

OPIS TECHNICZNY do projektu stałej organizacji ruchu

Zadanie: Przebudowa drogi powiatowej nr 1144F na odcinku od drogi krajowej nr 32 do drogi wojewódzkiej nr 279 w m. Drzonów – ETAP 1.

Obiekt: droga

Inwestor: Powiatowy Zielonogórski Zarząd Dróg
Górzykowo 1
66-100 Sulechów

Opracował: mgr inż. Piotr Kowalski

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Umowa zawarta z Powiatowym Zielonogórskim Zarządem Dróg nr PZZD.273.14.2016 z dnia 27.06.2016r.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.

- mapa sytuacyjno- wysokościowa w skali 1:500
- Inwentaryzacja i materiały uzupełniające wykonane przez firmę „BUDMIL”
- Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity – Dz. U. z dnia 20 czerwca 1997 r. nr 108).
- 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 43/99, poz. 430);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 z 14.10.2003r);
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, załącznik nr1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz. U. Nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003r.);
- Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków Miejskich. Centrum Techniki Budownictwa Komunalnego, Warszawa 1987r.

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 1144F na odcinku od drogi krajowej nr 32 do drogi wojewódzkiej nr 279 w m. Drzonów. Niniejsze opracowanie wprowadza stałą organizację ruchu dla ETAPU 1 ww. zadania, czyli na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 32 do km 0+995,00. Przebudowa ma za zadanie poprawić stan techniczny nawierzchni, zwiększyć się również szerokość jezdni i poboczy, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i komfortu uczestników ruchu.

4. STAN ISTNIEJĄCY.

Droga powiatowa nr 1144F zlokalizowana jest na terenie gminy Świdnica, jej szerokość mieści się w zakresie od 3,4-5,0m. Droga przebiega na terenach leśnych w terenie niezabudowanym. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, występują liczne ślady deformacji, miejscowych napraw i widoczne liczne spękania. Droga posiada oznakowanie pionowe, oznakowanie poziome nie występuje.

5. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU.

Szczegóły oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono w załączonym planie sytuacyjnym organizacji ruchu.

Przebudowywany odcinek drogi zaczyna się od skrzyżowania z drogą krajową nr 32 i przebiega w całości w terenie niezabudowanym. Ze względu na łuk poziomy i złą widoczność , od km 0+000 do km 0+110,90 wprowadza się linię P-4 oraz znaki B -25, ogranicza się również prędkość do 70km/h znakami B-33.

Z uwagi na intensywny transport leśny na odcinku od km 0+000,00 do km 0+084,90 oraz w miejscu, gdzie drogę leśną przecina droga powiatowa czyli od km 0+806,70 do km 0+834,70, projektuje się wzmocnienie nawierzchni, natomiast poza tymi odcinkami projektuje się znaki B-5 z ograniczeniem przejazdu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 20 ton.

W km 0+360,90 projektuje się znak A-2 informujący o łuku poziomym, na którym droga skręca w lewo.

6. WYKAZ PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA.

6.1. Projektowane oznakowanie pionowe.

Dla projektowanego oznakowania przyjęto wielkość znaków jak w tabeli poniżej oraz **folię odblaskową II generacji**. Znaki pionowe należy ustawić w odległości zapewniającej zachowanie skrajni drogowej z uwzględnieniem odległości wynikających z przepisów prawa.

Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić min. 0,50 m.

Znaki drogowe pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową, podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi. Znaki pionowe należy ustawić na słupkach ocynkowanych.

Spis projektowanych znaków pionowych przedstawiono w poniższej tabeli:

L.p.	NAZWA ZNAKU	ROZMIAR ZNAKU	ILOŚĆ
1	B-25	średni	2
2	B-27	średni	1
3	B-5	średni	3
4	B-33	średni	2
5	B-34	średni	1
5	A-2	średni	1

6.2. Projektowane oznakowanie poziome.

Oznakowanie wykonać jako grubowarstwowe. Oznakowanie poziome powinno być trwałe, szorstkie, odporne na ścieranie i zabrudzenia oraz spełniać wymagania techniczne określone w p. 1.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania

na drogach (Dz. U. 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.). Przed przystąpieniem do wykonania zmian w oznakowaniu poziomym, należy usunąć stare oznakowanie w sposób trwały.

Dokładną lokalizację znaków poziomych przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego						
Lp.	Rodzaj linii	Ilość	Jednostka	Wsp.	Pole powierzchni malowanej	Jednostka
1	P-4	60,3+30,4 = 90,7m	m	0,24	21,80	m ²
2	P-1e	20,0m	m	0,12	2,40	m ²
3	P-6	100,0m	m	0,08	8,00	m ²
3	P-1a	784,30m	m	0,04	31,40	m ²
4	P-7c	993,2+996,5 = 1989,70m	m	0,06	119,40	m ²

7. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do końca **2017r.**

opracował:

mgr inż. Piotr Kowalski