

| <i>Kod archiwalny</i> | <i>Nr umowy</i> | <i>Egzemplarz nr</i> |
|--------------------------------------|---|----------------------|
| 560 | | |
| Stadium: | ORGANIZACJA RUCHU ZASTĘPCZEGO | |
| Branża: | INŻYNIERIA DROGOWA | |
| Przedmiot opracowania: | ul. Sadowa, Iwiny | |
| Nazwa zadania: | Wykonanie remontu drogi w ciągu ulicy Sadowej w miejscowości Iwiny | |
| Nazwa i adres zamawiającego: | GMINA SIECHNICE ul. Jana Pawła II 12 55-011 Siechnice | |
| Nazwa i adres jednostki projektowej: | NOVA-PROJECT Sp. z o. o. ul. Parkowa 25/70b 51-616 Wrocław | |

| <i>Funkcja</i> | <i>Imię i Nazwisko</i> | <i>Nr uprawnień</i> | <i>Podpis</i> |
|----------------|------------------------|---|---------------|
| Projektant | dr inż. Maciej Wdowiak | 5207/99/u konst.-bud. bez ograniczeń | |

| | | |
|-----|---|---|
| | Zawartość opracowania | |
| | Zawartość opracowania | 2 |
| 1. | PRZEDMIOT, CEL i ZAKRES OPRACOWANIA | 4 |
| 2. | INWESTOR | 4 |
| 3. | PODSTAWA OPRACOWANIA | 4 |
| 4. | LOKALIZACJA INWESTYCJI | 5 |
| 5. | CHARAKTERYSTYKA DROGI, STAN ISTNIEJĄCY I ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU | 5 |
| | Istniejące oznakowanie | 5 |
| 6. | STAN PROJEKTOWANY I PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU | 5 |
| | Stan projektowany | 5 |
| | Projektowana organizacja ruchu | 6 |
| 7. | WYSTĘPUJĄCE ZAGROŻENIA I UTRUDNIENIA ZWIĄZANE Z PROWADZENIE ROBÓT W PASIE DROGOWYM | 8 |
| 8. | WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH | 8 |
| 9. | PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU | 9 |
| 10. | ZAŁOŻENIA OGÓLNE | 9 |

SPIS RYSUNKÓW

| Lp. | TYTUŁ | SKALA |
|-----|-------------------------------|---------|
| 1 | Orientacja | 1:10000 |
| 2 | Organizacja ruchu zastępczego | 1:500 |

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest czasowa organizacja ruchu w związku z remontem drogi wraz ze zjazdami w ciągu ulicy Sadowej w miejscowości Iwiny.

Celem opracowania jest przedstawienie rozwiązań technicznych czasowej organizacji ruchu, jaką należy wprowadzić na czas robót.

Zakres opracowania obejmuje:

- inwentaryzacja geometryczna elementów drogi i organizacji ruchu.
- część opisowa stanu istniejącego i istniejącej organizacji ruchu
- część opisowa czasowej organizacji ruchu
- część rysunkowa stanu istniejącego oraz rozwiązań projektowych.

2. INWESTOR

GMINA SIECHNICE

Ul. Jana Pawła II 12

55-011 Siechnice

3. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

- Wizja lokalna w terenie, pomiary inwentaryzacyjne.
- Dokumentacja fotograficzna.
- Ustalenia z Inwestorem;
- Mapa zasadnicza;
- Obowiązujące przepisy, normy oraz literatura techniczna:
 - Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88);
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz.U. 2019 poz. 2310 tj. ze zm.)
 - Ustawa z dnia 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988 z dnia 01.01.2023 r., tj. ze zm.);
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784 tj. ze zm.);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r., poz. 2311 tj. ze zm.).

4. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, w powiecie wrocławskim, w gminie Siechnice, w miejscowości Iwiny na działkach ew. nr 241/2, 240/2, 184/5, 240/1, 202, 168/3 (obręb Iwiny) – działki drogowe dr, których właścicielem jest Gmina Siechnice. Dokładna lokalizacja inwestycji znajduje się na planie orientacyjnym (Rys.1).

5. CHARAKTERYSTYKA DROGI, STAN ISTNIEJĄCY I ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze zabudowanym. Ulica Sadowa jest drogą gminą z nawierzchnią gruntową. Ruch odbywa się dwukierunkowo. Ruch pieszych odbywa się pobocznymi lub istniejącą jezdnią. Na drodze panuje niewielki ruch pojazdów, w zdecydowanej większości są to samochody osobowe.

Istniejące oznakowanie

Istniejące oznakowanie zinwentaryzowano i pokazano na rysunku nr 2.

6. STAN PROJEKTOWANY I PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Stan projektowany

W ramach inwestycji zmianie ulegnie sposób zagospodarowania terenu. Roboty budowlane będą polegały na remoncie jezdni oraz zjazdów.

Czas trwania robót budowlanych to ok 3 miesiące.

W celu wykonania założonych robót opracowano projekt czasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót przedstawiony na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Prace prowadzone w pasie ulicy Sadowej będą wykonywane na całej szerokości pasa drogowego, co może powodować utrudnienia w ruchu samochodowym oraz pieszych.

