OPIS TECHNICZNY
Projektu
organizacji ruchu na czas robót
rozbudowy ul. Głównej

1. INWESTOR

Gmina MOSZCZENICA

1.1 ZLECENIODAWCA PROJEKTU

URZĄD GMINY MOSZCZENICA
97 – 310 Moszczenica .
ul. Kosowska 1

2. Przedmiot zadania.

Przedmiotem zadania, jest projekt organizacji ruchu, podczas prowadzenia robót rozbudowy ciągu komunikacyjnego, którą stanowi droga gminna zwanej ulicą Główną w Kosowie, Gmina Moszczenica, powiat Piotrkowski woj. łódzkie, na odcinku od początku m. Kosów do toru kolejowego w m. Kosów stanowiącą ulicę klasy „Z" będącą częścią drogi od km. 1+149,00 do 3+359,50

3. Podstawa opracowania.

1.1 Umowa z Gminą MOSZCZENICA nr OID/8/2009

1.2 Mapa dla celów projektowych, wykonana i aktualna na 2010-28-12 z aktualizacją z dnia 2012-08-14

1.3 Ustalenia projektowe.

1.4 Wizja i pomiary własne w terenie.

3.5 Inwentaryzacje dodatkowe.

3.6 Film video i zdjęcia cyfrowe

3.7 Ekspertyza geotechniczna. – własna

3.8 Zaświadczenie o samodzielnych funkcjach w budownictwie i przynależności do Izby zawodowej.

3.9 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publicznej ich usytuowanie.

- Wytyczne Projektowania Ulic.

- Rozporządzenie 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

4. Lokalizacja inwestycji.

4.1 Lokalizacja inwestycji wynika z przebiegu drogi gminnej Lewkówka – Kosów-Wola Moszczenicka przez miejscowość Kosów.

Rozpatrywany odcinek jest częścią drogi gminnej i stanowi ulicę Główną w m. Kosów, od której odchodzą /zjazdy publiczne/ ulice wewnętrzne m. Kosów, stanowiące również własność Inwestora.

4.2 Opis terenu i drogi - stan istniejący.

Zakres remontu obejmuje;

- korektę trasy w planie z poszerzeniem niezbędnym na łukach i skrzyżowaniach,
- korektę niwelety drogi w przekroju podłużnym i poprzecznym, minimalnym dla polepszenia spływu wody
- wzmocnienie istniejących konstrukcji warstw bitumicznych poprzez zastosowanie mas bitumicznych
- poprawę odwodnienia drogi
- przebudowa ciągów ruchu pieszego
- korektę elementów geometrycznych zatok autobusowych,
- korektę przebiegu krawędzi ulicy,
- korektę przebiegu istniejących chodników i zjazdów indywidualnych,
- korektę oznakowania poziomego i pionowego,
- wymianę konstrukcji , nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów, zatok autobusowych**,**
- poprawienie odwodnienia powierzchniowego, poprzez -
- wymianę i regulację wysokościową studni rewizyjnych i studzienek ściekowych.

4.3 Zagospodarowanie terenów przyległych

Na rozpatrywanym odcinku w większości po obu stronach ulicy znajduję się zabudowa zagrodowa wolnostojąca i bliźniacza umieszczona poza pasem drogowym, lecz tuż przy jego granicy.
Ponadto, w pobliżu znajdują się obiekty małego handlu.
W dalszej odległości znajduje się nowa zabudowa jednorodzinna.

Wszystkie zagospodarowane działki posiadają zjazdy gospodarcze, w bardzo złym stanie z nawierzchnią ziemną w złym stanie, na których nie prowadzono żadnych napraw

4.4. Stan własności.

Działka drogowa nr.250/1 stanowi własność Skarbu Państwa, użytkowana przez Gminę Moszczenica.

4.5. Inwentaryzacja znaków.

Dokonano inwentaryzację znaków pionowych , poziome nie występują, I w związku że są wszystkie do likwidacji nie pokazano ich na projekcie.

4.5 Termin wykonania .

Zgodnie z decyzjami Inwestora .

5. ROZWIĄZANIA TECHNICZNE.

5.1. Według danych z pomiarów własnych przewidywany ruch to 97 Osi obliczeniowe.
Prognozowana wielkość ruchu to około 1900E/h.
W związku z dużym ruchem pojazdów, oraz koniecznością zapewnienia ciągłości dojazdu pojazdom ratunkowym, należy tak przewidzieć prowadzenie robót, by znacząco nie utrudniać życia mieszkańcom i nie można pozostawiać po zejściu z budowy danego dnia, braku przejezdności tak na posesję jak i samej drogi.

5.2. Oznakowanie docelowe

W oznakowaniu pionowym nie przewiduje się istotnych zmian przewidziano zastąpienie wszystkich istniejących znaków , z nielicznymi przestawieniami , oraz dodatkowo 25 znaków nowych, wg. projektu oznakowania./rys.002r/ i wykaz znaków wynikłych z zaprojektowania pasa ruchu pieszego po obu stronach jezdni.
Tarcze oznakowania pionowego wielkości „średnie”, lico znaku pionowego z folii I generacji a znaki A-7 i B-20 II generacji.

