


PROJEKT
CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU



Zadanie:	Projekt czasowej organizacji ruchu na czas przebudowy drogi powiatowej nr 1731Z, na długości 1 km przez wieś Brudzewice.
Lokalizacja:	Droga powiatowa nr 1731Z, działka numer 158, 494/2, 494/3, 493 obręb Brudzewice, gmina Suchań.
Jednostka składająca projekt:	Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie ul. Bydgoska 13/15, 73-110 Stargard
Nazwisko i podpis projektanta:	Zbigniew Sowa Podpis: 
Stargard, dnia:	20.06.2016 rok

1. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje zabezpieczenie prac związanych z przebudową istniejącej drogi dojazdowej do gruntów rolnych na odcinku przed wjazdem do miejscowości Brudzewice na wysokości posesji numer 1A do wyjazdu z miejscowości Brudzewice w kierunku Barzkowice na wysokości posesji numer 18, odcinek o całkowitej długości 1,0 km. Przedmiotowa droga stanowi drogę publiczną – powiatową o numerze 1731Z, zlokalizowaną na terenie działki numer 158, 494/2, 494/3, 493 obręb Barzkowice, gmina Suchań.

2. Opis techniczny

Teren na którym położona jest niniejsza droga obejmuje działkę numer 158, 494/2, 494/3, 493 obręb Brudzewice, gmina Suchań. Działki numer 158, 494/2 493 stanowią własność Powiatu Stargardzkiego i zostały oddane w trwałą zarząd Zarządowi Dróg Powiatowych w Stargardzie. Działka numer 494/3 jest własnością Skarbu Państwa i jest zarządzana przez Starostę Stargardzkiego. Powyższe działki są wydzielonym pasem drogowym, oznaczone na mapie do celów opiniodawczych symbolem „dr” tj. drogi i w chwili obecnej są zagospodarowane w sposób docelowy i zgodny z przeznaczeniem. Na przedmiotowych działkach jest zlokalizowana droga dojazdowa do gruntów rolnych, która jednocześnie została zaliczona do kategorii dróg powiatowych. Droga ta posiada jezdnie o szerokości średnio 5,5 m ÷ 7,0 m. z poboczami gruntowymi nieulepszonymi o szerokości zmiennej 1,0 ÷ 1,5 m. Odcinek przewidziany do przebudowy początek swojego przebiegu ma przed przepustem pod drogą na wjeździe do miejscowości Brudzewice a kończy się na wyjeździe z Brudzewic w kierunku Barzkowic tj. 1,0 km licząc od początku odcinka. W chwili obecnej stan techniczny wnioskowanego odcinka drogi jest zły, praktycznie na całej powierzchni nawierzchnia jezdni jest spękana i zwiertzała. Ubytki lepiszcza i masy bitumicznej są tak znaczne, iż nawierzchnia kruszy się pod kołami pojazdów osobowych. Z uwagi na brak właściwej konstrukcji podbudowy występują liczne wyrwy, wyboje i zapadnięcia praktycznie na całej szerokości jezdni, co szczególnie się uwidacznia po okresie zimowym. Pojawiające się uszkodzenia są w trybie awaryjnym likwidowane przy użyciu grysu i emulsji asfaltowej. Z uwagi na zakres uszkodzeń oraz ich rodzaj praktycznie wymagany jest wykonanie przebudowy drogi wraz z wykonaniem nowej nawierzchni jezdni na całym odcinku drogi. Ponadto niezbędnym jest wykonanie na tym odcinku właściwego odwodnienia korpusu drogowego, celem zabezpieczenia drogi przed przedwczesnym zniszczeniem konstrukcji jezdni oraz zapewnieniem należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nawierzchnia posiada liczne wyrwy i wyboje. Droga na całym swym przebiegu posiada pobocza gruntowe nieulepszone o szerokości zmiennej tj. szerokość jest zależna od przebiegu jezdni oraz granic sąsiednich nieruchomości. Pomiędzy przedmiotową jezdnią a granicami sąsiednich pól uprawnych istniejącą pobocza gruntowe nieulepszone porośnięte trawą, drzewami liściastymi oraz krzewami. Zieleń zarówno niska jak i też wysoka nie jest utrzymywana, jej stan wymaga jedynie zabiegów pielęgnacyjnych. Wody opadowe z nawierzchni jezdni są odprowadzane w sposób powierzchniowy na przyległe tereny zielone. tj. gdzie wchłaniane są bezpośrednio do gruntu w granicach pasa drogowego. W ciągu przedmiotowej drogi nie występują przydrożne rowy odwadniające. Na przedmiotowej drodze stwierdzono ruch o małym natężeniu, w głównej mierze są to pojazdy i maszyny rolnicze dojeżdżające do pól uprawnych zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowej drogi oraz samochody osobowe dojeżdżające do ośrodka doradztwa rolniczego jak i też miejscowości Brudzewice i Barzkowice. Z tej też uwagi drogę można zakwalifikować do kategorii ruchu KR-2. Przewidywana w dalszym okresie eksploatacyjnym drogi struktura ruchu nie ulegnie zmianie.

3. Utrudnienia w ruchu

Celem opracowania czasowej organizacji ruchu jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów oraz zapewnienie płynności ruchu pojazdów w trakcie prowadzenia prac. Stosując się do opisanych powyżej warunków dotyczących stanu istniejącego oraz wprowadzanego czasowego oznakowania i zabezpieczeń, podstawowym utrudnieniem dla uczestników ruchu drogowego i ruchu pieszych będzie zajęcie jezdni.

Podczas wykonywanych prac zabronione jest składowanie urobku z wykopów oraz materiałów na drodze oraz lokalizowania zaplecza robót w sposób zagrażający płynności i bezpieczeństwu ruchu drogowego. Wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac należy umiejscowić na terenie w bezpiecznej odległości od ulicy.

4. Zakres i opis rozwiązań projektowych

Projektowana czasowa organizacja ruchu ma na celu zabezpieczenie prac związanych z przebudową istniejącej drogi powiatowej nr 1731Z na odcinku 1 km we wsi Brudzewice. Prace związane z przebudową drogi zostaną przeprowadzone w etapach.

Rysunek nr 3

Obejmuje oznakowanie prac związanych z przebudową istniejącej drogi dla wszystkich etapów prowadzonych prac.

Rysunek nr 4

Obejmuje roboty w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1731Z. Zakres prac:

- a) Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni,
- b) Oczyszczenie podłoża wraz ze skropieniem lepiszczem asfaltowym,
- c) Wykonanie wyrównania z betonu asfaltowego,
- d) Wbudowanie pod warstwę ścieralną siatki z włókna szklanego,
- e) Wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,

Ponadto prace obejmują:

- f) Wykonanie pobocza,
- g) Wykonanie zjazdów do posesji.

Rysunek nr 5

Obejmuje roboty w obrębie skrzyżowań drogi powiatowej nr 1731Z z drogą powiatową nr 1726Z. Zakres prac:

- a) Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni,
- b) Oczyszczenie podłoża wraz ze skropieniem lepiszczem asfaltowym,
- c) Wykonanie wyrównania z betonu asfaltowego,
- d) Wbudowanie pod warstwę ścieralną siatki z włókna szklanego,
- e) Wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,

Ponadto prace obejmują:

- f) Wykonanie pobocza,
- g) Wykonanie zjazdów do posesji.

5. Warunki techniczne znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Tabela nr 1. Zestawienie znaków pionowych

Nazwa	Stan	Ilość [szt.]	Grupa / odblaskowość
A-14	tymczasowy	4	duże / folia II gen
A-12b	tymczasowy	2	duże / folia II gen
A-12c	tymczasowy	2	duże / folia II gen
A-30	tymczasowy	3	duże / folia II gen
T „Ręczne kierowanie ruchem”	tymczasowy	3	duże / folia II gen

Tabela nr 2. Zestawienie urządzeń bezpieczeństwa

Nazwa	Stan	Ilość [szt.]
U-20b	tymczasowy	1
U-3c	tymczasowy	1
U-3d	tymczasowy	2
U-23c	tymczasowy	wg potrzeb

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót. Pojazdy i maszyny do robót drogowych powinny być wyposażone w ostrzegawcze sygnały świetlne błyskowe barwy żółtej, widoczne ze wszystkich stron z odległości min 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza. Pracownicy wykonujący czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrani w odzież ochronną o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażoną w elementy odblaskowe.

Znaki pionowe:

- Wszystkie znaki pionowe czasowej organizacji ruchu powinny być wykonane w technice odblaskowej z zastosowaniem folii odblaskowej II generacji na podkładzie z blach aluminiowym, wszystkie znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa zgodny z obowiązkiem certyfikacji wyrobów.
- Obowiązuje posiadanie świadectwa dopuszczania do stosowania w budownictwie drogowym.
- Znaki drogowe w poziomie należy umieszczać w odległości od 0,5 do 2,0 m, mierząc od krawędzi jezdni do skrajnej krawędzi znaku.
- Znaki drogowe umieszczać na wysokości minimum 2,2 m ponad poziom jezdni, mierząc od poziomu jezdni do dolnej krawędzi najniższej, umieszczonego znaku lub tabliczki.
- Grupa wielkości znaków dla oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym powinna być o jedną wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi.
- Stosować znaki wielkości „D” - duże

6. Podstawa opracowania

1. Ustawa prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 2005 Nr 108 poz. 908, z późn. zm.).
2. Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60, z późn. zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym ruchem (Dz.U.2003 Nr 177 poz. 1729),
4. Rozporządzenie 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. 2003 Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)
5. Wizja lokalna w terenie celem ustalenia miejsc posadowienia znaków.

