

M A K O C O N S U L T I N G

u l . P e o w i a k ó w 9 / 2 7

2 2 - 4 0 0 Z a m o ś ć

www.makoconsulting.com.pl

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZADANIE	PRZEBUDOWA ULICY PODWAŁE W ZAMOŚCIU NA ODCINKU OD UL. OKOPOWEJ DO ULICY KOŹMIANA
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	MIASTO ZAMOŚĆ UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ
ZAWARTOŚĆ	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
PROJEKTANT	INŻ. MARLENA KOBOJEK	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

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

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 stałej organizacji ruchu dla inwestycji tj. „Przebudowa ulicy Podwale w Zamościu na odcinku od ul. Okopowej do ulicy Koźmiana”.

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. 2022 poz. 1557 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1693 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 24 marca 2017 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 784 z póź. 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. 2021 poz. 2065 z póź. 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 póź. zmianami)

4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiot opracowania stanowi ulica Podwale w Zamościu na odcinku od ul. Okopowej do ul. Koźmiana. Ulica Podwale o nawierzchni z kostki klinkierowej charakteryzuje się dwoma pasami ruchu (po jednym pasie w danym kierunku). Wzdłuż przedmiotowej ulicy zlokalizowana jest prawostronna droga dla pieszych o nawierzchni bitumicznej oraz fragment lewostronnej drogi dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych (niniejsza droga dla pieszych ma kontynuację wzdłuż ulicy Andrzeja Edwarda Koźmiana). Ponadto na przedmiotowym obszarze występują zjazdy o nawierzchni asfaltowej oraz z kostki brukowej betonowej oraz słupy oświetlenia ulicznego. W podłożu stwierdzono obecność uzbrojenia podziemnego które stanowi: sieć gazowa, ciepłownicza, telekomunikacyjna, elektroenergetyczna, wodociągowa, kanalizacyjna.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano przebudowę ulicy Podwale na odcinku od ul. Okopowej do ul. Andrzeja Edwarda Koźmiana. Początek zakresu robót nawierzchniowych zaprojektowano od km 0+003.57 a koniec w km 0+098.00. Projektowana ulica charakteryzuje się nawierzchnią asfaltową, szerokością stałą równą 5,50 m oraz spadkiem daszkowym 2%. Ulicę obramowano krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x30x100cm o odsłonięciu 12 cm. Ponadto projekt zakłada przebudowę miejsc parkingowych oraz dróg dla pieszych wzdłuż przedmiotowej ulicy, a także przebudowę zjazdów. Drogi dla pieszych zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru szarego gr 6 cm, które obramowano za pomocą obrzeża 6x20x100 cm. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego o grubości 8 cm oraz o nawierzchni asfaltowej (zgodnie z rysunkiem zagospodarowania terenu). Szerokości zjazdów dostosowano do istniejących warunków i wynoszą one 5,0 – 5,4 m. Zjazdy zaprojektowano ze skosami o stosunku 1,5 : 1,5 lub z łukami poziomymi $R=6,0$ m (zgodnie z rysunkiem zagospodarowania terenu). Miejsca parkingowe zaprojektowano z prawej strony przedmiotowej ulicy oraz w miejscu wskazanym na planie sytuacyjnym. Miejsca parkingowe – równoległe - zlokalizowane wzdłuż ulicy zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego gr. 8 cm oraz o wymiarach 3,0 x 6,0 m. Pozostałe miejsca parkingowe zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru szarego gr. 8

cm oraz o wymiarach 2,5 x 5,0 m (w tym jedno miejsce parkingowe o wymiarach 3,6 x 5,0 m przeznaczone dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami). Dodatkowo projekt zakłada przebudowę drogi manewrowej prowadzącej do niniejszych miejsc parkingowych. Nawierzchnię drogi manewrowej zaprojektowano z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego gr. 8 cm. W ramach niniejszej inwestycji zaplanowano również budowę kanalizacji deszczowej oraz nasadzenia drzew.

1. Skrzyżowanie z ul. Okopową w km 0+000.00

Skrzyżowanie zwykłe trzywlotowe

R1= 8,0m R2=8,0m

2. Skrzyżowanie z ul. Andrzeja Edwarda Koźmiana w km 0+098.00.

R1= 8,0m R2=8,0m

6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z częścią graficzną załączoną do niniejszego opracowania. Wykonanie robót zaprojektowano w trzech etapach.

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
- utrudnienia w poruszaniu się pojazdów

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 01.01.2023 do 30.12.2023

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan Orientacyjny skala : 1:10000

2. Czasowa organizacja ruchu skala : 1:500