

# PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

DLA ZADANIA: „PRZEBUDOWA ULICY KUJAWSKIEJ W KOMOROWIE”

Obiekt: ul. Kujawska w Komorowie

Adres: Komorów

Obiekt położony na działkach o numerach ewidencyjnych: 764

INWESTOR	GMINA MICHAŁOWICE ul. Raszyńska 34 <u>05-816 Michałowice</u>
JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA	Zespół Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego „ToMaR - DROG” Tomasz Lis, Marek Oleszczuk – spółka jawna ul. Melgiewska 38B/14 <u>20-234 Lublin</u>

## ZESPÓŁ PROJEKTUJĄCY

BRANŻA	FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	DATA	PODPIS
INŻYNIERIA RUCHU	PROJEKTANT:	Adam Lis	11.2012	

Lublin, listopad 2012r.

## **I. OPIS TECHNICZNY**

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot inwestycji
3. Ogólna charakterystyka
4. Opis projektowanej czasowej organizacji ruchu
5. Wykaz znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu
6. Przewidywane utrudnienia
7. Termin prowadzenia robót

## **II. WARUNKI, DECYZJE, UZGODNIENIA**

## **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                    |                  |
|--------------------|------------------|
| 1. Orientacja      | skala 1 : 10 000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 500    |

## **I. OPIS TECHNICZNY**

## 1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania niniejszego projektu czasowej organizacji ruchu dla ulicy Kujawskiej w Komorowie stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. nr 63 z 3 sierpnia 2000 r.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1999-03-02 (Dz. U. nr 43, poz. 430) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2007 nr 19 poz. 115 - tekst ujednolicony),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 2005r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 108, poz. 908, z 2005 r.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z dnia 12 października 2002 r.) w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Załącznik nr 1: "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach",
- Załącznik nr 2: "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach",
- Załącznik nr 4: "Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach",
- Umowa nr IR – 277/2011 pomiędzy Gminą Michałowice a Zespołem Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego "ToMaR-DROG" S.J.
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500
- Pozytywnie zaopiniowany projekt koncepcji przebudowy w/w ulicy
- własne obserwacje w terenie

## 2. Przedmiot opracowania

Zakres przebudowy obejmuje:

- rozebranie istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie nawierzchni ciągu pieszo-jezdnego z kostki brukowej,
- wykonanie ścieków przykrawężnikowych z kostki brukowej,
- wykonanie nawierzchni zjazdów,
- wykonanie dojeżdż do furtek,
- wykonanie chodnika z przejściem oraz przejścia dla pieszych przez al. Marii Dąbrowskiej.

## 3. Ogólna charakterystyka

Przedmiotowa ulica położona jest w Komorowie, gmina Michałowice.

Jest to ulica gminna o szerokości jezdni ok. 3,5m, o nawierzchni asfaltowej. Wokół istniejącej ulicy występuje zabudowa jednorodzinna. Ulica stanowi łącznik między ulicami al. Marii

Dąbrowskiej, która zalicza się do kategorii dróg powiatowych, a ulicą Mazurską. Wokół przedmiotowej ulicy zlokalizowane są zjazdy publiczne, o różnej szerokości. Większość z nich posiada nawierzchnię z kostki brukowej, a ich geometria jest dostosowana do istniejących warunków i indywidualnych potrzeb mieszkańców.

Obecnie ulica nie posiada systemu kanalizacji deszczowej. Woda opadowa gromadząca się w najniższym punkcie ulicy odprowadzana jest do systemu kanalizacji sanitarnej.

Istniejący teren uzbrojony jest w sieć elektroenergetyczną, teletechniczną, gazową oraz sieć kanalizacji sanitarnej.

Projektuje się przebudowę ulicy polegającą na rozebraniu istniejącej konstrukcji, wykonaniu koryta na pełną głębokość projektowanej konstrukcji oraz wykonanie nowej konstrukcji o nawierzchni z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej. Przedmiotową ulicę projektuje się jako ciąg pieszo-jezdny o szerokości 4,5m. Pochylenie poprzeczne ciągu projektuje się jako daszkowe, na zewnątrz, o wartości 2,0%.

Ze względów na istniejące zagospodarowanie terenu występują zwężenia, które mają charakter lokalny (zwężenia wymuszone przez rosnące drzewa). Skosy przejściowe powinny wynosić 1:2.

Projektowane zwężenia:

- od km 0+040.29 do km 0+045.29, zwężenie lewostronne, szerokość ciągu 3,5m,
- od km 0+066.40 do zjazdu indywidualnego lewostronnego zlokalizowanego w km 0+077,26, zwężenie lewostronne, szerokość ciągu 3,5m,
- od km 0+099,15 do km 0+122,65, zwężenie lewostronne, szerokość ciągu 3,5m.

