

SPIS TREŚCI OPISU TECHNICZNEGO:

1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	2
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	2
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	2
4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DROGI – PARAMETRY TECHNICZNE DROGI.....	3
5. NATĘŻENIE I WARUNKI RUCHU.....	3
6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYH WRAZ Z UZASADNIENIEM WPROWADZONYCH ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU.....	3
7. ZALECENIA I UWAGI KOŃCOWE.....	3

1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt Docelowej Organizacji Ruchu dla przebudowy drogi powiatowej nr 4715 E Bolesławiec - Czastary - Sokolniki - Galewice w miejscowości Czastary.

Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami, umożliwiającego bezpieczne poruszanie się po drodze powiatowej nr 4715 E w związku z projektowaną przebudową w/w drogi.

W zakres opracowania wchodziły następujące zadania:

- Pozyskanie materiałów geodezyjnych dla wykonania części graficznej opracowania.
- Opracowanie projektu budowy drogi.
- Wykonanie inwentaryzacji oznakowania poziomego i pionowego.
- Wykonanie projektu organizacji ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie oraz z zaleceniami specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
- Wykonanie zestawień poszczególnych elementów oznakowania.
- Uzyskanie wymaganych opinii oraz zatwierdzenie projektu przez właściwe organy zarządzające ruchem zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt wykonano na podstawie umowy nr 02/2010 z dnia 19.02.2010r pomiędzy Zarządem Dróg Powiatowych w Wieruszowie a Przedsiębiorstwem Robót Inżynieryjnych Kępno Zakład Usług Projektowo - Konsultingowych w Kępnie na wykonanie przebudowy drogi powiatowej nr 4715 E Bolesławiec - Czastary - Sokolniki - Galewice w miejscowości Czastary.

Podstawowe akty normatywne wykorzystane do realizacji zlecenia:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 58 z 2003r. z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393).
- 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 warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do

rozporządzenia 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 (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.)

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17.09.2003 w sprawie kierowania ruchem na drogach Dz. U. nr 182- poz. 1784.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lutego 2004r zmieniające rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem drogowym Dziennik Ustaw nr 27, poz. 243.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie Dz.U.96.33.144
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Warszawa 2001, Część I i II.
- Program poprawy bezpieczeństwa, „SAFESTAR” - „Safety Standards for Road Design and Redesign” – FINAL REPORT, November 2002 – public version.

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Niniejszy projekt organizacji ruchu wykonano na mapach do celów projektowych w skali 1:500 z naniesioną geometrią projektowanej drogi.

Aktualizację mapy wykonała firma geodezyjna GEO-PROJEKT Pomiary Geodezyjne i Kartografia Piotr Domagała ul. Wrocławska 3/3 63-600 Kępno.

W projekcie Docelowej Organizacji Ruchu, w części rysunkowej naniesiono zarówno istniejące oznakowanie (rys. nr 1), oraz oznakowanie docelowe (rys. nr 2) które ma znaleźć się na projektowanej drodze powiatowej. Inwentaryzację istniejącego oznakowania wykonano w miesiącu marzec 2010r.

Podstawą rozwiązań projektowych były szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia 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 (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DROGI – PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Początek projektowanego odcinka drogi zlokalizowany jest na początku miejscowości Czastary a koniec odcinka drogi objętego opracowaniem zlokalizowany jest na końcu miejscowości Czastary.

Projektuje się drogę klasy Z o przekroju ulicznym w terenie zabudowanym. W stanie istniejącym szerokość jezdni na drodze powiatowej nr 4715 E w miejscowości Czastary waha się od 5,3 - 7,5m z chodnikami po obu stronach o zmiennej szerokości.

5. NATĘŻENIE I WARUNKI RUCHU

Średnie Dobowe Natężenie Ruchu (SDR)

Zgodnie z danymi uzyskanymi przez zespół Projektanta liczba osi obliczeniowych 100kN na dobę na projektowanej drodze powiatowej nr 4715E prognozuje się na poziomie od 71 do 335.

6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH WRAZ Z UZASADNIENIEM WPROWADZONYCH ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU

Po wykonaniu inwentaryzacji istniejącego oznakowania, zaznajomieniu się z natężeniem ruchu na przedmiotowym odcinku przyjęto następujące zasady uporządkowania i wprowadzenia zmian w istniejącym oznakowaniu:

- Drogi krzyżujące się z drogą powiatową mające nawierzchnię utwardzoną potraktowano jako skrzyżowania i oznakowano znakami typu D-1 w terenie zabudowanym (droga powiatowa) oraz A-7 (wloty podporządkowane) z odpowiednim oznakowaniem poziomym, wprowadzając odpowiednio znaki P-13 oraz P-4.
- Znaki ostrzegawcze umieszczono w odległości 50-100m jak dla $v \leq 60$ km/h.
- W zakresie oznakowania poziomego uwzględniono w malowaniu osiowym skrzyżowań odpowiednie wymagane długości tak aby były zgodne z obowiązującymi przepisami. Ze względu na szerokość projektowaną jezdni równą 5,5m nie projektowano oznakowania segregacyjnego. W miarę możliwości i zgodnie z wymogami przepisów oznakowano skrzyżowania liniami segregacyjnymi i znakami poprzecznymi.
- Przejścia dla pieszych zaprojektowano o szer. 4m (teren zabudowany). W odległości 0,5m od krawędzi przejścia dla pieszych od strony nadjeżdżających pojazdów przewidziano ustawienie znaku D-6.
- W rejonie przepustu wprowadzono zabezpieczenie w postaci balustrady U-11a.
- Projektuje się obustronne chodniki z przejściami dla pieszych.

- Oznakowanie pionowe
 - a) znaki średnie aluminiowe podwójne zagięte z folii odblaskowej II-jej generacji, grubość blachy 1,5mm,
 - b) słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych $\varnothing 63,0$ mm (2").

Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM.

Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

- Oznakowanie poziome
Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej,
Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów, a w przypadku ich braku lub niepełnych danych - zgodne z poniższymi wskazaniem.

Materiałami do znakowania cienkowarstwowego powinny być farby rozpuszczalnikowe, wodorozcieńczalne i chemoutwardzalne nakładane na mokro (0,3-0,8mm mierzone na mokro). Powinny być nimi ciekłe produkty zawierające ciała stałe rozproszone w organicznym rozpuszczalniku lub wodzie, które mogą występować w układach jedno - lub wieloskładnikowych.

Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających rozpuszczalnik aromatyczny (jak np. toluen, ksylen) w ilości większej niż 10%. Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających benzen i rozpuszczalniki chlorowane.

Właściwości fizyczne materiałów do znakowania określa Aprobata Techniczna.

Tolerancje nowo wykonanego oznakowania poziomego, zgodnego z dokumentacją projektową i „Instrukcją o znakach drogowych poziomych”, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- szerokość linii może różnić się od wymaganej o ± 5 mm,
- długość linii może być mniejsza od wymaganej co najwyżej o 50mm lub większa co najwyżej o 150mm,
- dla linii przerywanych, długość cyklu składającego się z linii i przerwy nie może odbiegać od średniej liczonej z 10 kolejnych cykli o więcej niż ± 50 mm długości wymaganej.

7. ZALECENIA I UWAGI KOŃCOWE

Aluminiowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka. Wszystkie lica znaków projektowanych: A-7, B-20 i D-6 należy wykonać z folii odblaskowej II generacji.

Szczegółowy wykaz wszystkich projektowanych znaków, tablic i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wraz z ich ilością i wymiarami, podaje zestawienie znaków.

Wszystkie znaki pionowe zaleca się zamocować tak, aby ich wysokość była zgodna z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem ich lokalizacji: pobocze lub chodnik.

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu określa się na przełomie 2010r./2011r.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót, Wykonawca jest zobowiązany przedstawić Inżynierowi niezbędne dokumenty tj. Aprobaty, Atesty, Certyfikaty i Deklaracje na poszczególne rodzaje stosowanych materiałów i technologię wykonywania robót.