W przypadku zamykania odcinków dróg dla ruchu, wykonawca przed rozpoczęciem prac będzie sukcesywnie powiadamiał mieszkańców o odcinkach planowanych do zamknięcia. Odcinki będą zamykane w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców.

Projektowana organizacja ruchu

Ze względu na zakres robót budowlanych zaprojektowano wygródenie obszaru robót przy skrzyżowaniu ul. Sadowej i ul. Kościuszki za pomocą zapory drogowej U-20b i tablicy prowadzącej U-3d.

Nad tablicą U3d należy umieścić światła ostrzegawcze U-35 w kolorze żółtym oraz znak drogowy C-9, natomiast nad tablicą U-20b tabliczkę T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb ratowniczych i komunalnych oraz obsługi budowy” oraz znak B-1.

Obszar robót należy poprzedzić znakami A-14 wraz ze znakami A-12b, A-12c po obu stronach jezdni ustawione w odległości minimum 50 m od wykonywanych robót. Należy poprzedzić także obszar robót znakami B-21 i T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb ratowniczych i komunalnych oraz obsługi budowy” po jednej stronie jezdni oraz B-22 i T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb ratowniczych i komunalnych oraz obsługi budowy” po przeciwnej stronie jezdni.

Ze względu na zakres robót budowlanych zaprojektowano wygródenie obszaru robót przy skrzyżowaniu ul. Sadowej i ul. Kolejowej za pomocą zapory drogowej U-20b.

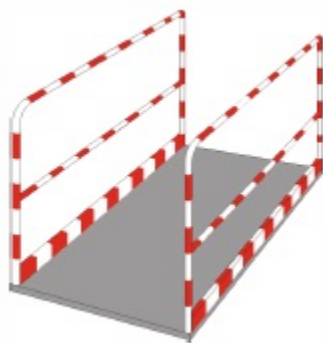
Nad tablicą U20b należy umieścić światła ostrzegawcze U-35 w kolorze żółtym, tabliczkę T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb ratowniczych i komunalnych oraz obsługi budowy” oraz znak B-1.

Obszar robót należy poprzedzić znakami A-14 wraz ze znakami A-12b, A-12c po obu stronach jezdni ustawione w odległości minimum 50 m od wykonywanych robót. Należy poprzedzić także obszar robót znakami B-21 i T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb ratowniczych i komunalnych oraz obsługi budowy” po jednej stronie jezdni oraz po przeciwnej stronie jezdni znakami B-22 i T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb ratowniczych i komunalnych oraz obsługi budowy”.

UWAGI OGÓLNE:

- Znaki projektowane należy lokalizować w odległości min 10 m od znaków istniejących lub innych znaków projektowanych.
- Istniejące oznakowanie zlokalizowane w obszarze prowadzonych robót budowlanych należy przestawić poza obszar robót zapewniając widoczność znaków dla uczestników ruchu.
- Dopuszcza się wjazd/wyjazd z budowy tylko przy chwilowym wstrzymaniu ruchu na drodze przez uprawnionych pracowników.
- Na czas trwania robót należy zapewnić mieszkańcom dojazd/dojścia do posesji.

- Ruch pieszych poprowadzić w wyznaczonej do tego strefie.
- Znaki ustawić zgodnie z rysunkami dla poszczególnych etapów.
- dla umożliwienia dojścia mieszkańcom do posesji, sklepów, zachowania ciągów pieszych itp., należy stosować zabezpieczające kładki dla pieszych z poręczami U-28.



- W czasie robót należy umożliwić przejazd pojazdom uprzywilejowanym.
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu umieszczone w związku z robotami powinny być niezwłocznie zdjęte po ich wykonaniu.
- Wszystkie urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania robót powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez cały okres trwania robót.
- Za zgodność oznakowania ze schematem pokazanym w tym opracowaniu oraz jego kompletność cały czas trwania robót odpowiada kierownik budowy.

UWAGI!

1. **W każdym etapie należy stosować następujące wygradzenia:**
 - zaporę U-20a – dla wykopów głębszych niż 0,5m;
 - zaporę U-20b – dla wygradzeń poprzecznych;
 - zaporę U-20c – dla wygradzeń pieszych i rowerzystów.
2. **Etapy mogą ulegać zmianie kolejności.**
3. **Podczas robót budowlanych należy zapewnić dojścia i dojazdy do posesji w rejonie inwestycji.**
4. **Elementy remontowanej konstrukcji drogi nie mogą znajdować się poza wygradzonym odcinkiem pasa drogowego.**

7. WYSTĘPUJĄCE ZAGROŻENIA I UTRUDNIENIA ZWIĄZANE Z PROWADZENIE ROBÓT W PASIE DROGOWYM

Prowadzenie prac związanych z odbudową nawierzchni będzie powodowało powstanie utrudnień i zagrożeń bezpieczeństwa, np. podczas:

- zawężenia jezdni,
- pracującego sprzętu i maszyn budowlanych,
- głębokich wykopów,
- zabrudzenia jezdni urobkiem z wykopów,
- transportu i rozładunku materiałów.