Zjazdy do posesji należy wykonać szerokości równej rozstawowi słupków bram wjazdowych, ewentualnie poszerzonych o szerokość furtki w wypadku przylegania jej do bramy wjazdowej. Przecięcie krawędzi zjazdu z krawędzią ulicy należy ukształtować za pomocą skosu 1:1. W wypadku gdy oś zjazdu nie jest prostopadła do projektowanej osi jezdni lub istniejące zagospodarowanie nie pozwala na zastosowanie powyższych rozwiązań, zjazd należy rozpatrzyć indywidualnie, zgodnie z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Zjazdy indywidualne zlokalizowane po lewej stronie ulicy o nawierzchni z kostki brukowej należy przebudować, zmniejszając powierzchnię z kostki brukowej, kosztem niezagospodarowanego terenu, pozwalającego na łatwiejsze odprowadzenie wód opadowych do gruntu, tym samym poprawienie warunków wegetacyjnych dla rosnących tam drzew. Obramowanie nawierzchni zjazdów należy wykonać z obrzeży betonowych 8x30cm.

Od km 0+091,441 do km 0+ projektuje się obustronny ściek przykrawężnikowy, wykonany z kostki brukowej betonowej. Projektowany ściek ma odprowadzać zebrane wody opadowe do wpustów deszczowych, które lokalizuje się w km 0+091,41. Z powodu braku miejsca na ustawienie studni pod wpustem zlokalizowanym przy krawężniku, wpust wraz ze studnią należy przesunąć poza krawężnik.

Dojścia do furtek należy wykonać szerokości 1,0m. Obramowanie nawierzchni powinno być wykonane z obrzeży 6x20cm.

Projektowany chodnik należy wykonać o szerokości 1,5m, z jednostronnym 2,0% spadkiem. Szerokość chodnika przy przejściu powinna wynosić 4,0m, analogicznie do szerokości przejścia do pieszych. Przejście to stanowić będzie połączenie z chodnikiem zlokalizowanym wzdłuż al. Marii Dąbrowskiej. Obramowanie nawierzchni powinno być wykonane z obrzeży 6x20cm.

Nawierzchnia ciągu jest ograniczona krawężnikiem najazdowym 15x22cm z wyniesieniem 4cm względem nawierzchni. Na połączeniu nawierzchni ciągu z nawierzchnią bitumiczną al. M. Dąbrowskiej należy wykonać krawężnik najazdowy zaniżony do 2cm ponad nawierzchnię bitumiczną. W ten sam sposób należy wykonać krawężnik zaniżony na przejściu dla pieszych.

#### 4. Projektowana czasowa organizacja ruchu.

Ulicę Kujawską zamyka się obustronnie poprzez ustawienie zapór U-20b wraz ze znakiem B-1 i tabliczką T-0 „Nie dotyczy dojazdu do posesji prywatnych”

Na sąsiednich ulicach – M. Dąbrowskiej oraz Mazurkskiej ustawione zostają znaki C-5 także z tabliczką T-0 „Nie dotyczy dojazdu do posesji prywatnych w celu poinformowania kierujących pojazdami o utrudnieniach w ruchu na ulicy Kujawskiej.

#### 5. Wykaz oznakowania tymczasowego pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Nazwa	Stan	Szt.
B-1	prj	2
C-5	prj	4
T-0	prj	6
U-20b	prj	2
		14

#### 6. Przewidywane zagrożenia i utrudnienia w ruchu.

Utrudnienia w ruchu lokalnym oraz dojeździe do posesji, wykonawca zobligowany jest do umożliwienia dojazdu do prywatnych działek .

#### 7. Przewidywany czas wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

Rok 2013r.

#### UWAGA!

Wszystkie znaki pionowe powinny być rozmiaru dużego, a lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu II. Znaki należy ustawiać w odległości od 0,5m do 2,0m od krawędzi jezdni w przypadku znaków umieszczanych na chodniku i od 0,5m od krawędzi pobocza. Znaki należy zawieszać na wysokości 2,20m od dolnej krawędzi znaków do poziomu chodnika i min. 2,0m do poziomu pobocza. Do mocowania znaków należy użyć słupków ocynkowanych. Zamocowanie znaków powinno zapewnić ich stateczność. Odległość projektowanego znaku od istniejącego powinna wynosić nie mniej niż 10m.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót powinny być dobrze widoczne w dzień i w nocy.

Zapora drogowa nie może być krótsza niż 0,75m i powinna zawierać co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe. Zapory należy umocować na wysokości od 0,9m do 1,1m od poziomu nawierzchni jezdni do górnej krawędzi zapory.

Wykonawca robót powinien zwrócić szczególną uwagę na oznakowanie pracowników wykonujących czynności na drodze. Powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym. Wszystkie pojazdy wykonujące roboty powinny być wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny barwy żółtej.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być wykonane zgodnie z projektem i zasadami przedstawionymi w Załącznikach 1 – 4 do Rozporządzenia 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r.) oraz obowiązującym prawem o ruchu drogowym.

Na 7 dni przed wprowadzeniem nowego urządzenia należy  
powiadomić służby ratownicze.

