



Pracownia Projektowa

Zagospodarowania Terenu, Dróg i Zieleni

DROZET



81-874 SOPOT UL. REJA 13 / 15 pok.817,818



551-32-05 wew. 2093, 550-32-60

KONTO-BANK PEKAO SA O/GDANSK 28 1240 1242 1111 0000 1587 5293 **NIP** 585-100-15-39

Temat: **Gdynia – Orłowo. Parking przy ul. Orłowskiej**

***projekt organizacji ruchu
na czas wykonywania robót***

Stadium: **PW**

Branża: **DROGI**

Inwestor: **GMINA MIASTA GDYNI**

ZAWARTOŚĆ:

1. OPIS TECHNICZNY
2. PLAN SYTUACYJNY – ETAP I
3. PLAN SYTUACYJNY - ETAP II
4. PLAN SYTUACYJNY – ETAP III

Projektant:	mgr inż. B. Dmochowski upr bud nr 22/66 WZDP Ziel. Góra	
Opracowała:	technik J. Sochal	
Sprawdził:	mgr inż. M. Błochowiak upr bud nr 87/66 WZDP Gdańsk	
Kierownik pracowni :	mgr inż. B. Dmochowski	

Data: Sierpień 2008 r..

OPIS TECHNICZNY

**do projektu organizacji ruchu na czas wykonywania robót
przy budowie parkingu przy ul. Orłowskiej w Gdyni -- Orłowie**

1. Dane źródłowe.

- 1.1. Plan sytuacyjny terenu w skali 1:500 – mapa do celów projektowych w formie tradycyjnej i elektronicznej wykonana przez Biuro Usług Geodezyjnych GeoBM s.c. w Sopocie.
- 1.2. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni.
- 1.3. Opracowania branżowe sieci podziemnych wod - kan i energetycznych.
- 1.4. Projekt koncepcyjny budowy ul. Spacerowej w Gdyni – Orłowie. Wykonany przez Pracownię DROG-POI
- 1.5. Projekt Parkingu przy ul. Orłowskiej w Orłowie – opracowanie wielobranżowe pierwotne.
- 1.6. Projekt przebudowy ul. Orłowskiej I etap.
- 1.7. Projekt kolektora deszczowego w ul. Orłowskiej wykonany przez EDBUD.

2. Zakres opracowania.

Niniejsze opracowanie obejmuje zaprojektowanie organizacji ruchu tj głównie oznakowania pionowego na czas prowadzenia robót związanych z budową parkingu przy ul. Orłowskiej. Należy wspomnieć, że równocześnie z projektem parkingu powstał projekt przebudowy ul. Orłowskiej etap I . Jednak w niniejszym projekcie przyjęto, że budowa parkingu wyprzedza roboty przebudowy ul. Orłowskiej i w związku z tym zakłada się , że przy budowie parkingu ulica Orłowska będzie się znajdować w stanie istniejącym.

3. Stan projektowany.

3.1. Opis ogólny.

Należy zaznaczyć, że w miejscu projektowanego parkingu istnieje plac w większości powierzchni nieurządzony, który szczególnie w sezonie spełnia rolę ogólnodostępnego parkingu miejskiego. Na części jego powierzchni ulepszono nawierzchnię gruntową przez wykonanie nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grubości warstwy 20 cm co ma swoje zobrazowanie na rysunku inwentaryzacji nawierzchni. Istnieją również tymczasowe wjazdy z ul. Orłowskiej na tak urządzony parking.

Projekt organizacji ruchu na czas wykonywania robót podzielono na trzy etapy , z których etap I obejmuje budowę samego parkingu a pozostałe dwa etapy to tymczasowa organizacja ruchu na czas

wykonania przejścia projektowanego kabla energetycznego przez jezdnie ulicy Orłowskiej bez ingerencji w teren parkingu.

Należy stwierdzić, że budowa samego parkingu nie koliduje z istniejącym układem komunikacyjnym a więc z ruchem kołowym ponieważ teren parkingu leży obok ulicy Orłowskiej, poza jej linią rozgraniczającą.

3.2. Etap I.

W ramach etapu I przewiduje się budowę samego parkingu. Zabezpieczenie tych robót polega na ustawieniu następujących znaków ustawionych w istniejącej ulicy Orłowskiej głównie na istniejących wlotach na parking.

Są to głównie następujące znaki:

- zakaz ruchu B-1 z zaporą U-20b
- zakazy skrętów z obu kierunków; B-21 , B-22 o
- droga bez przejazdu D-4a

Ponadto pozostawia się w ulicy znaki zakazu postoju i parkowania oraz oznakowanie progu zwalniającego.

Obszar budowy parkingu należy oddzielić od chodnika przy ul. Orłowskiej za pomocą zapory U-20c.

Nie przewiduje się ograniczania placu budowy parkingu od strony północnej tj od strony zalesionej skarpy .

3.3. Etap II.

Etap II dotyczy organizacji ruchu dla wykonania połówkowego zamknięcia jezdni istniejącej ulicy Orłowskiej w celu ułożenia kabla energetycznego.

Miejsce zamknięcia połówkowego winno być z obu stron poprzedzone następującym zestawem znaków pionowych:

- ograniczenie miejsca zamknięcia połówki jezdni za pomocą zestawu tablic kierujących U-21b oraz tablicy prowadzącej U-3d
- znaki ostrzegawcze A-14, A-12b.
- znaki ograniczenia prędkości oraz uprzywilejowanego kierunku B-33 i B-25.
- wyłączenie z ruchu sąsiedniego do przerwy w jezdni południowego chodnika ul. Orłowskiej za pomocą ustawionych obustronnie znaków B-41 na zaporze U-20c z tablicą „przejście drugą stroną” i związanymi z tymi znakami tymczasowymi przejściami dla pieszych. Tymczasowe przejścia dla pieszych zaopatrzone są w znaki D-6.

3.4. Etap III.

W ramach etapu III należy wykonać zamknięcie drugiej połówki jezdni. Oznakowanie pionowe jest identyczne lecz symetryczne w stosunku do oznakowania etapu II.

Projektant:

Bogdan Dmochowski