Nie dopuszcza się pozostawienia niezabezpieczonych wykopów przy drodze w obrębie inwestycji.

Dopuszcza się krótkie (max 10-15 min), ograniczone do niezbędnego minimum, zatrzymanie ruchu na drodze przez uprawnionych pracowników, na czas przestawienia oznakowania lub na czas innych czynności technologicznych, niezbędnych podczas prac budowlanych oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi.

8. WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH

Znaki ustawiane w ramach czasowej organizacji ruchu muszą spełniać następujące warunki:

- Do oznakowania należy zastosować znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi.
- Lica znaków z folii odblaskowych typu 2
- Znaki ustawiane na jezdni należy montować na podstawach z tworzyw sztucznych lub innych, obciążonych stojakach, bez uszkodzania nawierzchni jezdni.
- Znaki należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej pokrytej lakierem proszkowym w kolorze szarym.
- Krawędź znaków musi być podwójnie gięta.
- Wysokość mocowania znaków typu U-3d, U-20a, U-20b, U-20c – 0,9÷1,1 m mierząc od powierzchni jezdni do górnej krawędzi znaku.
- Słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych.
- Wysokość mocowania znaków:
 - 2,2 m (poza obszarem zabudowanym na chodnikach lub poboczach przy występującym ruchu pieszym oraz w obszarze zabudowanym),
 - 2,5 m (dla znaków i tablic umieszczanych nad chodnikami i ścieżkami rowerowymi), mierząc od powierzchni jezdni lub chodnika do dolnej krawędzi niższego znaku.

- Odległość krawędzi znaku od krawędzi jezdni (krawężnika):
 - 0,5 ÷ 2,0 m – na ulicy z chodnikiem,
 - 0,5 m – na drodze z poboczem gruntowym.
- Znaki drogowe użyte do tymczasowej organizacji ruchu winny być wykonane z materiałów odblaskowych i posiadać znak bezpieczeństwa „B”.
- Do wygrodzień poprzecznych jezdni stosować zapory drogowe U-20b.

9. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu związanej planowane jest na **koniec września 2023 r.**

Termin przywrócenia stałej organizacji ruchu przewidziany jest na **koniec stycznia 2024 r.**

Ostateczny termin przywrócenia stałej organizacji ruchu zostanie określony przez Inwestora w porozumieniu z Wykonawcą robót.

UWAGA!

Dokładny termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu należy uzgodnić z Zarządcą ruchu, Zarządcą drogi, Komendą Policji.

Na co najmniej 7 dni przed planowanym terminem wprowadzenia czasowej organizacji ruchu należy powiadomić ww. organy administracji publicznej.

Zadania, o których mowa wyżej, będzie zobowiązany zrealizować Wykonawca robót.

10. ZAŁOŻENIA OGÓLNE

- Miejsce robót należy oznakować i zabezpieczyć zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, za co odpowiada wykonawca robót.
- Jednostka prowadząca roboty w pasie drogowym zobowiązana jest do bieżącego utrzymania w należytych stanie elementów technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym zobowiązane są nosić odzież ostrzegawczą o intensywnych barwach oraz wyposażoną w elementy odblaskowe, dzięki czemu poprawią swoją dostrzegalność przez kierujących pojazdami.
- Pojazdy wykonujące prace w obrębie pasa drogowego obowiązane są do emitowania sygnałów świetlnych barwy żółtej. Sygnały te powinny być generowane przez lampy sygnalizacyjne „koguty” znajdujące się na pojeździe.

- Po zakończeniu robót należy przywrócić stałą organizację ruchu drogowego.
- Lokalizacja, sposób montażu oraz parametry techniczne stosowanych znaków i urządzeń brd muszą być zgodne z rozporządzeniem 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181).
- Nie zezwala się na parkowanie (postój) pojazdów maszyn oraz składowanie materiałów na czynnej jezdni i poboczu drogi i miejscach pogarszających widoczność.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA



| | | | |
|--|------------------------|---|---------------------------|
| NOVA-PROJECT ul. Parkowa 25/70B 51-616 WROCLAW | | ZAMAWIAJĄCY GMINA SIECHNICE UL. JANA PAWŁA II 12, 55-011 SIECHNICE | |
| Tytuł projektu: Wykonanie remontu drogi w ciągu ulicy Sadowej w miejscowości Iwiny | | Stadium: ORZ | |
| | | Branża: INŻ. DROGOWA | |
| Nazwa i adres objektu budowlanego: | ul. Sadowa, Iwiny | | Kod archiwalny 560 |
| Nazwa rys.: | ORIENTACJA | | Data: maj 2024 |
| | | | Skala: - |
| Funkcja | Imię i nazwisko | Specjalność i nr uprawnień | Podpis |
| Projektant | dr inż. Maciej Wdowiak | 5207/99/u konst.-bud. bez ograniczeń | Nr rys.: 1 |

