



STADIUM:	PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU.	EGZ.
NAZWA INWESTYCJI:	ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZY BUDYNKU WSPÓLNOTY MIESZKANIOWEJ OSSOWSKIEGO 5.	
ADRES OBIEKTU:	Częstochowa, ul. Andersena, ul. Ossowskiego.	
TERMIN WPROWADZENIA:		
TERMIN ZAKOŃCZENIA:		
BRANŻA:	INŻYNIERIA RUCHU	
INWESTOR:	Gmina Miasto Częstochowa Ul. Śląska 11/13 42-217 Częstochowa	
DATA WYKONANIA:	Maj 2019 r.	
ZESPÓŁ AUTORSKI:		
PROJEKTANT:	mgr inż. Andrzej PRZYBYLSKI	
NR UPRAWNIEN:	SLK/4107/PWOD/12	
OPRACOWANIE:	mgr inż. Paweł NIEDZIELSKI	
NR UPRAWNIEN:	-	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
I.1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI.	3
I.1.1.	Przedmiot i zakres opracowania.	3
I.1.2.	Podstawa opracowania.	3
I.1.3.	Wykorzystane materiały.	3
I.2.	STAN ISTNIEJĄCY.	3
I.3.	OZNAKOWANIE PROJEKTOWANE.	3
I.3.1.	Założenia ogólne i sposób oznakowania.	3
I.3.2.	Wykaz oznakowania.	4
I.3.3.	Zalecenia wykonawcze.	4
II.	CZĘŚĆ GRAFICZNA.....	5
NR RYS.	NAZWA RYSUNKU	SKALA
E-01	PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE TYMCZASOWE	1:500

I. CZĘŚĆ OPISOWA.

I.1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.

I.1.1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu drogowego na potrzeby realizacji inwestycji polegającej na budowie zjazdu indywidualnego do nieruchomości położonej na działce nr ewid 56/6, obręb 311, tj. zjazdu indywidualnego z ul. Andersena w Częstochowie na teren posesji przy ul. Ossowskiego 5.

I.1.2. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania niniejszej dokumentacji stanowią:

- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018.1990 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. 2018.2068 z późn. zm.);
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124);
- 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. 2019.880);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017.784).

Wykonawca robót, których dotyczy niniejszy projekt organizacji ruchu, zobowiązany jest stosować się do wyżej wymienionych aktów prawnych i przepisów szczegółowych, a także innych przepisów dotyczących prowadzonych prac, których nie wymieniono powyżej.

I.1.3. WYKORZYSTANE MATERIAŁY.

Opracowanie niniejsze wykonano w oparciu o następujące materiały:

- mapę zasadniczą do celów projektowych w skali 1:500;
- pomiary sytuacyjno-wysokościowe oraz inwentaryzację wykonane przez zespół projektujący w marcu oraz kwietniu 2019 r.

I.2. STAN ISTNIEJĄCY.

Planowane roboty będą odbywały się w ciągu ul. Andersena, która jest drogą gminną wewnętrzną bez numeru ewidencyjnego. Obszar opracowania znajduje się w terenie zabudowanym (tj. wyznaczonym znakami D-42), a także wewnątrz strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h (wyznaczonej znakami B-43).

Ulica Andersena w granicach opracowania posiada jezdnię o nawierzchni z betonu cementowego (dylatowane płyty betonowe, prawdopodobnie wylewane na miejscu), której szerokość wynosi ok. 3,0 m. Jezdnia jest obramowana krawężnikami betonowymi 15x30 cm. Przy krawężniach jezdni znajdują się chodniki z płytek betonowych – szerokość chodników: 1,5-1,7 m.

Ulica spełnia funkcję drogi dojazdowej do budynków wielorodzinnych. Maksymalne godzinowe natężenie ruchu pojazdów nie przekracza ok. 60 P/h. Natężenie ruchu pieszych nie przekracza ok. 50 os./h w szczycie.

W granicach opracowania nie występuje oznakowanie poziome i pionowe.

I.3. OZNAKOWANIE PROJEKTOWANE.

I.3.1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE I SPOSÓB OZNAKOWANIA.

Oznakowanie projektowane, które wskazano w części graficznej, posiada dopiski „Proj.” przy oznaczeniu grupy i numeru znaku. Projektowane oznakowanie pionowe jest przedstawione na rysunkach symbolami kolorowymi. W granicach opracowania nie występuje stałe oznakowanie poziome i pionowe. Ze względu na charakter robót oraz niewielką ich uciążliwość nie wprowadzono tymczasowego oznakowania poziomego. Z powodu lokalizacji w strefie ograniczonej prędkości oraz istn. szerokości jezdni uznano za niecelowe wprowadzanie dodatkowych ograniczeń prędkości oraz zakazów wyprzedzania (manewr ten de facto jest niemożliwy).

Biorąc pod uwagę krótki odcinek zajęcia pasa drogowego, dobrą widoczność, lokalizację w strefie ograniczonej prędkości, charakter prac oraz stosunkowo niewielkie natężenie ruchu pojazdów i pieszych wytyczanie tymczasowych przejść dla pieszych uznano za niecelowe.

Roboty będą prowadzone po wschodniej stronie jezdni z ograniczeniem szerokości pasa ruchu do 2,75 m na długości ok. 12 m – szerokość jezdni zostanie zmniejszona o ok. 25 cm – wyłącznie na potrzeby wymiany krawężnika. Ponadto po stronie wschodniej

planuje się całkowite wyłączenie chodnika z ruchu pieszych na czas realizacji robót. Nie wprowadza się sterowanego ruchu wahadłowego, gdyż zakres ograniczeń w ruchu nie zmienia istniejących warunków. Roboty będą oznakowane zgodnie ze schematami wskazanymi na rysunku E-. Wykaz oznakowania wskazano w poniższym zestawieniu.

I.3.2. WYKAZ OZNAKOWANIA.

Tab. 1. Wykaz użytego oznakowania pionowego.

Znak	ilość
A-12b	1
A-12c	1
A-14	2
B-41	2
U-20b	2 m
U-20c	4 m
Tab. „Przejście drugą stroną ulicy”	2

I.3.3. ZALECENIA WYKONAWCZE.

Oznakowanie musi być dobrze widoczne zarówno w porze dziennej jak i nocnej. Tarcze znaków pionowych (a także tablice i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego) muszą być wykonane przy użyciu folii odblaskowej II generacji lub folii pryzmatycznej. Tarcze znaków należy utrzymywać w odpowiednim stanie podczas okresu obowiązywania organizacji. Słupki znaków tymczasowych muszą być zaopatrzone w wyróżnik w postaci naklejonego pionowo żółtego paska folii odblaskowo-fluorescencyjnej o wymiarach (50x3) cm. Należy stosować tarcze znaków z grupy M (małe).

Wykorzystane znaki oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także sposób ich ustawienia, muszą być zgodne z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124).

Wszelkie prace należy wykonywać w sposób powodujący jak najmniejsze utrudnienia ruchu drogowego. Pracownicy wykonujący roboty w granicach pasa drogowego muszą być wyposażeni w odzież ostrzegawczą o jaskrawych barwach (pomarańczowej lub żółtej), wykonaną z materiałów odblaskowych.

Po zakończeniu robót oznakowanie należy doprowadzić do stanu obowiązującego przed wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu.

Projektowane znaki drogowe powinny być usytuowane w miejscach wskazanych na rysunkach z uwzględnieniem poniższych wysokości i odległości:

