

# OPIS TECHNICZNY

**do projektu tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót na czas prowadzenia przebudowy ulicy Mostowej w Krasnymstawie w km 0+329 - 0+845 z wyłączeniem mostu w km0+495 - 0+580**

## I PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Zlecenie Inwestora;
2. Projekt budowlany przebudowy ulicy Mostowej;
3. Rozporządzenie Min. Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. N. 177 poz. 1729);
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr.170 poz.1393);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczenia na drogach ( Dz. U. Nr.220 poz.2181 z późn. zmianami);
6. Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dn. 20 czerwca 1997 r (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zmianami);
7. Wizja w terenie;

## II CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest zaprojektowanie tymczasowej organizacji ruchu oraz zabezpieczenia robót na czas realizacji przebudowy ulicy Mostowej stanowiącej dojazdu do mostu drogowego na rz. Wieprz. Długość przebudowywanej ulicy Mostowej to 431m, z przebudowy wyłączony jest most drogowy, który jest objęty odrębnym opracowaniem.

Przebudowa ulicy Mostowej polegać będzie m.in. na:

- frezowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej do założonego profilu;
- ułożeniu nowej nawierzchni mieszanki z SMA8;
- rozbiórce istniejących chodników; obrzeży; krawężników;
- ułożeniu nowych krawężników granitowych i betonowych;
- wykonaniu nowych chodników z kostki brukowej betonowej;
- wykonanie zjazdów publicznych i indywidualnych;

Celem projektowanej inwestycji jest kompleksowa przebudowa ulicy dla zapewnienia maksymalnej funkcjonalności układu komunikacyjnego oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu kołowego i pieszego. W wyniku przeprowadzonej przebudowy ulicy wraz

z mostem powstanie nowoczesny układ komunikacyjny łączący wiele przyległych ulic. Realizacja tych robót przyczyni się do poprawy jakości środowiska naturalnego. Zmniejszy się ilość unoszonego się w powietrzu pyłu i kurzu. Zmniejszy się również ilość uszkodzeń mechanicznych pojazdów powstałych w wyniku istniejących wybojów, kolein, bądź nierówności.

### III STAN ISTNIEJĄCY

Ulica Mostowa stanowi jedną z głównych ulic miasta Krasnystaw i stanowi dojazd do centralnej części miasta. Jest to droga (ulica) powiatowa klasy G (główna). Po ulicy odbywa się tylko ruch samochodów osobowych, obowiązuje strefa ograniczonej prędkości 40km/h oraz ograniczenie rzeczywistej masy pojazdów do 10t.

Ulica Mostowa na przedmiotowym odcinku zabudowana jest zabudową mieszkaniową i usługową w zdecydowanej większości po stronie lewej. Występują tu zakłady usługowe, sklepy, bank, budynki mieszkalne. Natomiast po stronie prawej tereny zamknięte, przejście mostem przez rz. Wieprz oraz infrastruktura OSIR. Występuje tu znaczne natężenie ruchu kołowego, osobowego rzędu 3 tysiące pojazdów/ dobę. Występuję także obustronny ruch pieszych o znacznym natężeniu.

Stan nawierzchni jezdni określa się jako zły. Występują nierówności podłużne i poprzeczne oraz spękania i wybrzuszenia szczególnie w obrębie skrzyżowania z ul. Zamkową i Browarną.

Ponadto dodatkowe zdeformowania nawierzchni jezdni występują w pobliżu urządzeń obcych jak wpusty uliczne czy studzienki kanalizacyjne.

Istniejące obustronne krawężniki granitowe i betonowe są popękane, wyszczerbione i nierówne powstałe w wyniku intensywnej wieloletniej eksploatacji. Nawierzchnia chodników z kostki brukowej również wykazują oznaki intensywnej wieloletniej eksploatacji. Zarówno nawierzchnia jezdni jak i krawężniki, obrzeża oraz nawierzchnia chodników wymagają wymiany.

### IV PROJEKTOWANA TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Całkowitą długość przebudowywanej ulicy tj. 431m, podzielono na V ETAPÓW. Każdy etap wykonywany jest połówkowo co przedstawiono za pomocą SCHEMATÓW. Na rysunku nr.2 przedstawiono istniejące oznakowanie poziome oraz pionowe.

Podział na ETAPY robót:

- **ETAP I** km 0+329 - 0+400 (schematy 1.1-1.4) dł. 71m;
- **ETAP II** km 0+400 - 0+495 ( schematy 2.1-2.2) dł. 95m;
- **ETAP III** km 0+580 - 0+660 (schematy 3.1-3.2) dł. 80m;
- **ETAP IV** (schemat 4.1 w km 0+580 - 0+750, dł.170m; schemat 4.2 w km 0+660 - 0+750) dł. 90m
- **ETAP V** km 0+750 - 0+845 (schematy 5.1-5.3) dł. 95m.

Każdy schemat przedstawiono graficznie na rys. nr. 3.1.1 - 3.5.3.

Na rysunku nr.4 przedstawiono schemat organizacji ruchu i zabezpieczenia robót na zwężeniu przy budowie chodników, wymianie krawężników, budowie wjazdów.

Przewidziano kierowanie ręczne ruchem przez osoby wyszkolone i posiadające uprawnienia.

Założono możliwość stosowania sygnalizacji świetlnej na zaprojektowanych wahadłach. Stosowanie sygnalizacji świetlnej wymaga:

- dołożenia znaku ostrzegawczego A-29 "sygnalizacja świetlna" do słupka na którym znajdują się znaki A-14 "roboty drogowe" oraz zwężenie jezdni prawostronne A-12b bądź lewostronne A-12c.

Założono ograniczenie prędkości do 30km/h ze względu na specyfikę budowy, występowanie dużego i ciężkiego sprzętu budowlanego, co wymaga wzmożonej uwagi i ostrożności.

#### ***Zasady umieszczania znaków i urządzeń bezpieczeństwa na drogach:***

- Tablica prowadząca U-3d winna być umieszczona na wysokości 0,9 – 1,5m licząc od poziomu jezdni do dolnej krawędzi tablicy. Zarówno białe tło tablicy jak i strzałki czerwone powinny być wykonane z materiałów odblaskowych jak dla znaków pionowych, wyposażone w światła ostrzegawcze koloru żółtego.
- Zapora U-20b do wygrodzień poprzecznych powinna być umieszczona na wysokości 0,9 – 1,5m licząc od poziomu jezdni do dolnej krawędzi zapory ze światłami ostrzegawczymi koloru żółtego.
- Zapora U-20a umieszczona na wysokości 0,9 – 1,1m nad jezdnią (górna krawędź zapory) powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej i wyposażone w lampy ostrzegawcze koloru żółtego.

Tablice prowadzące i zapory drogowe winny być umocowane solidnie na stabilnym stojaku z obciążnikiem.

Znaki drogowe pionowe należy umieszczać tak, aby odległość od krawędzi jezdni nie była mniejsza niż 0,5m.

Wysokość dolnej krawędzi znaku pionowego nie powinna być mniejsza od 2m.

Do wykonania lic znaków stosuje się folię odblaskową typu 2 lub folię przyzmatyczną.

Oznakowanie tymczasowe robót znakami pionowymi stosuje się o jedną grupę wielkości wyższą, niż stosowane stałe na danym odcinku drogi.

Znaki umocowuje się na słupkach metalowych Ø60-70 za pomocą uniwersalnego uchwytu. Słupki muszą być stabilnie połączone z podłożem.

## **V UWAGI KOŃCOWE**

1. Po zakończeniu robót pas drogowy oraz tymczasowa organizacja ruchu zostaną przywrócone do stanu pierwotnego.
2. Niniejszy projekt podlega zatwierdzeniu przez organ zarządzający ruchem na drogach zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729).
3. Planowany termin rozpoczęcia robót kwiecień 2017r.

Opracował: