aktualnie wszystkie tereny przeznaczone pod projektowane odcinki dróg oraz ciągi pieszo – jezdne , chodniki , skrzyżowania są drogami kamiennie – żwirowymi za wyjątkiem istniejącego odcinka ul. Brzoskwiniowej który jest nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

Drogi do których włączają się projektowane odcinki ul. Brzoskwiniowej tj. ul. Spadzista i ul. Orzechowa jest nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

## **4.0. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO – OZNAKOWANIE**

W rejonie opracowania występuje oznakowanie pionowe i poziome.

## **5.0. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

W ramach opracowania przewiduje się:

- Budowę dwóch odcinków ul. Brzoskwiniowej
- Budowę ciągów pieszo – jezdnych
- Budowę zjazdów indywidualnych
- Budowę jednostronnego chodnika zlokalizowanego przy ul. Brzoskwiniowej
- Budowę skrzyżowań

- Budowę sieci kanalizacji deszczowej odwadniającej projektowaną ul. Brzoskwiniową wraz z ciągami pieszo – jezdny
- Budowę dwóch zbiorników retencyjno – rozsączających magazynujących i rozsączających wody deszczowe i roztopowe zebrane w projektowaną kanalizację deszczową

## **BRANŻA DROGOWA**

Projektuje się budowę ul. Brzoskwiniowej składającej się z dwóch odcinków. Szerokość projektowanych odcinków ul. Brzoskwiniowej 5,5 m. Wzdłuż projektowanych odcinków ulicy projektuje się jednostronny chodnik o szerokości 2,0 m. Spadki poprzeczne drogi równe 2% - spadek daszkowy lub jednostronny. Spadek poprzeczny chodnika równy 2% w kierunku projektowanych dróg. Spadki podłużne ulicy zgodne ze spadkiem istniejącego terenu. Nawierzchnie projektowanych odcinków ul. Brzoskwiniowej stanowić będzie betonowa kostka brukowa koloru szarego na podbudowie z kruszywa łamanego.

W ramach opracowania projektuje się również 9 ciągów pieszo – jezdnych szerokościach 4,5 – 5,0 m. Nawierzchnie projektowanych ciągów pieszo – jezdnych stanowić będzie betonowa kostka brukowa koloru szarego na podbudowie z kruszywa łamanego. Spadki poprzeczne ciągów pieszo – jezdnych równe 2% - spadek daszkowy , jednostronny lub do wewnątrz ciągów pieszo – jezdnych.

## **BRANŻA SANITARNA – SIEĆ KANALIZACJI DESZCZOWEJ**

Projektowana kanalizacja przebiegać będzie w pasie projektowanej ul. Brzoskwiniowej oraz projektowanych ciągów – pieszo jezdnych.

Projektowana kanalizacja swoim celem służyć będzie odwodnieniu ul. Brzoskwiniowej oraz ciągów pieszo – jezdnych.

Projektowana kanalizacja deszczowa składa się z przewodów głównych tj. rury PVC – U klasy S o średnicach DN200, DN250, DN315, DN400 oraz przyłączy do projektowanych wpustów ulicznych tj. rury PVC - U klasy S o średnicy DN200.

Odprowadzenie wód deszczowych z projektowanej ul. Brzoskwiniowej oraz projektowanych ciągów pieszo – jezdnych następować będzie do 2 projektowanych zbiorników retencyjno – rozsączających. Bezpośrednio przed zbiornikami projektuje się podczyszczenie wód opadowych i roztopowych w projektowanych separatorach substancji ropopochodnych. W przypadku gwałtownych opadów i nadmiaru wód opadowych w projektowanych zbiornikach, odpływ wód opadowych następować będzie do istniejących kanalizacji ogólnospławnych, zlokalizowanych w ul. Orzechowej i ul. Wita Stwosza. Ewentualny odpływ wód do kanalizacji przewiduje się opomiarować za pomocą przepływomierzy zlokalizowanych w studniach za projektowanymi zbiornikami.

