Jednostka projektowa:

PRACOWNIA PROJEKTOWA rodes MARCIN WRÓBEL

Pracownia Projektowa
RODES
Marcin Wróbel
Ul. Chopina 6A/5
71-450 Szczecin

NIP: 851-220-09-30
REGON: 321293077
TEL.: 792-78-05-16
EMAIL: rodes.mw@gmail.com

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Tytuł opracowania:	REMONT CHODNIKA W CIĄGU UL. KAPITAŃSKIEJ I STORRADY ŚWIĘTOSŁAWY ORAZ UPORZĄDKOWANIE PARKOWANIA POJAZDÓW W CIĄGU PRZEDMIOTOWYCH ULIC
Inwestor:	GMINA MIASTO SZCZECIN ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU MIEJSKIEGO UL. S. KLONOWICA 5 71-241 SZCZECIN
Adres inwestycji:	UL. KAPITAŃSKA I STORRADY ŚWIĘTOSŁAWY, SZCZECIN
Nr ewidencyjne działek:	OBRĘB 1028: NR 1/3, 6/7, 17/1, 18, 21 OBRĘB 1029: NR 30, 32
Branża:	DROGOWA
Nr umowy:	ZDITM – 107/2015

	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektował:	mgr inż. Marcin Wróbel	ZAP/0170/POOD/11	

LIPIEC 2016
SZCZECIN

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA....4
2. PODSTAWA OPRACOWANIA....4
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO....4
4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO....5
5. ANALIZA WPŁYWU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ISTNIEJĄCY RUCH POJAZDÓW I PIESZYCH....8
6. WYTYCZNE I ZALECENIA DO REALIZCJI PRAC....8
7. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU....8

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:10 000
2. SCHEMAT ETAPOWANIA ROBÓT
3. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP I – SKALA 1:500
4. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP II – SKALA 1:500
5. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP III – SKALA 1:500
6. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP IV – SKALA 1:500
7. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP V – SKALA 1:500
8. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP VI – SKALA 1:500
9. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP VII – SKALA 1:500
10. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP VIII – SKALA 1:500
11. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP IX – SKALA 1:500
12. PLAN TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP X – SKALA 1:500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest tymczasowa organizacja ruchu dla zadania pn.: „Remont chodnika w ciągu ul. Kapitańskiej i Storrady Świętosławy oraz uporządkowanie parkowania pojazdów w ciągu przedmiotowych ulic".

Teren objęty opracowaniem – działki o numerach ewidencyjnych: 1/3, 6/7, 17/1, 18, 21, obręb 1028 oraz 30, 32 obręb 1029– znajduje się w Szczecinie przy ul. Kapitańskiej i Storrady Świętosławy, w dzielnicy Śródmieście, na granicy osiedla Stare Miasto i Drzetowo-Grabowo.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest:

- aktualna mapa do celów projektowych, skala 1:500,
- inwentaryzacja w terenie,
- obowiązujące przepisy i normy projektowe:
  - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U z 2002 r. Nr 170, poz.1393).
  - Załączniki nr 1 - 4 do 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. z 2003 r. Nr 220 poz.2181).
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ulica Kapitańska jest dwukierunkową, jednojezdniową drogą gminną. Na przedmiotowym odcinku szerokość jezdni waha się w granicach od około 7,9 do 9,0 m; nawierzchnia jezdni z kostki brukowej kamiennej jest w dostatecznym stanie technicznym. Niniejsza ulica posiada obustronny chodnik o szerokości od 2,0 do 4,0 m, wykonany z różnych materiałów tj.: z płyt chodnikowych betonowych, kostki betonowej, kostki kamiennej oraz płyt kamiennych. Droga jest oświetlona – na odcinku od ul. Jana z Kolna do ul. Storaddy Świętosławy latarnie znajdują się po stronie wschodniej, natomiast na odcinku od ul. Storrady Świętosławy do skrzyżowania z ul. Starzyńskiego po stronie zachodniej. Wody opadowe spływają do istniejącego systemu kanalizacji ogólnospławnej poprzez wpusty deszczowe zlokalizowane w ulicy. W pasie drogowym znajduje się sieć kanalizacji ogólnospławnej, sieć wodociągowa, sieć oświetleniowa napowietrzna, sieć elektroenergetyczna, sieć teletechniczna, sieć gazowa oraz ciepłownicza.

