

**BPBK s.a.**Biuro Projektów
Budownictwa
Komunalnego
spółka akcyjna
w Gdańsku

Egzemplarz nr 1

ul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk-Wrzeszcz
tel. centr.: 58 341-40-11, fax: 58 341-89-46, e-mail: dn@bpbk.com.plUmowa nr KB/806/UI/165-W/2013 / 0151
KB/263/UI/44-W/2015 / 0287
PW/2.3/E3

PROJEKT WYKONAWCZY

Branża: **DROGOWA***Nazwa opracowania:* **TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU***Przedsięwzięcie:* **Rewitalizacja terenów dzielnicy Chylonia w Gdyni wraz z rozbudową ulic Komierowskiego, Opata Hackiego, Zamenhofs i Św. Mikołaja oraz budowa kolektora deszczowego do rzeki Chylonki.***Zamawiający / Inwestor:* **Gmina Miasta Gdyni
81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54**

<i>Autor opracowania</i>	mgr inż. Paweł Gębski		
<i>Sprawdzający</i>	mgr inż. Paweł Niewczas	<i>specj.: drogowa upr. nr POM/0275/POOD/13</i>	
<i>Inżynier Projektu</i>	mgr inż. Jan Tadeusz Kosiedowski	<i>specj.: konstrukcyjno-inżynierska upr. nr 2808/Gd/87; izba POM/BD/2260/01</i>	
<i>Stanowisko</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Specjalność, numer uprawnień</i>	<i>Podpis</i>

Gdańsk, styczeń 2016 r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

KRS: 0000148000 - Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Kapitał Akcyjny 600 000,00 PLN (opłacony w całości); REGON: 190008942; NIP: 584-025-35-62
Rachunek bankowy nr: 12 1240 5442 1111 0000 5375 8491



ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I OPIS TECHNICZNY	2
1. Podstawa opracowania.....	2
2. Cel i zakres opracowania.....	2
3. Rozwiązania projektowe.....	2
4. Założenia wyjściowe do etapowania robót na czas budowy.....	2
5. Oznakowanie robót.....	3
II CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	
Rys. nr 0 Orientacja.....	
Rys. nr S1a Schemat objazdów dla rysunku 1a	
Rys. nr 1a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 1b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 1c Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 2a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 2b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 3a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 3b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 3c Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr S4a Schemat objazdów dla rysunku 4a	
Rys. nr 4a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 4b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 5a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 5b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 5c Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 6a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 6b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 7a Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 7b Tymczasowa organizacja ruchu	1:500
Rys. nr 8 Tymczasowa organizacja ruchu	1:500

1. Podstawa opracowania.

Podstawami opracowania są:

- 1) umowa zawarta pomiędzy **Zamawiającym** a **Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.**, z siedzibą w Gdańsku;
- 2) mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).
- 4) „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”, wprowadzona do stosowania Zarządzeniem nr 7148/12VI/M z dnia 10 lipca 2012 r. Prezydenta Miasta Gdyni.
- 5) Standardy Dostępności zgodnie z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni nr 10740/13/VI/U z dnia 17.05.2013 r.
- 6) Wizje w terenie

2. Cel i zakres opracowania.

Celem opracowania jest tymczasowa organizacja ruchu dla przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja terenów dzielnicy Chylonia w Gdyni wraz z rozbudową ulic Komierowskiego, Opata Hackiego, Zamenhofs i Św. Mikołaja oraz budowa kolektora deszczowego do rzeki Chylonki – Etap 3”.

Zakres prac obejmuje:

Ustawienie oznakowania pionowego oraz wymalowanie oznakowania poziomego w zakresie ulicy: Ludwika Zamenhofs wraz z wjazdami, miejscami postojowymi oraz chodnikami, dojazdem do garaży, łącznikiem, dojazdem do liceum.

3. Rozwiązania projektowe.

Założenia projektowe:

- **ul. Ludwika Zamenhofs**

- droga **gminna** nr 135621G
- klasa drogi: D 1/2 (lokalna, jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku,);
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h;
- szerokość pasa ruchu 2x3m, szerokość jezdni 6m;
- pochylenie poprzeczne: dwustronne - 2,0%.
- przekrój uliczny: na terenie zabudowy;
- dwustronny chodnik zmiennej szerokości 2-7m.
- powiązanie z układem zewnętrznym na zachodzie poprzez skrzyżowanie z ulicą Chylońską na wschodzie z ul. Komierowskiego.
- Skrzyżowania z drogami wewnętrznymi.

- **Dojazd do garaży.**
 - droga wzdłuż garaży
 - klasa drogi: D 1/2 (dojazdowa, jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku,);
 - prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
 - szerokość pasa ruchu $2 \times 2,5$ m, szerokość jezdni 5m;
 - pochylenie poprzeczne: jednostronne - 2,0%.
 - przekrój uliczny: na terenie zabudowy;
- **Łącznik.**
 - klasa drogi: D 1/2 (dojazdowa, jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku,);
 - prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
 - szerokość pasa ruchu $2 \times 2,5$ m, szerokość jezdni 5m;
 - pochylenie poprzeczne: jednostronne - 2,0%.
 - przekrój uliczny: na terenie zabudowy;
- **dojazd do liceum.**
 - klasa drogi: D 1/2 (dojazdowa, jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku,);
 - prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
 - szerokość pasa ruchu $2 \times 2,5$ m, szerokość jezdni 5m;
 - pochylenie poprzeczne: jednostronne - 2,0%.
 - przekrój uliczny: na terenie zabudowy;

4. Założenia wyjściowe do etapowania robót na czas budowy.

Przyjęto następujące założenia etapowania budowy:

- 1) Zapewnienie możliwości jak najszybszego wykonania projektowanej kanalizacji deszczowej
- 2) zapewnienie dojścia i dojazdu do jak największej liczby posesji w obszarze robót drogowych,
- 3) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów w rejonie prowadzonych prac budowlanych.

5. Oznakowanie robót.

Przyjęto zastosowanie następujących typów znaków drogowych: tarcze duże i średnie folia odbłaskowa II generacji,
 Ustawienie tarcz tablic powinno być takie, aby odległość krawędzi tarczy do krawędzi jezdni wynosiła min. 0,5m. W przypadku, gdy znak znajduje się nad chodnikiem należy umieścić jego tarczę na wysokości 2,50 m. Ponadto ustawienie znaków powinno zostać wykonane zgodnie z instrukcją o znakach drogowych pionowych. Szczegóły organizacji ruchu i rozmieszczenia znaków pokazano na rysunkach od nr 1.1 do nr 1.18 organizacji ruchu na czas budowy, odpowiednio dla poszczególnych etapów budowy.

5.1 Oznakowanie pionowe

Zastosowano następujące grupy znaków:

- średnie – znaki typu A, B, (grupa podstawowa);

Przyjęto tarcze znaków drogowych stalowe ocynkowane z ramką, pokryte folią II typu. Należy zastosować mocowanie tarcz uniemożliwiające ich obrót.

5.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać farbą rozpuszczalnikową albo taśmami odblaskowymi koloru żółtego.

UWAGA !

1. Wykonawca poinformuje mieszkańców o utrudnieniach wynikających z prowadzonych robót z co najmniej tygodniowym wyprzedzeniem.
2. Wykonawca uzgodni z właścicielami posesji sposób dojścia i dojazdu do każdej nieruchomości w czasie prowadzonych robót.
3. W czasie prowadzenia robót, wykonawca zapewni mieszkańcom dojazd i dojście do posesji.

W przypadku konieczności udostępnienia pieszym przejścia nad wykopami przy pracach drogowych oraz dojścia do posesji wykonawca powinien stosować kładki dla pieszych U-28.

Projektowane oznakowanie pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dz. U. RP załącznik nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.

- Wszelkie roboty budowlane wykonawca zobowiązany jest wykonać zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym i normami branżowymi. Należy zwrócić uwagę na organizację placu budowy, szczególnie w miejscu gdzie nie uda się uniknąć prac budowlanych pod ruchem samochodowym i pieszym.
- Wszystkie prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby minimalizować negatywne skutki prowadzonych robót dla ruchu kołowego i pieszego. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie możliwie najlepszych warunków bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy robotników budowlanych. W przypadkach nieuniknionych utrudnień należy minimalizować czas ich trwania.

Opracował:
mgr inż. Paweł Gębski