W ramach inwestycji przewiduje się również wymianę istniejącej rury kanalizacyjnej PVC DN200 przebiegającej pod projektowanym systemem retencyjno-rozsączającym (zbiornik Z2) na nową rurę kanalizacyjną PE225 o długości L=25,7 m. Przewiduje się również zabezpieczenie tej rury poprzez rurę ochronną stalową 329,9x8 o długości 15,0 m. Rurę przewodową wprowadzić do rury osłonowej za pomocą płóz, a końce zaślepić manszetami.

## **7.0. TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU I ZABEZPIECZENIE ROBÓT**

### **7.1. SPOSÓB PROWADZENIA ROBÓT**

Przewiduje się tymczasową organizację ruchu i oznakowanie robót w zakresie budowy wszystkich obiektów związanych z zadaniem wymienionym w pkt. 1.1. Całość prac przewiduje się podzielić na 10 etapów (10 etap powtarzalny).

Opis prac prowadzonych w poszczególnych etapach:

- Etap 1 – Wykonanie włączenia projektowanej kanalizacji deszczowej do istniejącej zlokalizowanej w ul. Orzechowej. Przewiduje się połówkowe wygradzenie istniejącej ul. Orzechowej zachowując połówkowy przejazd dla ruchu kołowego. W etapie tym zaleca się kierowanie ruchem ręczne.
- Etap 2 – Wykonanie dalszego odcinka sieci kanalizacji deszczowej oraz włączenie projektowanej ul. Brzaskwiniowej do ul. Orzechowej wygradzając ok. **0,5 m** nawierzchni ul. Orzechowej celem ustawienia betonowego krawężnika drogowego.
- Etap 3 – Wykonanie włączenia projektowanej kanalizacji deszczowej do istniejącej zlokalizowanej w ul. Wita Stwosza . Z racji tego iż włączenie
- Etap 4 – Wykonanie odcinka sieci kanalizacji deszczowej w istniejącym odcinku ul. Brzaskwiniowej
- Etap 5 – Wykonanie kolejnego odcinka sieci kanalizacji deszczowej w istniejącym odcinku ul. Brzaskwiniowej
- Etap 6 – Wykonanie pierwszej części ul. Brzaskwiniowej wraz z uzbrojeniem w sieć kanalizacji deszczowej
- Etap 7 – Wykonanie drugiej części ul. Brzaskwiniowej wraz z uzbrojeniem w sieć kanalizacji deszczowej
- Etap 8 – Wykonanie trzeciej części ul. Brzaskwiniowej wraz z uzbrojeniem w sieć kanalizacji deszczowej
- Etap 9 – Wykonanie włączenie projektowanej ul. Brzaskwiniowej do ul. Spadzistej oraz odcinka chodnika zlokalizowanego przy ul. Spadzistej przy istniejącym krawężniku drogowym. W etapie tym nie przewiduje się utrudnień w ruchu wygradzając maksymalnie 0,5 m jezdni ul. Spadzistej.
- Etap 10 (Powtarzalny) – etap ten przypada na wykonanie jednego z 9 ciągów pieszo – jezdnych

### **Uwaga:**

- 1. Kolejność wykonywania etapów – dowolna**
- 2. Podczas prowadzenia prac przyszły wykonawca w miarę potrzeb zapewni dojazd i dojścia do posesji zlokalizowanych wzdłuż wydzielanych etapów wykonywania robót**

## 7.2. OZNAKOWANIE I ZABEZPIECZENIE ROBÓT

Oznakowanie stosowane w poszczególnych etapach:

A-14  
A-12c  
A-12b  
B-1  
B-21  
B-22  
C-4  
C-2  
C-10  
D-5  
D-4a  
D-4c  
D-4b  
T-0  
U-20a  
U-20b  
U-3d  
U-35a

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

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

Pojazdy wykorzystywane w pasie drogowym powinny być wyposażone w ostrzegawcze sygnały świetlne błyskowe barwy żółtej, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza. Pojazdy powinny być oznakowane pasami na przemian barwy białej i czerwonej o wymiarach 250 x 250 mm na całej szerokości pojazdu, albo tablicą ostrzegawczą lub tablicą zamykającą.

Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zapewniać stabilność.