Ulica Storrady Świętosława jest jednokierunkową drogą gminną. Szerokość jezdni waha się w granicach od około 5,0 do 8,0 m; nawierzchnia jezdni z kostki brukowej kamiennej jest w dostatecznym stanie technicznym. Niniejsza ulica posiada jednostronny chodnik, znajdujący się po wschodniej stronie jezdni, o szerokości od 3,0 do 5,0 m, wykonany z różnych materiałów tj.: z płyt chodnikowych

betonowych, kostki betonowej, kostki kamiennej oraz płyt kamiennych. Droga jest oświetlona – latarnie znajdują się po stronie wschodniej. Wody opadowe spływają do istniejącego systemu kanalizacji ogólnospławnej poprzez wpusty deszczowe zlokalizowane w ulicy. W pasie drogowym znajduje się sieć kanalizacji ogólnospławnej, sieć wodociągowa, sieć oświetleniowa napowietrzna, sieć elektroenergetyczna, sieć teletechniczna oraz sieć gazowa.

4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Projektowane rozwiązanie przewiduje istniejących chodników w ciągu ul. Kapitańskiej i Storrady Świętosławy oraz uporządkowanie parkowania pojazdów w ciągu przedmiotowych ulic.

W celu zapewnienia dojazdu i dojścia do posesji przewidziano etapowanie prac. Planowane prace będą wymagały zajęcia chodnika oraz części jezdni. Tymczasowa organizacja ruchu zakłada wprowadzenie 10 etapów (zgodnie z załączonym w części rysunkowej schematem):

Etap I

Obejmuje remont chodnika po wsch. stronie ul. Kapitańskiej, na odcinku od skrzyżowania z ulicami Parkową-Starzyńskiego-Swarożyca do posesji nr 5a. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego, z wyłączeniem dojścia mieszkańców do posesji, a także zajęcie części jezdni. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Dojście do posesji umożliwia zastosowanie kładek dla pieszych U-28. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35 . Na dojazdach do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A-12b lub A12-c, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znak zakazu B-33. Po zachodniej stronie ul. Kapitańskiej wprowadzono znak B-36 z tabliczką T-24 oraz tabliczką, informującą od kiedy zakaz obowiązuje (znaki te wprowadzić z kilkudniowym wyprzedzeniem). W ciągu ul. Starzyńskiego przy skrzyżowaniu z ul. Kapitańską wyznaczono czasowe przejście dla pieszych (dojście do przejścia należy tymczasowo utwardzić za pomocą np. płyt betonowych).

Etap II

Obejmuje remont chodnika po zach. stronie ul. Kapitańskiej wraz z wykonaniem miejsc postojowych oraz wysp dzielących na jezdni, na odcinku od skrzyżowania z ul. Parkową-Starzyńskiego-Swarożyca do wysokości posesji nr 5a. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego oraz zajęcie części jezdni. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojazdach do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A-12b lub A12-c, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znak zakazu B-33. W ciągu ul. Starzyńskiego przy skrzyżowaniu z ul. Kapitańską wyznaczono czasowe przejście dla pieszych (dojście do przejścia należy tymczasowo utwardzić za pomocą np. płyt betonowych).

