



MAKO CONSULTING

ul. Peowiaków 9/27

22-400 Zamość

www.makoconsulting.com.pl



PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZADANIE	BUDOWA PRZEDŁUŻENIA ULICY STREFOWEJ ORAZ BUDOWA ULICY BOCZNEJ OD STREFOWEJ
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ
ZAWARTOŚĆ	CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
PROJEKTANT	MGR INŻ. KONRAD REMBISZ	

15 MAJ 2023 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.....	4
2. Inwestor	4
3. Podstawa opracowania	4
4. Istniejący stan zagospodarowania	5
5. Zakres robót.....	5
6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót	6
7. Warunki techniczne oznakowania	7
8. Zagrożenia ruchu	7
9. Utrudnienia ruchu	7
10. Wprowadzenie zmian	7
11. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu	8

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny	skala 1:10 000
2. Czasowa organizacja ruchu	skala 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie czasowej organizacji ruchu dla zadania „BUDOWA PRZEDŁUŻENIA ULICY STREFOWEJ ORAZ BUDOWA ULICY BOCZNEJ OD STREFOWEJ”

2. Inwestor:

MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ

3. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023 poz. 682 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipiec 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1062 z późn. zmianami)

4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiot opracowania stanowi istniejąca droga stanowiąca przedłużenie ulicy Strefowej oraz ulica boczna od ul. Strefowej. Istniejące drogi charakteryzują się nawierzchnią z płyt betonowych oraz nawierzchnią gruntową / z tłuczniem. W podłożu stwierdzono obecność uzbrojenia podziemnego które stanowi: sieć wodociągowa, gazowa, elektroenergetyczna oraz kanalizacji sanitarnej.

Struktura ruchowa na drodze to pojazdy osobowe oraz dostawcze. Przedmiotowa droga ma charakter lokalny o kategorii ruchu KR4.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano budowę drogi stanowiącej przedłużenie ul. Strefowej oraz budowę drogi bocznej od ul. Strefowej.

Przedłużenie ul. Strefowej

Zakres robót zaprojektowano od km 0+024.90 do km 0+575.85 . Projektowana droga charakteryzuje się szerokością 7,0 m, spadkiem daszkowym 2% oraz nawierzchnią asfaltową. Drogę obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm oraz zakończono placem do zawracania. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zaprojektowano lewostronną drogę dla pieszych, oraz zjazdy. Drogę dla pieszych zaprojektowano o szerokości stałej równej 2,0 m, spadku poprzecznym 2% oraz o nawierzchni z płyt betonowych koloru szarego 50x50 cm gr 7 cm. Dodatkowo zaprojektowano pas bezpieczeństwa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr 6 cm (szerokość pasa wraz z krawężnikiem wynosi 0,50 m) . Drogę dla pieszych oraz pas bezpieczeństwa obramowano od strony jezdni krawężnikiem betonowym 20x30x100 cm oraz obrzeżem 6x20x100 cm od strony zielenców. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni asfaltowej oraz obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm. Szerokość zjazdów dostosowano do istniejących warunków i wynoszą one 6,00- 12,20 m.

Ulica Boczna do ul. Strefowej

Zakres robót zaprojektowano od km 0+021.87 do km 0+357.85. Projektowana droga charakteryzuje się szerokością 6,0 m, spadkiem daszkowym 2% oraz nawierzchnią asfaltową. Drogę obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zaprojektowano obustronną drogę dla pieszych oraz zjazdy. Drogę dla pieszych zaprojektowano o szerokości stałej równej 2,0 m, spadku poprzecznym 2% oraz o nawierzchni z płyt betonowych koloru szarego 50x50 cm gr 7 cm. Dodatkowo zaprojektowano pas bezpieczeństwa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr 6 cm (szerokość pasa wraz z krawężnikiem wynosi 0,50 m) . Drogę dla pieszych oraz pas bezpieczeństwa obramowano od strony jezdni krawężnikiem betonowym 20x30x100

cm oraz obrzeżem 6x20x100 cm od strony zieleńców. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni asfaltowej oraz obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm. Szerokości zjazdów dostosowano do istniejących warunków i wynoszą one od 5,5 – 8,1 m.

R1=11,0 m, R2=16,0 m, R3=11,0 m, R4=16,0 m

6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót

Zaprojektowano wykonywanie robót na dwóch przedmiotowych odcinkach w jednym etapie. Prowadzenie robót będzie się odbywało przy całkowitym zamknięciu projektowanej drogi, z możliwością dojazdu do firmy GLS Polska z ul. Strefowej w przypadku wykonania przedłużenia ul. Strefowej oraz możliwość dojazdu do firmy Meble Polskie w przypadku wykonania ulicy Bocznej od ul. Strefowej. Całkowite zamknięcie na czas robót projektowanego przedłużenia ul. Strefowej jest uzasadnione, ze względu na brak istniejącej drogi i istniejącego zagospodarowania działek na przeważającej części odcinka.

Całkowite zamknięcie na czas robót projektowanej ulicy Bocznej do ul. Strefowej jest uzasadnione, ze względu na brak ciągłości projektowanej drogi w kierunku północnym. Ponadto prowadzenie prac na całej szerokości drogi przyspieszy prace i ograniczy ilość złączy na warstwach konstrukcji.

Projektowane oznakowanie przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania.

7. Warunki techniczne oznakowania:

Zabezpieczenie i oznakowanie robót musi być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace.

- 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 należytym stanie przez okres trwania robót.
- Do oznakowania robót należy zastosować znaki „średnie”, z folii odblaskowej II gen.
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy usuwać w miarę postępu robót.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej, wyposażonej w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej.

8.Zagrożenia ruchu

- kolizje sprzętu budowlanego z uczestnikami ruchu

9.Utrudnienia ruchu

- utrudnienia w poruszaniu się pieszych
- wyłączenie z ruchu istniejących dróg

10.Wprowadzanie zmian

Jeżeli Wykonawca uzna, że może wprowadzić nową organizację w celu usprawnienia wykonywania robót budowlanych to na swój koszt wykona nową czasową organizację ruchu.

11.Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu:

od dnia 03.03.2024

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| 1. Plan Orientacyjny | skala : 1:10000 |
| 2. Czasowa organizacja ruchu | skala : 1:500 |