6. Oznakowanie czasowe/na czas robót/.

6.1 Projekt prowadzenia robót, a co za tym idzie, utrudnień w ruchu , ustali Wykonawca w uzgodnieniu z Użytkownikiem drogi i insp. Nadzoru, zwanym w SST, Inżynierem.
Wynikłą z tego organizacje ruchu, zaproponuje, zrealizuje i zabezpieczy na cały czas budowy i na swój koszt Wykonawca, wg organizacji ruchu na czas budowy pokazany jako przykładowy

w niniejszym projekcie /zgodnie z wytycznymi SST/.

Należy zwrócić szczególną uwagę na oznakowanie skrzyżowania z torami kolejowymi, tak aby podczas prowadzenia robót nie zastawiać znaków, a nie dopuszczalne jest ich usunięcie lub uszkodzenie.
Wszelkie uszkodzenia tak w oznakowaniu drogi jak i PKP należy na bieżąco, informować Zarządcę PKP i drogi.
Należy spowodować niezwłoczną ich naprawę lub czasowe zabezpieczenie ruchu drogowego i szynowego.

6.2 Schematy oznakowania na czas prowadzenia robót.

W zasadzie przewiduje się dwa schematy prowadzenia robót.

a. przy krawędzi robót ,bez zajęcia jezdni.

b. Z zajęciem 1/2 powierzchni jezdni z ruchem wahadłowym.
   - z dobrą widocznością – bez sygnalizacji świetlnej
   - z sygnalizacją świetlną.

W związku z dużym ruchem , oraz dużą ilością mieszkańców m. Kosów, nie jest możliwe całkowite zamknięcie ruchu na rozbudowywanej drodze.
Zaleca się zastosować całodobową sygnalizację świetlną na zamykanych odcinkach.

Na odcinku przed przejazdem kolejowym uważamy zastosowanie sygnalizacji świetlnej za konieczne.

Należy każdorazowo zapewnić jeden pas ruchu o szerokości min 2,75m
W tym celu przy braku zapewnienia tej szerokości, należy wcześniej wykonać niezbędne poszerzenie pasa ruchu.

6.3 Przykładowe oznakowanie.

Wybrano najbardziej newralgiczny odcinek rozbudowy.
Jest to odcinek końcowy projektu, od km 3+100 do 3+159,50.
Odcinek ten zaczyna się łukiem o złej widoczności, za końcem

którego, na dużym spadku podłużnym jest skrzyżowanie w poziomie z dwu torowym szlakiem kolejowym.
Jedynym, dobrym rozwiązaniem jest zastosowanie ruchu wahadłowego, z sygnalizacją świetlną.

Schemat pokazany ,obejmuje zamknięcie lewej strony jezdni, po uprzednim wykonaniu prawej strony poszerzenia, co w znacznej mierze poszerzy pas ruchu oddanego do użytkowania.
Tak postępując , dzieląc całą trasę na niewielkie odcinki o pełnej widoczności, należy dokonać jej rozbudowy.

Wszystkie znaki ograniczające ruch winny być znakami odblaskowymi minimum I generacji.

Uwaga, głębokie wykopy pod kanalizację poza dobrym oznakowanie drogowym robót winny być wygrodzone przed przypadkowym wpadnięciem.

Dopuszcza się w nagłych przypadkach, kierowanie ruchem przez osoby do tego upoważnione.

Winny być odpowiednio oznakowane , a w przypadku, znacznej od siebie odległości winny posiadać możliwość komunikacji radiowej.

6.4 Zabezpieczenie ruchu pieszego.

Zgodnie z zasadami ruch pieszy w czasie prowadzenia robót winien być skierowany na stronę po której ruch ten może odbywać się bez przeszkód. Niedopuszczalne jest obustronne utrudnienie ruchu pieszego.

7. WYTYCZNE REALIZACJI.

7.1 Prace należy prowadzić zgodnie ze sztuką budowlaną i wymogami BHP.

7.2. Roboty wykonywać zgodnie z „odpowiednimi specyfikacjami oraz wymogami stosownych norm i przepisów Kodeksu Drogowego i szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych.

8. DANE TECHNICZNE OBIEKTU.

Długość zmian projektowanych wynosi **2650 mb.**

9. ROZWIĄZANIA MATERIAŁOWE.

9.1. W projekcie przewidziano zastosowanie materiałów pochodzenia krajowego , co nie wyklucza użycia materiałów innych.

Na wszelkie zastosowane materiały i technologie winny być przedstawione atesty i ewentualne receptury.

Opis techniczny zakończono na pkt. 9.1.

Wykonawca:

Pro – Eko Bełchatów

Projekt wykonano przy pomocy programu komputerowego wspomagania projektowego AutoCAD 2009LT ,oraz GeoAsystent PRO 3, nr licencji F325-06-2009.

maj 2012

Projektował :

inż. Zdzisław Zarzeczny.

upr. GP.U.7131.I.42/01