Zapory drogowe, tablice kierujące, winne być wykonane z materiałów odblaskowych. Zapory drogowe użyte do wygradzenia winne być pokryte po obu stronach pasami białymi i czerwonymi na przemian. Wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą pasem, czerwonym. Dopuszczalne długości zapór drogowych L wynoszą: 1200, 1800, 2400, 3000 mm. Zapory drogowe zabezpieczające miejsca robót należy umieszczać na wysokości od 0,9 m do 1,1 m, mierząc od poziomu nawierzchni drogi (chodnika) do górnej krawędzi zapór. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą odpowiadać wymogom „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”, – załącznik 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktur z dnia 03.07. 2003 r (Dz. U. 220, poz. 2181 z 2003 r).

W trakcie realizacji prac należy zabezpieczyć dojazd i dojsie do posesji.

### **Warunki wymagane do oznakowania :**

- Roboty drogowe prowadzić zgodnie z zał. Nr 4 „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.
- Znaki drogowe należy ustawiać po prawej stronie jezdni na wysokości 2,2 m w odległości od krawędzi jezdni min. 0,5m.

- Zapory drogowe powinny być ustawione na wys. 1,1m z obu stron wyłączanego odcinka.
- Zapory powinny być pomalowane na pasy czerwono-białe szer.0,3m.
- Wymiary znaków i symboli muszą spełniać wymogi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”

**Przewidywany termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu:  
maj 2014 - sierpień 2016**

### **8.0. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU**

Przewiduje się aktualizację docelowej organizacji ruchu po zakończeniu inwestycji związanej wykonaniem zadania polegającą na:

- Oznaczenia pierwszeństw przejazdu na skrzyżowaniu ul. Brzoskwiniowej i ul. Orzechowej poprzez wprowadzenie znaków – D-1 , A-7
  - Wprowadzenie nakazu skrętu w prawo i oznaczenie pierwszeństw na skrzyżowaniu ul. Brzoskwiniowej z ul. Spadzistą – znak C-2 , A-7 , D-1
  - Wprowadzenie nowego lub aktualizacja istniejącego oznakowania poziomego na skrzyżowaniach ul. Brzoskwiniowej z ul. Spadzistą , Orzechową i Wita Stwosza
  - Wykonaniu nowego przejścia dla pieszych na ul. Spadzistej wraz z jego oznakowaniem
  - Wykonaniu 3 przejść dla pieszych w ul. Brzoskwiniowej wraz z ich oznakowaniem
- Projektowane oznakowanie pionowe

Nazwa	Szt.
A-7	2
D-1	2
C-2	1
D-6	8

Znaki pionowe zaprojektowano jako znaki z grupy S „średnie”. Tarcze znaków należy umieścić na stalowych ocynkowanych słupkach o średnicy 50 mm. Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy aluminiowej , a ich lica pokryte folia odblaskową typu 2.

Ilość projektowanych słupków : 12 szt.

➤ Projektowane oznakowanie poziome

Nazwa	Długość	Pow. malowania
P-4	99.1	23.8
P-10	22.5	11.3
P-13	25	6.6
P-14	11.7	4.4
P-1e	13.8	1.7
	<b>SUMA</b>	48

Oznakowanie poziome projektuje się jako cienkowarstwowe gładkie. Za wyjątkiem oznakowania w ul. Wita Stwosza w której to istniejące oznakowanie wykonane jest jako grubowarstwowe chemoutwardzalne.

**Warunki wymagane do oznakowania organizacji docelowej**

- Znaki drogowe należy ustawiać po prawej stronie jezdni na wysokości 2,2 m w odległości od krawędzi jezdni min. 0,5m, wymiary znaków i symboli muszą spełniać wymogi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”
- Zał. 1-4 do Rap. Min. Infrastruktury z dnia 03.07.2003r.
- lica znaków drogowych winny być wykonane z folii odblaskowej typu 2

Po zakończeniu robót należy teren doprowadzić do stanu pierwotnego i przekazać protokolarnie zarządcy dróg.

**Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu:  
sierpień 2016r.**

Opracował :  
inż. Michał Adamczak