

SZCZEGÓŁOWE SPECYFIKACJE TECHNICZNE
na opracowanie projektów organizacji ruchu przy prowadzeniu robót
na drogach krajowych GDDKiA Oddziału w Olsztynie

1. Wstęp

1.1 Przedmiot SST

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej są wymagania dotyczące opracowania projektów organizacji ruchu przy prowadzeniu robót na drogach krajowych GDDKiA Oddziału w Olsztynie.

1.2 Zakres stosowania SST.

Szczegółowa Specyfikacja Techniczna jest stosowana jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji zadania: Przebudowa nawierzchni w ciągu drogi krajowej nr 16 na odcinku Olsztyn – Mrągowo od km 199+175 do km 200+650Z”

1.3 Zakres prac objętych SST.

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą wykonania projektów organizacji ruchu przy prowadzeniu robót na drogach krajowych GDDKiA Oddziału w Olsztynie.

2. Zawartość projektów organizacji ruchu.

2.1 Opis techniczny:

- nazwa drogi, odcinek, km od do
- charakterystyka istniejącej drogi (parametry geometryczne drogi, ruch, przebieg drogi)
- termin wprowadzenia i zakończenia robót,
- podstawa opracowania,

2.2 Plan orientacyjny w skali 1:10000 lub 1:25000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy z dokładnym opisem zadania .

2.3 Plan sytuacyjny w skali 1:1000 obejmujący stan istniejący drogi, inwentaryzację istniejącego oznakowania poziomego i pionowego, urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz projektowaną organizację ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu).

2.4 Opinia Komendanta Wojewódzkiego Policji na karcie uzgodnień.

2.5 Imię i nazwisko autora opracowania.

2.6 Projekt musi być sporządzony w min. trzech egzemplarzach.

2.7 Projekt powinien min. na 14 dni przed rozpoczęciem robót być złożony do GDDKiA O/Olsztyn do zatwierdzenia. Przed każdym etapem zmieniającym w sposób znaczący oznakowanie należy opracować projekt dla danego etapu i złożyć do zatwierdzenia.

3 Przepisy związane.

3.2 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami).

3.3 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).

3.4 Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz.1393).

3.5 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) wraz z załącznikami nr 1-4:

- zał. nr 1 – znaki drogowe pionowe
- zał. nr 2 – znaki drogowe poziome
- zał. nr 3 – sygnały drogowe
- zał. nr 4 – urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

ZASADY ORGANIZACJI RUCHU W ZWIĄZKU Z PROWADZONYMI ROBOTAMI

1. W warunkach kontraktowych (SIWZ i umowa) należy umieścić wytyczne organizacji robót, które muszą być dotrzymane w celu zapewnienia minimalnych utrudnień w ruchu (kosztów społecznych) i maksymalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - a) minimalizowanie całkowitego czasu prowadzenia robót
 - b) minimalizowanie długości odcinków wyłączonych z ruchu
 - c) zapewnienie takiej organizacji robót, która umożliwiłaby minimalizowanie, a nawet przerywanie robót w dniach weekendowych oraz w dniach wyjazdów i powrotów wakacyjnych – oddając do ruchu całą szerokość jezdni
 - d) stosowanie takich parametrów geometrycznych i technicznych, aby tymczasowe przejazdy i przełączki gwarantowały przejazd z prędkością nie mniejszą niż 60 km/h (dot. odcinków, na których nie występują stałe ograniczenia ruchu)
 - e) stosowanie na odcinkach prowadzonych robót ręcznego sterowania ruchem przez przeszkolone osoby posiadające aktualne zaświadczenie wydane przez Komendę Wojewódzką Policji, zapewnienie możliwości stosowania przenośnej sygnalizacji detekcyjnej
 - f) oznakowanie robót przy użyciu kompletnego oznakowania pionowego i poziomego o parametrach funkcjonalnych, o wymiarach i parametrach technicznych zgodnych z rozporządzeniem
 - g) ustawienie znaków ostrzegawczych i informacyjnych, szczególnie o zawężeniach przekroju drogi i objazdach możliwie najdalej prowadzonych robót
 - h) szczególnie staranne i kompletne wykonanie zabezpieczeń krawędzi robót równoległych do osi drogi
 - i) stosowanie do oznakowania znaków i urządzeń brd o bezpiecznych konstrukcjach z materiałów lekkich i bezpiecznych dla kierujących pojazdami w przypadku najechania na nie
 - j) wyposażenie pojazdów i sprzętu na prowadzonych robotach w lampy zespolone, nadające sygnały świetlne błyskowe barwy żółtej, widoczne ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500 m przy dobrej przejrzystości powietrza. W przypadku kolumny pojazdów dotyczy to pierwszego pojazdu od strony nadjeżdżających uczestników ruchu
 - k) zapewnienie tymczasowego odblaskowego oznakowania poziomego w okresach przejściowych w przypadkach etapowego wykonywania poszczególnych warstw nawierzchni dopuszczających na nich ruch w dłuższym okresie czasu
 - l) obowiązkowe i każdorazowe usuwanie lub zasłanianie po zakończeniu robót ustawionych na czas robót znaków w celu zapewnienia wiarygodności
2. Oznakowanie i zabezpieczenie robót w pasie drogowym musi być zgodne z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu, a roboty muszą być wykonywane zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem.
3. Osoby pracujące w pasie drogowym muszą być wyposażeni w kamizelki ostrzegawcze barwy pomarańczowej z elementami odblaskowymi.
4. Do oznakowania robót należy zastosować znaki pionowe „duże”, których lica muszą być wykonane z folii odblaskowej typu 2.
5. Lica urządzeń brd mają być odblaskowe.
6. Oznakowanie powinno być każdorazowo ustawiane, gdy zajmowana jest jezdnia lub jej część. W przypadku, gdy odcinek drogi jest wyłączony z ruchu na długości ponad 100 m lub gdy widoczność nadjeżdżających pojazdów jest ograniczona (wzniesienie, łuk itp.) wymaga się ustawienia sygnalizacji świetlnej.
7. Przed wyłączonym z ruchu odcinkiem drogi stosować tablice kierujące zespolone ze światłami ostrzegawczymi U-35 umieszczonymi nad tablicami, tworzącymi efekt „fali świetlnej” oraz tablicę prowadzącą ciągiem.
8. Do oznaczenia końca strefy robót stosować zapory drogowe U-20b wyposażone w lampy ostrzegawcze funkcjonujące całodobowo.
9. Wzdłuż wyłączanego z ruchu odcinka drogi należy zastosować tablice kierujące w odległościach nie większych niż 10 m w obszarze zabudowanych i 20 m poza obszarem zabudowanym. Nad co 3 tablicą należy umieścić świtała ostrzegawcze U-35. Nie dopuszcza się stosowania pachołków drogowych U-23.
10. W celu zapobieżenia dewastacji oznakowania należy przewidzieć dozorowanie.
11. Oznakowanie robót powinno być wprowadzane zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu MI w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.