Etap III

Obejmuje remont chodnika po płn. stronie ul. Kapitańskiej wraz z wykonaniem miejsc postojowych oraz wysp dzielących na jezdni, na odcinku od posesji nr 5a do posesji nr 4. Przewiduje zamknięcie

chodnika dla ruchu pieszego, z wyłączeniem dojścia mieszkańców do posesji, a także zajęcie części jezdni. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Dojście do posesji umożliwia zastosowanie kładek dla pieszych U-28. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojazdach do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A-12b lub A12-c, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znaki zakazu B-33. Po południowej stronie ul. Kapitańskiej wprowadzono znak B-36 z tabliczką T-24 oraz tabliczką, informującą od kiedy zakaz obowiązuje (znaki te wprowadzić z kilkudniowym wyprzedzeniem).

Etap IV

Obejmuje remont chodnika i zjazdów do garaży po płd. stronie ul. Kapitańskiej oraz zach. stronie ul. Storrady Świętosławy. Ponadto obejmuje wykonanie miejsc postojowych oraz wysp dzielących na jezdni, na wysokości posesji nr 5. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego, a także zajęcie części jezdni, z zapewnieniem dojazdu do garaży. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojazdach do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A-12b, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znaki zakazu B-33, oraz na ul. Kapitańskiej znak F-6a. O utrudnieniach w dostępie do garaży poinformować ich użytkowników.

Etap V

Obejmuje remont chodnika i zjazdów po płn. stronie ul. Kapitańskiej wraz z wykonaniem miejsc postojowych oraz wysp dzielących na jezdni, na odcinku od posesji nr 4 do wysokości posesji nr 7. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego, z wyłączeniem dojścia mieszkańców do posesji, a także zajęcie części jezdni, z zapewnieniem dojazdu do garaży. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Dojście do posesji umożliwia zastosowanie kładek dla pieszych U-28. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojazdach do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A-12b lub A12-c, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znaki zakazu B-33. Po zachodniej stronie ul. Kapitańskiej wprowadzono znak B-36 z tabliczką T-24 oraz tabliczką, informującą od kiedy zakaz obowiązuje (znaki te wprowadzić z kilkudniowym wyprzedzeniem).

Etap VI

Obejmuje remont chodnika i zjazdów po płn. stronie ul. Kapitańskiej wraz z wykonaniem miejsc postojowych na jezdni, na odcinku od posesji nr 7 do skrzyżowania z ul. Jana z Kolna. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego, z wyłączeniem dojścia mieszkańców do posesji, a także zajęcie części jezdni, z zapewnieniem dostępu do bram wjazdowych. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Dojście do posesji umożliwia zastosowanie kładek dla pieszych U-28. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojeździe do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A12-c, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znaki

zakazu B-33, zaś od strony ul. Jana z Kolna znaki F-6a. Po zachodniej stronie ul. Kapitańskiej wprowadzono znak B-36 z tabliczką T-24 oraz tabliczką, informującą od kiedy zakaz obowiązuje (znaki te wprowadzić z kilkudniowym wyprzedzeniem).

Etap VII

Obejmuje remont chodnika i zjazdów po płd. stronie ul. Kapitańskiej , na odcinku od posesji nr 7 do skrzyżowania z ul. Jana z Kolna. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego, z wyłączeniem dojścia mieszkańców do posesji, a także zajęcie części jezdni, z zapewnieniem dostępu do bram wjazdowych. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, U-20b i tablice prowadzące U-3d wyposażone w światła ostrzegawcze U-35, znak zakazu B-41 oraz tablicę informującą o przejściu drugą stroną ulicy. Dojście do posesji umożliwia zastosowanie kładek dla pieszych U-28. Ponadto na jezdni ul. Kapitańskiej ustawiono tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojeździe do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A12-b, A-14, A-30 z tabliczką „Piesi" oraz znaki zakazu B-33, zaś od strony ul. Jana z Kolna znaki F-6a.

