



CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

TEMAT: Linia 351: Budowa w ramach przystanków przesiadkowych,
parkingu P&R oraz urządzeń związanych z integracją transportu:
Przystanek Grzędzice Stargardzkie

ADRES INWESTYCJI: dz. nr 1/3, obr. Lipnik

INWESTOR: Gmina Stargard
ul. Rynek Staromiejski 5
73-110 Stargard

BRANŻA: drogowa

OPRACOWAŁ: mgr inż. Maciej KASPRZYK
upr. ZAP/0037/POOD/08

Egzemplarz Inwestora

DATA: SZCZECIN, kwiecień 2021r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

1. CZĘŚĆ OPISOWA

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

RYS. OR1	PLAN ORIENTACYJNY	1 : 10 000
RYS. OR2	PLAN OZNAKOWANIA I ZABEZPIECZENIA ROBÓT	1 : 500

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Materiały wyjściowe

- Umowa z Wykonawcą Robót,
- Aktualny wtórniki geodezyjne
- Obowiązujące Prawo Budowlane, Polskie Normy, przepisy i zasady wiedzy technicznej,
- Materiały własne projektanta, inwentaryzacje i pomiary w terenie,
- Inwentaryzacja zieleni,
- Warunki techniczne gestorów sieci.

2. PRZEDMIOT, ZAKRES, CEL ORAZ OCZEKIWANY EFEKT INWESTYCJI

2.1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania: pt. „Linia 351: Budowa w ramach przystanków przesiadkowych, parkingu P&R oraz urządzeń związanych z integracją transportu: Przystanek Grzędzice Stargardzkie” umożliwiającego uzyskanie prawomocnej decyzji o pozwoleniu na budowę.

Zakres opracowania obejmuje zagospodarowanie terenu mające na celu urządzenie miejsc postojowych dla samochodów osobowych zlokalizowanych w ciągu zaprojektowanej przez odrębne biuro drogi służącej do obsługi terenów kolejowych. Dodatkowo zaprojektowano biletomat oraz dwa kasowniki służące do obsługi ruchu pasażerskiego na linii 351.

Rozwiązania projektowe zostały dostosowane do projektu zrealizowanego przez MGGP S.A. Kraków oraz projektu stacji przekątnikowej systemu ERTMS/GSM zrealizowanego na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2.2. ADRES INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na działkach: 1/3 obręb Lipnik oraz 376/2 obręb Grzędzice.

Zakres oddziaływania inwestycji obejmuje wyłącznie działki, na których została zlokalizowana inwestycja. Jako zakres oddziaływania inwestycji, zgodnie z art. 3, punktem 20 ustawy Prawo budowlane jest rozumiany teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego wprowadzający ograniczenie zagospodarowania i zabudowy terenu w związku z inwestycją do granic działek, na których zlokalizowano inwestycję.

2.3. CEL I EFEKT INWESTYCJI

Inwestycja polegająca na budowie uzupełniania układu komunikacyjnego przystanku przesiadkowego ma na celu wykonanie układu komunikacyjnego umożliwiającego sprawne korzystanie z przebudowanego przystanku pasażerskiego stacji PKP Grzędzice. Zaprojektowane miejsc postojowych umożliwia połączenie różnych transportu kołowego i kolejowego przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska.

Realizacja projektu poprawi dostępność przyległego terenu i poprawi warunki komunikacji samochodowej.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. DROGA ORAZ ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA

W chwili obecnej tereny przyległe do stacji PKP Grzędzice stanowią teren częściowo zagospodarowany, umożliwiający przemieszczanie się pojazdów po istniejącej drodze o nawierzchni brukowej, posiadającej połączenie z drogą publiczną – ulicą Gryfa. Droga ta zostanie przebudowana zgodnie z projektem MGGP.

Sąsiedztwo oraz teren inwestycji w dużej mierze jest terenem nieuporządkowanym, porośniętym nieregularną, niekomponowaną zielenią w postaci drzew oraz krzewów.