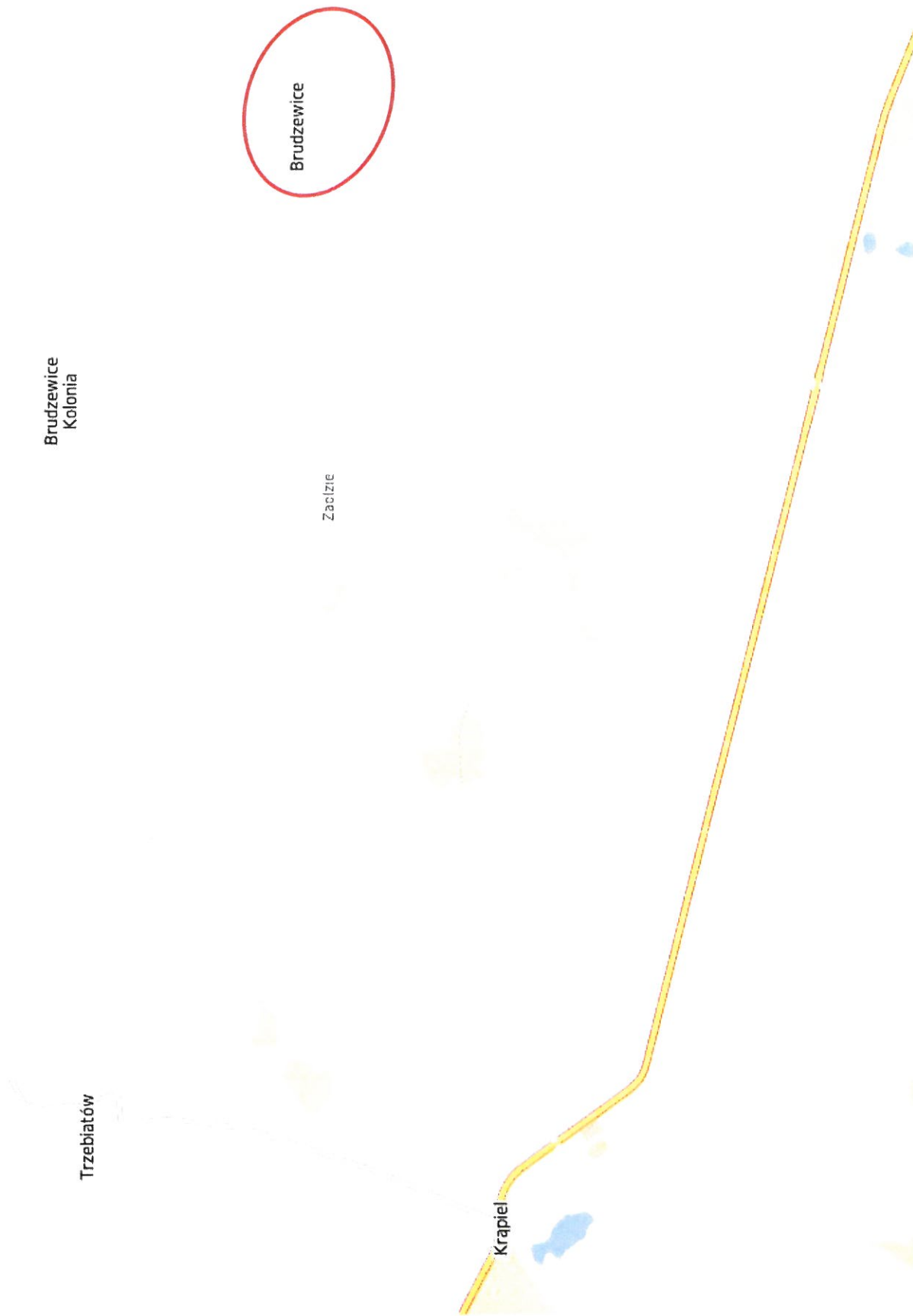
7. Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu:

od 1 do 31 sierpnia 2016 roku

I N S P E K T O R
ds. Inżynierii ruchu drogowego

mgr inż. Zbigniew Sowa

Rysunek Nr 1
Plan orientacyjny



Skala: 1: 25 000