Etap VIII

Obejmuje remont chodnika i zjazdu wzdłuż budynków przy ul. Storrady Świętosławy wraz z wykonaniem miejsc postojowych i wyspy dzielącej na jezdni. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego, z wyłączeniem dojścia mieszkańców do posesji, a także zajęcie części jezdni pod komunikację pieszą. Dodatkowo wykonany zostanie „połówkowy" remont chodnika przy przejściu dla pieszych wzdłuż ul. Jana z Kolna. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c. Dojście do posesji umożliwia zastosowanie kładek dla pieszych U-28. Na dojeździe do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A12-c, A-14, znak zakazu B-33,a na dalszym odcinku A-30 z tabliczką „Piesi".

Etap IX

Obejmuje remont chodnika po przeciwnej stronie budynku przy ul. Storrady Świętosławy 1, wzdłuż istniejącego parkingu. Przewiduje zamknięcie chodnika dla ruchu pieszego oraz zajęcie części jezdni.
Dodatkowo wykonany zostanie „połówkowy" remont chodnika przy przejściu dla pieszych wzdłuż ul. Jana z Kolna. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c, tablice prowadzące U-3d, znak zakazu B-41 wraz z tablicą informującą o przejściu drugą stroną ulicy oraz tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojeździe do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A12-b, A-14, znak zakazu B-33 oraz A-30 z tabliczką „Piesi".

Etap X

Obejmuje „połówkowy" remont chodnika przy przejściu dla pieszych wzdłuż ul. Jana z Kolna oraz obustronne zajęcie części jezdni. W związku z powyższym zastosowano zapory drogowe U-20c oraz tablice kierujące U-21a i U-21b, wyposażone w światła ostrzegawcze U-35. Na dojeździe do remontowanego odcinka zastosowano znaki ostrzegawcze A12-a i A-14.

Plan tymczasowej organizacji ruchu przedstawiono na rys. 3-12.

5. ANALIZA WPŁYWU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ISTNIEJĄCY RUCH POJAZDÓW I PIESZYCH

W związku z projektowanymi rozwiązaniami i etapowaniem prac przewiduje się okresowe utrudnienia w ruchu kołowym oraz parkowaniu pojazdów związane z zawężeniem jezdni. Wystąpią również utrudnienia w ruchu pieszych, spowodowane odcinkowym remontowaniem chodników.

6. WYTYCZNE I ZALECENIA DO REALIZCJI PRAC

- Pojazdy i maszyny budowlane nie mogą blokować pasów ruchu przeznaczonych dla ruchu ogólnego.
- Wykonawca robót (inwestor) wystąpi na 7 dni przed zamierzonym zajęciem pasa drogowego do właściwego zarządu drogi z wnioskiem o odpowiednie zezwolenie.
- Osoby wykonujące roboty powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą barwy jaskrawej z odblaskami.
- Znaki drogowe należy wykonać o grupę większe od znaków istniejących, lica znaków z folii odblaskowej.
- Wykonawca robót zobowiązany jest zapewnić dojazd dla służb ratunkowych i porządkowych do wszystkich posesji, do których ograniczono dostęp na skutek wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu.
- Oznakowanie pionowe należy ustawić z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej lokalizując słupki w miarę możliwości poza ciągami pieszymi i rowerowymi względnie jak najbliżej ich krawędzi.
- Wszystkie elementy oznakowania powinny odpowiadać przepisom zawartym w Rozporządzeniu 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 oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
- Całość oznakowania należy przez czas trwania budowy utrzymywać w należytym stanie, wszelkie ubytki w oznakowaniu powinny być niezwłocznie usunięte przez Wykonawcę.
- W czasie prowadzenia robót należy zapewnić bezpieczeństwo i ciągłość ruchu pieszego.
- Po zakończeniu poszczególnych etapów realizacji robót pas drogowy powinien być przywrócony do stanu użyteczności technicznej zapewniającej bezpieczeństwo poruszania się pojazdów i pieszych.

7. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu – II - III kwartał 2016 r.

Opracował:

mgr inż. Marcin Wróbel

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA