

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA PROJEKTU:

Przebudowa drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 2115B

INWESTOR:

Powiat Sokółski
ul. Marsz. J. Piłsudskiego 8
16-100 Sokółka

ADRES OBIEKTU:

<u>WOJEWÓDZTWO</u>	<u>POWIAT</u>	<u>GMINA</u>	<u>OBREB</u>	<u>DZIAŁKI</u>
podlaskie	sokółski	Sokółka	m. Sokółka - Kraśniany	889/2
			Kraśniany	238

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

POWIATOWE PRZEDSIĘBIORSTWO DROGOWO – BUDOWLANE Sp. z o.o. z siedzibą w Sokółce, ul. Torowa 12, 16-100 Sokółka, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0001012242 prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Białymstoku, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, NIP 5451826271, REGON 524128964, kapitał zakładowy 5 000,00 zł, tel. 85 711 89 09, 85 711 89 10
--

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

<u>FUNKCJA</u>	<u>IMIE I NAZWISKO</u>	<u>UPRAWNIENIA / SPECJALNOŚĆ</u>	<u>PODPIS</u>
<i>BRANŻA: DROGOWA</i>			
Opracował	mgr inż. Łukasz Głazewski		

Sokółka, dnia 05.03.2024 r.

KARTA UZGODNIENÍ
do projektu organizacji ruchu na czas przebudowy drogi dla pieszych i rowerów
wzdłuż drogi powiatowej nr 2115B

2. SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości opracowania
3. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan orientacyjny - skala 1:25 000 – rysunek nr 1
2. Projekt zagospodarowania terenu – arkusz nr 1 – rysunek nr 2
3. Projekt zagospodarowania terenu – arkusz nr 2 – rysunek nr 3
4. Schemat powtarzalny czasowej organizacji ruchu - ruch wahadłowy na odcinkach o $V_{dop} < 50\text{km/h}$ (w obszarze zabudowanym) – rysunek nr 4
5. Schemat powtarzalny czasowej organizacji ruchu - ruch wahadłowy na odcinkach o $V_{dop} < 90\text{km/h}$ (poza obszarem zabudowanym) – rysunek nr 5

3. OPIS TECHNICZNY

3.1 Przedmiot opracowania:

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu na czas przebudowy drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej nr 2115B na odcinku w kilometrażu 0+000 – 0+925.

3.2 Podstawa opracowania

- umowa z Zamawiającym,
- Mapa zasadnicza w skali 1:500 zaktualizowana do celów projektowych,
- Uzgodnienia z Inwestorem i innymi zainteresowanymi instytucjami,
- Wizja lokalna i pomiary własne sytuacyjno-wysokościowe w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2021 poz. 720 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem/Dz.U. 2017 poz. 784/,
- Rozporządzenia 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. 2019 poz. 2311 z późn. zm./.

3.3 Opis stanu istniejącego:

Objęty opracowaniem odcinek drogi powiatowej nr 2115B stanowi ciąg komunikacyjny pomiędzy m. Sokółka, a m. Kraśniany należącymi do Gminy Sokółka. Droga przebiega przez tereny rolnicze i częściowo przez zabudowę rozproszoną. Szerokość drogi w liniach rozgraniczających drogi wynosi 18,0 m. Wzdłuż odcinka drogi powiatowej objętej zakresem niniejszego opracowania znajdują się zjazdy publiczne i indywidualne, umożliwiające obsługę komunikacyjną sąsiadującego terenu. Ruch pieszych odbywa się po poboczach gruntowych lub po nawierzchni jezdni drogi powiatowej.

W stanie istniejącym droga powiatowa nr 2115B jest drogą o nawierzchni bitumicznej szer. 6,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szer. 0,75 – 1,00 m. Stan nawierzchni jest zły – występują liczne spękania siatkowe, a krawędź jezdni jest wyszczerbiona.

Podstawowe parametry techniczne drogi 2115B:

- klasa techniczna – L,
- prędkość projektowa – $V_p = 60 \text{ km/h}$,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- szerokość poboczy – 0,75 – 1,00 m,
- kategoria ruchu – KR1.

Na obszarze inwestycji występują następujące urządzenia infrastruktury:

- sieć elektroenergetyczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć wodociągowa.

3.4. Przewidywane zmiany zagospodarowania terenu

Zmiany w zagospodarowaniu terenu objętego inwestycją będą polegały na:

- budowie nawierzchni jezdni, poboczy oraz zjazdów,
- wycince kolidujących drzew i krzewów.
- rozbiórce i budowie przepustów,
- budowie, przebudowie rowów przydrożnych,

3.5. Stan projektowany

Projekt zakłada wykonanie budowy drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej 2115B na odcinku, którego początek przyjęto w km 0+000 za miejscowością Kraśniano, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+925 przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką 673.

Zaprojektowano ścieżkę o nawierzchni bitumicznej szer. 3,0 m i jednostronnym poboczem żwirowym o szerokości 0,5 m. Wzdłuż ścieżki przewidziano wykonanie skarp. W ciągu trasy przewidziano 5 załamań osi. W załamaniu wpisano łuk kołowy o promieniu od $R=170,0$ m.

Nawierzchnię na zjazdach indywidualnych należy wykonać o nawierzchni żwirowej o szerokości 4,0 m z poboczami o szerokości 0,5 m oraz łukami wyokrąglającymi o promieniach $R=3,0$ m.

Na terenie między ścieżką, a jezdnią zaprojektowano opaskę o szerokości 1,0 m, którą należy uzupełnić warstwą gleby urodzajnej i obsiać mieszkanką traw.

Niweletę ciągu pieszo - rowerowego zaprojektowano w dostosowaniu do rzędnych istniejącego zagospodarowania terenu (drogi boczne, bramy wjazdowe, posadowienia ogrodzeń przyległych posesji itp.).

Na podstawie badań podłoża gruntowego oraz w oparciu o „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni przeznaczonych do ruchu bardzo lekkiego oraz innych części dróg (WR-D-63)” zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

- droga powiatowa nr 2115B – przekrój nr 1 /KR1/:
 - warstwa ściernalna z betonu asfaltowego AC11S dla KR1 grub. 5 cm,
 - podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- Zjazdy o nawierzchni żwirowej:
 - nawierzchnia z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, warstwa grub. 20 cm.

Odwodnienie na całej długości drogi będzie odbywało się powierzchniowo, poprzez odprowadzenie wody na przydrożne rowy. Większość poboczy na terenie, przez który przebiega droga jest zawyżona, co utrudnia prawidłowe odwodnienie jej korony. Przepusty pod drogą są w dobrym stanie technicznym.

Podstawowe parametry techniczne:

- kategoria drogi – powiatowa ,
- kategoria ruchu – KR1,
- klasa drogi – L,
- prędkość projektowa – $V_p = 60$ km/h,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- ilość pasów ruchu – 2.

3.6. Natężenie ruchu

Natężenie ruchu na projektowanej drodze jest niewielkie i związane głównie z obsługą zabudowy jednorodzinnej. W większości są to pojazdy osobowe z niewielkim odsetkiem pojazdów ciężarowych (pojazdy służb komunalnych).

Nie należy się spodziewać wzrostu natężenia ruchu drogowego w związku z przebudową drogi. W dalszym ciągu będzie to ruch lokalny obsługujący przyległą zabudowę.

3.7 Zasady ogólne:

W zastosowanym na czas robót oznakowaniu i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego lica znaków (tablic) powinny być wykonane w typie generacji 2 albo folii przyrównanej. Znaki stosowane do oznakowania robót będą z grupy wielkości średnie (S).

Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy bezwzględnie każdorazowo zastępować w sposób nie powodujący uszkodzenia, ani obniżenia jego parametrów technicznych, pamiętając każdorazowo o jego odświeżeniu po zakończeniu robót. Krawędź robót od strony pasa ruchu musi być wydzielona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3.8 Projektowana organizacja ruchu:

W związku z koniecznością przeprowadzania prac przy przebudowie drogi dla pieszych i rowerów wzdłuż drogi powiatowej 2115B (budowa jezdni bitumicznej, budowa zjazdów, budowa przepustów, budowa utwardzeń z betonowej kostki brukowej, oczyszczenie i odtworzenie istniejących rowów przydrożnych, karczowanie pni drzew i budowa przepustów) przewidziano wprowadzenie czasowej organizacji ruchu polegającej na połówkowych zamknięciach przebudowywanych odcinków drogi. Na czas prac wymagających zajęcia pobocza i jednego pasa ruchu zostanie wprowadzony na danym odcinku drogi ruch wahadłowy. Wykonawca przy tego typu robotach zobowiązany jest dzielić je na odcinki technologiczne zgodnie z jego potencjałem i przyjętymi dziennymi działkami roboczymi, a ruch wahadłowy zobowiązany jest wprowadzać etapami. W przypadku braku ręcznego sterowania ruchem przez uprawnionych do tego pracowników, odcinki ruchu wahadłowego (etapy) należy dobierać w sposób umożliwiający wzajemną widzialność pojazdów wjeżdżających z przeciwnych stron na zwężeniu jezdni. Schematy oznakowania poszczególnych etapów znajdują się na rysunkach nr 4 i 5.

Całkowita długość odcinka przebudowywanej drogi wynosi ok. 0+000 – 0+925 km. Planowane roboty budowlane prowadzone będą od 15 kwietnia 2024 r. do końca 2024 r.

3.9 Opis występujących zagrożeń i utrudnień:

W trakcie realizacji robót może wystąpić szereg sytuacji zagrażających zdrowiu lub życiu użytkowników dróg, takich jak najechanie na osoby pracujące bądź piesze, zagrożenie ze strony pracującego sprzętu budowlanego, maszyn i pojazdów budowlanych, niedostosowania się do znaków drogowych przez kierujących pojazdami. Zaleca się przestrzeganie przepisów BHP i znaków drogowych.

3.10 Zalecenia końcowe:

- Projektowane znaki i zapory drogowe należy wykonać i ustawić zgodnie z rozporządzeniem MI w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach z dn. 3 lipca 2003 r (Dz.U. nr 220 poz.2181) – zał. 4.
- Podczas zmniejszonej przejrzystości powietrza oraz o zmierzchu i w nocy, konieczne jest umieszczenie nad tablicami prowadzącymi U – 3d oraz nad zaporami drogowymi U – 20b opraw świetlnych koloru żółtego ze światłem pulsacyjnym.
- Jednostki prowadzące roboty w pasie drogowym zobowiązane są do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót oraz innych, zastosowanych w związku z wykonywanymi robotami.
- Wykonawca poszczególnych etapów robót zobowiązany jest do przywrócenia nawierzchni jezdni, chodników i poboczy do stanu pierwotnego tj. przed rozpoczęciem robót i zagęszczenia gruntu.
- Po wykonaniu poszczególnych etapów robót należy na przedmiotowych odcinkach wprowadzać stałą organizację ruchu przygotowaną w odrębnym opracowaniu.
- Miejsca prowadzonych robót należy oznakować zgodnie z załączonymi schematami organizacji ruchu.
- Przed rozpoczęciem robót, należy uzyskać zezwolenie zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego.

Planowany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu od 15 kwietnia 2024 r. do końca 2024 r.

Autor opracowania:

mgr inż. Łukasz Głazewski