3.2. INFRASTRUKTURA SASIADUJĄCA I PODZIEMNA

Na terenie objętym inwestycją znajdują się następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacyjna
- sieć energetyczna

3.3. ISTNIEJĄCE PODŁOŻE

Rodzaj gruntu zalegającego w podłożu poniżej warstw konstrukcyjnych istniejącej nawierzchni określono za pomocą opinii geotechnicznej sporządzonej na podstawie danych archiwalnych publikowanych w formie map przez Państwowy Instytut Geologiczny. Na podstawie przeprowadzonych analiz opracowano opinię geotechniczną, na podstawie której określono inwestycję jako zaliczającą się do warunków gruntowych prostych, czyli do pierwszej kategorii geotechnicznej. Szczegółowe informacje dotyczące istniejącego podłoża zawiera opinia geotechniczna.

4. PROJEKTOWANE PARAMETRY TECHNICZNE

- zaprojektowano łącznie 28 miejsc postojowych dla samochodów osobowych;
- zaprojektowano plac manewrowy umożliwiający zawracanie pojazdów i wyjazd na ulicę Gryfa;
- budowa oświetlenia;
- budowa biletomatu oraz dwóch kasowników;
- wycinka kolidującej zieleni.

5. Rozwiązania projektowe

Na szerokości wjazdu należy ustawić barierę U-20b ze znakiem B-1, aby uniemożliwić obcym pojazdom wjazd na teren budowy. W odległości 40 m od początku robót należy ustawić znaki B-25 i B-33 z ograniczeniem do 30 km/h. W odległości 50 m od początku robót należy ustawić znak A-30 z tabliczką „Wyjazd z budowy”. Od strony jezdni obszar robót związanych z ułożeniem kabli, należy wygrodzić zaporami U-20a.

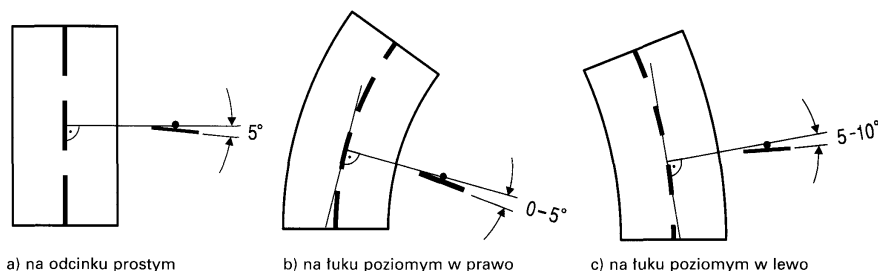
Szczegółowe rozmieszczenie projektowanych znaków przedstawiono na rysunku OR2 – „Plan oznakowania i zabezpieczenia robót”.

WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH I URZĄDZEŃ BRD

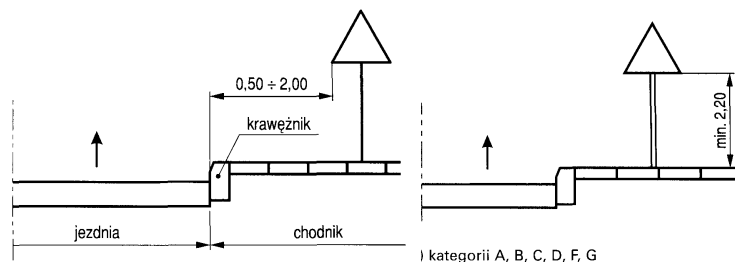
Należy zastosować znaki z grupy wielkości **M (małe)**

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	Wysokość (n=0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300n
duże	D	1050	900	900	900+225n
średnie	S	900	800	600	600+150n
małe	M	750	600	600	600+150n
mini	MI	600	400	400	400+100n

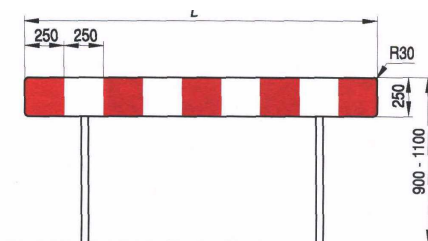
Tab. 1. Podstawowe wielkości znaków drogowych



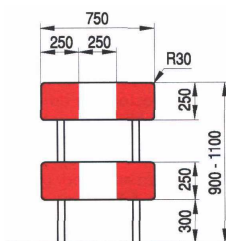
Rys. 1. Odchylenie poziome tarczy znaku



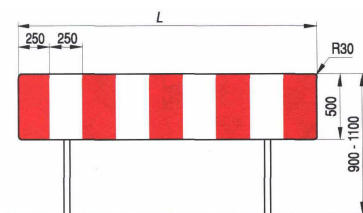
Rys. 2. Odległość znaków od krawędzi jezdni oraz wysokość umieszczania znaków.



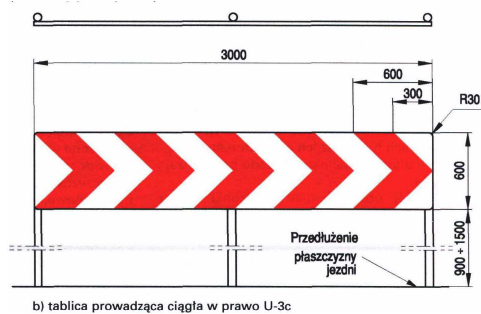
Rys. 3. Wzór zapory drogowej pojedynczej U-20a. $L=750, 1250, 1720, 2250, 2750\text{mm}$.



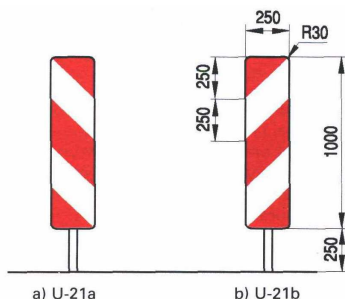
Rys. 4. Wzór zapory drogowej podwójnej U-20c



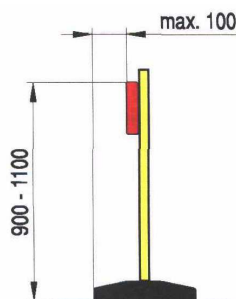
Rys. 5. Wzór zapory drogowej pojedynczej szerokiej U-20b



Rys. 6. Wzór tablicy prowadzącej U-3c



Rys. 7. Wzory tablic kierujących U-12a, U-21b



Rys. 8. Ustawienie zapory drogowej.

6. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień.

Możliwe zagrożenia:

- wypadki samochodowe spowodowane brakiem stosowania się kierujących do tymczasowej organizacji ruchu,
- poruszanie się maszyn oraz pojazdów budowy w rejonie prowadzenia robót,
- poruszanie się pracowników w rejonie prowadzenia robót.

Możliwe utrudnienia:

- zajęcie części lub nawet całego pasa ruchu przez maszynę lub pojazd budowy,
- miejscowe zwężenia jezdni,
- ograniczenia prędkości,
- utrudnienia dla ruchu kołowego w przypadku konieczności wprowadzenia ręcznego kierowania ruchem przez osobę uprawnioną,
- utrudnienia dla ruchu pieszego,
- utrudnione dojazdy do posesji.

7. Uwagi ogólne.

- Znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego użyte do oznakowania i zabezpieczenia miejsc robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania prac.
- Po zakończeniu prac tymczasowe znaki drogowe i urządzenia brd należy zdemontować, a teren pasa drogowego przywrócić do stanu pierwotnego,
- Pojazdy i maszyny nie mogą blokować pasów ruchu przeznaczonych dla ruchu drogowego. Powinny być wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny barwy żółtej lub pomarańczowej, widoczny ze wszystkich stron z odl. 500 m. (przy dobrej przejrzystości powietrza).
- Wszystkie znaki ustawione na czas zmienionej organizacji ruchu powinny być wykonane w technice odblaskowej z zastosowaniem folii odblaskowej 2-go typu.

- Znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa „B”, informację o typie folii oraz dane identyfikujące producenta umieszczone na tylnej stronie znaku,
- Na urządzeniach brd należy zastosować lampy drogowe, wysyłające pulsujące światło ostrzegawcze koloru czerwonego w ilości 2 szt., które rozmieszcza się w odstępach maksymalnie 2,0m i które migają z częstotliwością stosowaną w sygnalizacji świetlnej (tj. $2\pm 0,25$ Hz, tj. 120 ± 15 przerw/minutę),
- Pracownicy pracujący w pasie drogowym powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym lub żółtym.

Niezależnie od przedstawionych sposobów oznakowania i zabezpieczenia planowanych robót ich wykonawca musi przestrzegać przepisów ustawy „Prawo o ruchu drogowym” oraz szczególnych przepisów BHP przy robotach budowlanych.

8. Termin wprowadzenia zmian oraz przywrócenia stałej organizacji ruchu

Planowana realizacja robót – do końca I kwartału 2023 roku.

Opracował:

mgr inż. Maciej Kasprzyk
UPR. ZAP/0037/POOD/08