

OPIS TECHNICZNY

Do projektu organizacji ruchu na czas przebudowy drogi gminnej od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz przez wieś Kiersnówek i most na rzece Bronka

1.Podstawa opracowania

W związku z przebudową drogi gminnej od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz przez wieś Kiersnówek i most na rzece Bronka o łącznej długości 6,90515 km opracowano projekt organizacji ruchu na czas prowadzonych robót.

Dokumentację techniczną opracowano na podstawie:

- umowy zawartej z Gminą Brańsk,
- projektu techniczno – budowlanego przebudowy drogi,
- wizji lokalnych w terenie,
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki i Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie; Dz.U. nr 43 z 14 maja 1999 r., poz.4,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.nr.170, poz.1393),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03 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.nr 220 z 2003 r., poz. 2181).

2.Charakterystyka stanu istniejącego

Droga objęta przebudową została podzielona do celów projektowych na cztery odcinki.

I odcinek - przebiega od granic administracyjnych miasta Brańsk od km 0+021 do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo w km 5+496,24. W swym przebiegu droga stanowi istotny element ciągu komunikacyjnego z Brańska, przez Kiersnówek do Kiersnowa, a w dalszym przebiegu do Bociek położonych przy drodze Białystok – Lublin. W chwili obecnej nie ma ciągłości ruchu drogowego na w/w ciągu, ponieważ brakuje mostu na rzece Bronka w km 0+309,70, a jedynie występuje kładka dla pieszych umożliwiającą ruch pieszych. Droga posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej.

II Odcinek – przebiega od skrzyżowania z odcinkiem I w km 1+199,30 I odcinka przez miejscowość Kiersnówek do skrzyżowania z I odcinkiem w km 1+529,36 odcinka I. Na odcinku objętym opracowaniem o długości 699,27 m droga posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej w km 0+000 – 0+101 oraz 0+416,70 – 0+699,27 złym stanie technicznym.

III odcinek – przebiega od skrzyżowania z I odcinkiem w km 1+926,30 w kierunku drogi Brańsk – Bielsk Podlaski. Na całej długości III odcinka tj. 525,43 m droga posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej w złym stanie technicznym.

IV odcinek – przebiega od skrzyżowania z II odcinkiem przez miejscowość Kiersnówek do km 0+205,21. Od PPT do km 0+165 występuje nawierzchnia brukowcowa o szerokości 4,00 m, posiadająca znaczne deformacje. Od km 0+165 do KPT występuje nawierzchnia z kruszyw naturalnych wymagająca wzmocnienia.

3.Rozwiązania projektowe

Otoczenie drogi na odcinku objętym przedsięwzięciem stanowią grunty rolne oraz obszar zabudowany o charakterze zabudowy indywidualnej w miejscowościach Kiersnówek i Majorowizna.

Układ dróg tj. połączenie poszczególnych odcinków ze sobą oraz z innymi drogami, umożliwiającymi alternatywny dojazd do poszczególnych działek, stwarza możliwość wykonywania robót przy całkowitym wyłączeniu ruchu drogowego.

W ramach realizacji przebudowy drogi objętej projektem, zgodnie ze zleceniem Inwestora wyszczególniono III Etapy:

ETAP I – obejmuje budowę mostu na rzece Bronka w km 0+309,70 o długości 12,00 m oraz przebudowę drogi na dojazdach do mostu od km 0+189,16 do km 0+414,86

ETAP II – obejmuje przebudowę drogi na odcinkach I (z wyłączeniem Etapu I), II, III i IV w zakresie realizacji robót ziemnych, zjazdów, podbudowy, uzupełnienia poboczy, oznakowanie pionowego, odwodnienia oraz nawierzchni z betonu asfaltowego o grubości 5 cm – warstwy wiążącej (w tym na odcinku Etapu I)

ETAP III- obejmuje wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm wraz z uzupełnieniem poboczy na wszystkich odcinkach objętych opracowaniem

W celu realizacji wyżej opisanych zakresów robót drogę podzielono na następujące odcinki:

ODCINEK 1: od km 0+245 do km 0+370 na czas budowy mostu należy oznakować zgodnie ze schematem Nr 1.

Działkę roboczą należy wygradzić przy użyciu zapory drogowej U-20 b i tablicy kierującej U-3d ustawionych w sposób przedstawiony na planie sytuacyjnym. Na wygradzeniach U-20 b i U-3d należy umieścić światła ostrzegawcze U-35 koloru żółtego.

Wykopy należy zabezpieczyć pryzmami z piasku wysokości min. 0,5 m rozmieszczonymi jak na schemacie umożliwiającymi dojazd na plac budowy z jednego kierunku.

Do oznakowania robót konieczne będzie ustawienie następujących znaków pionowych:

A-14 „roboty na drodze” – 3 szt.

C-4 „ „ – 1 szt.

B-1 „zakaz ruchu” – 2 szt.

D-4a „ „ – 1 szt.

U-20 b „ „ – 1 szt.

U-3d „ „ – 1 szt.

U-35 4 szt.

4.Uwagi końcowe

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymywane w należyтым stanie przez cały okres trwania robót.

Wszystkie znaki drogowe, zapory i tablice kierujące powinny być z kategorii „średnie” oraz pokryte folią odbłaskową 1 typu.

Na planach sytuacyjnych pokazano przykładowe długości etapów przy prowadzeniu robót. Wykonawca w zależności od możliwości przerobowych i potrzeb może zmienić ich długość, lecz pod warunkiem ustawienia oznakowania przewidzianego dla występującego ograniczenia w ruchu.

Harmonogram prac powinien umożliwiać wykonanie robót w jak najkrótszym czasie. Wykonawca powinien z odpowiednim wyprzedzeniem poinformować właścicieli działek leżących w obrębie projektowanych robót o czasowym utrudnieniu w dostępie do posesji.

Wykonawca zobowiązany jest zapewnić bezpieczną pracę ludzi i sprzętu.