

Inwestor:

Gmina Kruszwica
88-150 Kruszwica
ul. Nadgoplańska 4

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS ROBÓT

Inwestycja:

Budowa mostu nad rzeką Noteć wraz z przebudową drogi gminnej
nr 150833C w miejscowości Kobylniki

Adres:

gmina Kruszwica,
powiat inowrocławski, woj. kujawsko-pomorskie
droga gminna nr 150833C

Zarządca drogi:

Burmistrz Kruszwicy

Zarządzający ruchem:

Starosta Inowrocławski

Opracował:

mgr inż. Łukasz Strzyż

Bydgoszcz, sierpień 2019

SPIS TREŚCI:

Opis techniczny str. 3

Załączniki:

Zestawienie znaków str. 6

Część rysunkowa:

Plan orientacyjny str. 9

Rys. 1 Tymczasowa organizacja ruchu - etap 1 str. 10

Rys. 2 Tymczasowa organizacja ruchu - etap 2 str. 11

Rys. 3 Tymczasowa organizacja ruchu - etap 3 str. 12

Uzgodnienia:

Opinia Burmistrza Kruszwicy nr PIFZ-D.7221.1.21.2019 z dnia 18.11.2019r.

Opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Inowrocławiu nr ZDP-T/2404/2019 z dnia 21.11.2019r.

Opinia Komendy Powiatowej Policji w Inowrocławiu nr R-4570/19/5734/SG z dnia 01.12.2019r.

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- projekt zagospodarowania terenu,
- wizja lokalna oraz inwentaryzacja własna miejsca inwestycji
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. z 2018 , poz. 1990, z późn. zm.),
- Ustawa o drogach publicznych (t.j.: Dz.U. z 2018 r., poz. 2068 z późn. zm.);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U z 2017 poz.784)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 poz.2311 z późn. zm.) łącznie z załącznikami nr 1,2, 3 i 4;
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019r. poz. 2310 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j.: Dz.U. z 2016, poz. 124).

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakresem opracowania objęto organizację ruchu na czas robót związanych z budową mostu nad rzeką Noteć wraz z przebudową drogi gminnej nr 150833C w miejscowości Kobylniki.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

droga gminna 150833C

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie inowrocławskim na terenie gminy Kruszwica. Odcinek drogi objęty opracowaniem położony jest w ciągu drogi gminnej nr 150833C. Początek opracowania znajduje się na wysokości świetlicy wiejskiej w miejscowości Kobylniki tj. posesji nr 26C, zaś koniec stanowi skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2568C. Droga w całości posiada nawierzchnię asfaltową o zmiennej szerokości 5,2-5,6m. Wzdłuż drogi od świetlicy do obiektu mostowego po obu stronach znajdują się tereny rolnicze. Natomiast pomiędzy obiektem a skrzyżowaniem z drogą powiatową, po lewej stronie drogi znajduje się teren

spółki wodno-ściekowej w Kruszwicy, na którym znajduje się miejsko-gminna oczyszczalnia ścieków, zaś po prawej teren rolniczy.

W chwili obecnej ze względu na zły stan techniczny mostu droga jest zamknięta dla ruchu bezpośrednio przed mostem. Zarówno od wschodu jak i zachodu odcinki drogi stanowią ślepe dojazdy do oczyszczalni oraz terenów rolniczych.

droga powiatowa 2568C

Droga powiatowa nr 2568C stanowi drogę klasy głównej „G” relacji Sikorowo-Kruszwica. Droga posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości ok. 5,0m. Ruch na drodze w dużej mierze można określić jako gospodarczy. Droga stanowi połączenie Sikorowa z drogą krajową nr 62 w Kruszwicy. Przechodzi m.in. przez Łojewo, Szarlej. Średnie dobowe natężenie pojazdów ogółem na przedmiotowym odcinku (obejmującym skrzyżowanie z drogą gminną) wynosi ok. 3645 P/dobę wg danych z pomiarów z 2015r.

4. OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ

Obecnie brak jest istniejących elementów zagrożenia. Natomiast wśród zagrożeń wynikających z wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu można wymienić:

- dezinformacje kierowców
- ruch po zwężonych odcinkach drogi

Wśród zagrożeń wynikających z prowadzonych robót można wymienić;

- obecność ciężkich maszyn w przestrzeni pasa drogowego zajmujących część jezdni

W związku z powyższym należy zadbać o prawidłowe umieszczenie znaków i tablic drogowych, tak by były widoczne i czytelne z odpowiedniej odległości oraz nie zostały niczym przysłonięte.

5. ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS PROJEKTOWANYCH PRAC

Szczegóły oznakowania w trakcie robót przedstawiono na załączonych planach sytuacyjnych organizacji ruchu. Prace podzielono na trzy etapy wg pikietażu zaznaczonego na załączonych rysunkach. Ewentualne zmiany długości poszczególnych etapów należy uzgodnić z inwestorem.

Przy przebudowie drogi zaprojektowano wykonanie prac metodą połówkową z zachowaniem przejezdności drogi. Etapowanie prac ma na celu zapewnienie dojazdu do istniejących zjazdów. Nie przewiduje się wprowadzenia tymczasowej sygnalizacji ruchu wahadłowego – ze względu na fakt iż ruch na drodze to tylko dojazd od strony Kobylnik do dwóch zjazdów publicznych na pola uprawne oraz po przeciwnej stronie obiektu dojazd do

spółki wodno-ściekowej – a więc pojedyncze pojazdy. Pozostawiona szerokość jezdni dla ruchu wraz z poboczem umożliwia wyminięcie się pojazdów.

W sumie przewiduje się 5 etapów:

ETAP 0 – Obejmuje wiadukt oraz odcinki dróg dojazdowych – do pierwszego zjazdu. Odcinek ten realizowany będzie w całości niezależnie od etapów i długości działek roboczych. Zamknięty dla ruchu do zakończenia prac.

Wraz z wykonaniem tego etapu cały odcinek drogi wraz z obiektem będzie posiadał docelowe parametry i zostanie oddany do użytku (docelowa nowa geometria, nowe nawierzchnie wraz z docelową organizacją ruchu).

ETAP 1 – Obejmuje połówki jezdni (od południowej strony) na odcinku od km drogi 1+058 do 1+301,00 oraz od 1+565,70 do skrzyżowania z drogą powiatową. Na odcinku po zachodniej stronie obiektu od początku robót do zjazdu po północnej stronie drogi kierowcy mają do dyspozycji prawie całą obecną szerokość jezdni od 3,75 do 5,50m plus pobocze. Na dalszym odcinku następuje zajęcie części istn. jezdni i pozostawienie dla ruchu min 3,0m plus pobocze. Należy tu zapewnić ręczne sterowanie ruchem w razie konieczności. Natomiast po wschodniej stronie obiektu następuje częściowe zajęcie istn. jezdni i pozostawienie dla ruchu min 3,5m oraz pobocze. Wzdłuż pobocza biegnie trawnik. Na odcinku tym pojazdy mogą się swobodnie wyminąć (do dyspozycji jest ok. 6,0m pasa drogowego).

Przy skrzyżowaniu z drogą powiatową należy w razie konieczności zapewnić ręczne sterowanie ruchem w celu umożliwienia bezpiecznego obejścia terenu robot przez pieszych od strony przystanku w kierunku oczyszczalni. Ten zakres prac przy samym skrzyżowaniu należy wykonać jak najszybciej.

Po wykonaniu etapu pas drogowy posiadać będzie po wschodniej stronie połówkę nowej jezdni o szerokości 3,5m z poboczem 1,5m i rowem, zaś po zachodniej stronie część jezdni o szer 3,0-3,85m wraz z poboczem 1,5m i rowem.

ETAP 2 – Obejmuje północną część drogi po wschodniej stronie obiektu na odcinku od km 1+565,70 do skrzyżowania z drogą powiatową oraz północną część drogi po zachodniej stronie obiektu od km 0+900,00 do 1+301,00. Na odcinkach tych ruch odbywa się po połówkach drogi wykonanych w etapie 1 z wyjątkiem początku trasy od km 0+900,00 do 1+058,00, gdzie ruch odbywa się po istniejącej jezdni.

Po wykonaniu etapu pas drogowy na odcinku od 1+058,0 do 1+301,00 oraz 1+565,70 do skrzyżowania z drogą powiatową posiadać będzie docelowe zagospodarowanie terenu (nowa jezdnia szer. 7,0m, obustronne pobocza 1,5m, rowy, zieleń). Natomiast na odcinku od km 0+900,00 do 1+058,00 wykonana będzie północna połówka jezdni (jezdni szer. 3,85m z poboczem 1,5m).

ETAP 3 – Obejmuje południową połówkę jedni na odcinku od km 0+900,00 do 1+058,00 oraz wykonanie nakładki na wschodniej stronie skrzyżowania z drogą powiatową. Po wykonaniu etapu pas drogowy posiadać będzie docelowe zagospodarowanie.

Po wykonaniu każdego z etapów pas drogowy będzie miał postać docelową, projektowaną. W miarę postępu prac i realizowaniu kolejnych etapów możliwe będzie wdrażanie docelowej organizacji ruchu.

Zaleca się wykonywać etapy wg podanej kolejności. Dopuszcza się zmianę kolejności w uzgodnieniu z inwestorem.

W przypadku konieczności wykonania prac wpływających na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu (kładzenie mas ścieralnych, znaczne zwężenia jezdni, dostawa materiałów itp.) należy bezwzględnie wprowadzić ręczne sterowanie ruchem przez uprawnione osoby. Przy pracach w obrębie wspomnianych zjazdów należy zapewnić do nich dostęp i w razie potrzeby również ręcznie pokierować ruchem.

W okresie od zmierzchu do świtu oraz w warunkach złej widoczności (np. mgły) należy na zaporach U-20b oraz tablicach kierujących U-3c i U21a/b umieścić i włączyć lampy ostrzegawcze U-35.

Dla projektowanych znaków pionowych należy zastosować folię odblaskową typu 2 oraz dodatkowo wyróżniki na słupkach z pasków żółtej folii odblaskowej 3x50cm. Znaki powinny być wykonane w wielkości dużej.

Oznakowanie musi być wykonane zgodnie z załącznikami do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu: **30 maj 2020r.**

Przewidywany termin przywrócenia stałej organizacji ruchu: do **01 stycznia 2022r.**

6.UWAGI KOŃCOWE

W czasie robót należy kontrolować stan techniczny tymczasowych znaków drogowych oraz zabezpieczenie miejsca prowadzonych robót. Pozostałe zasady stosowania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą być zgodne z załącznikami wymienionymi w punkcie 1.

7. Analiza skutków jakie powodują dla uczestników ruchu zastosowane w projektowanej organizacji ruchu znaki ostrzegawcze i zakazu

Projektowana organizacja ruchu zakłada zastosowanie znaków ostrzegawczych w postaci A12b, A12c, A14 oraz znaków zakazu w postaci B33, B25 B42 – typowych dla oznakowania robót drogowych prowadzonych w pasie drogowym przy zajęciu części jezdni.

Zastosowanie powyższych znaków poprzedzono analizą skutków jakie niesie dla uczestników ruchu ich wprowadzenie.

Znaki A12b i A12c mają na celu ostrzeżenie kierujących o jednostronnym zwężeniu jezdni

Znaki A14 ma na celu poinformowanie kierujących pojazd o trwających robotach drogowych

Znaki B33 mają na celu ograniczenie prędkości pojazdów na odcinku prowadzonych robót

Znaki B25 mają na celu zabronienie wyprzedzania pojazdami na odcinkach o ograniczonej widoczności. B42 anuluje powyższe zakazy.

Projektowane oznakowanie ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na projektowanym odcinku drogi, na którym trwają roboty drogowe. Odpowiednio wczesne ostrzeżenie kierujących o robotach drogowych przy zwężonej drodze oraz ograniczenie prędkości wraz z zakazem wyprzedzania mają za zadanie zapewnić bezpieczeństwo zarówno kierującym pojazd jak i robotnikom pracującym przy drodze. Bez tego oznakowania szczególnie po zmroku i w warunkach złej widoczności mogłoby dojść do niebezpiecznych zdarzeń drogowych.

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

Symbol znaku	Liczba sztuk	Rodzaj znaku	Uwagi
A-12b	2	duze	-
A-12c	2	duze	-
A-14	5	duze	-
B-33	2	duze	30km/h
	2	duze	40km/h
	2	duze	60km/h
B-25	3	duze	-
B-41	1	duze	-
D-4a	1	duze	-
D-4b	2	duze	-
F-5	1	duze	-
F-6a	2	duze	-
U-3d	3		-
U-20b	13	-	1,75m,
U-21a/b	70	-	-

Uwaga:

Dla znaków pionowych należy zastosować folię odblaskową typu 2 oraz dodatkowo wyróżniki na słupkach z pasków żółtej folii odblaskowej 3x50cm.

Rys.0 Plan orientacyjny (1:16 500)

