

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla projektu przebudowy drogi powiatowej nr 1231F Wilkowo – Borów – Ołobok na odcinku w miejscowości Borów.

Droga ta jest położona w województwie lubuskim, powiat świebodziński, gmina Świebodzin.

Całkowita długość odcinka objętego opracowaniem – ok. 930 m.

Przedmiot inwestycji pokazano na Rys. *Plan orientacyjny*.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Nr 430 MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane – z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dziennik Ustaw Nr 170 – poz. 1393.
- Rozporządzenie 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 poz. 2181 Dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003r. Nr 220.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz. U. Nr 177 – poz. 1729.

3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego po zakończeniu robót objętych projektem przebudowy drogi powiatowej nr 1231F Wilkowo – Borów – Ołobok na odcinku w miejscowości Borów. Ze względu na szerokość jezdni nie zaprojektowano oznakowania poziomego.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Droga na projektowanym odcinku przebiega przez teren zabudowany.

Na zdecydowanej większości (poza początkowym fragmentem) droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 4,0-5,0m, ciągami pieszymi zlokalizowanymi przy jezdni, o szerokości 1,5m. W otoczeniu drogi dominuje zabudowa jednorodzinna.

Na nawierzchni przedmiotowego odcinka widoczne są koleiny, wyłatania, pęknięcia poprzeczne oraz pęknięcia podłużne.

5. ZAKRES ROBÓT DO REALIZACJI W RAMACH PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ

W ramach przebudowy przewidziano wzmocnienie i poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 5,50 m. W ramach projektu przewidziano również przebudowę istniejących chodników, zjazdów, przebudowę systemu odwodnienia drogi (m.in. odtworzenie systemu rowów i kanałów deszczowych).

6. PROJEKTOWANE ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

6.1. PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne drogi przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- teren - równinny,
- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna - Z,
- kategoria ruchu - KR-3,
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h

6.2. PARAMETRY GEOMETRYCZNE

Przyjęto następujące parametry geometryczne – w uzgodnieniu z Zamawiającym:

- szerokość pasa ruchu – 2,75 m
(na łukach wprowadzono poszerzenia),
- szerokość pobocza gruntowego – 1,00 m – 2,00m
- szerokość chodników – 1,50m - 2,00 m.

6.3. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Początek przebudowywanego odcinka zlokalizowany jest w km 2+905,94 (początek miejscowości Borów) w pobliżu skrzyżowania z drogą gminną, a koniec w km 3+840,66 (koniec miejscowości Borów). Na całym projektowanym odcinku droga posiada przekrój szlakowy.

Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na Rys. 2 *Organizacja ruchu*.

6.3.1. TRASA W PLANIE

Trasę w planie poprowadzono po istniejącym śladzie drogi, wpisując oś projektowaną w istniejący jej przebieg. Załamania trasy o dużym kącie zwrotu wyokrąglono łukami poziomymi bez krzywych. Na pozostałych projektowanych załamaniach trasy, z uwagi na bardzo mały kąt zwrotu, nie stosowano wyokrągleń.

6.3.2. SKRZYŻOWANIA

W ramach inwestycji przewidziano przebudowę skrzyżowania z drogą gminną w km 2+944,00. W zakres przebudowy wchodzi zmiana geometrii skrzyżowania.

6.3.3. CHODNIKI

W ramach inwestycji przewidziano przebudowę istniejącego chodnika. Chodnik zaprojektowano o pochyleniu poprzecznym $i = 2\%$ w kierunku jezdni. Pomiędzy krawędzią chodnika, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosowano opaskę gruntową szerokości 0,50 m.

Przebudowywany chodnik zlokalizowano na całym odcinku przebudowywanej drogi po stronie prawej.

6.3.4. ZATOKI POSTOJOWE I AUTOBUSOWE

W ciągu przedmiotowej drogi, w km 3+257,00 (str. L), zaprojektowano zatokę autobusową o szerokości 3,0m oraz peronie o szerokości 1,50m.

W km 3+420 (str. L), w obrębie kościoła, zaprojektowano miejsca postojowe usytuowane równolegle do jezdni.

6.3.5. ZJAZDY Z DROGI POWIATOWEJ

Wzdłuż odcinka objętego opracowaniem zaprojektowano zjazdy drogowe indywidualne i publiczne. Minimalne szerokości zjazdów to 4,00 m i pobocze gruntowe 0,75 m.

7. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

Przewiduje się usunięcie wszystkich znaków pionowych zlokalizowanych w ciągu drogi powiatowej a na ich miejsce ustawienie nowych.

Na wlocie do miejscowości przewidziano usunięcie znaków D-42 i D-43 wraz ze znakiem B-33 i ustawienie znaków nowych dodatkowo przenosząc znak D-43 na drugą stronę jezdni.

Na wlotach dróg podporządkowanych zaprojektowano znaki A-7 natomiast na drodze powiatowej (głównej) odpowiednio zaprojektowano znaki D-1.

Na zatoce autobusowej zaprojektowano ustawienie znaku D-15.

Miejsca postojowe oznaczono znakiem D-18. Na wylocie z miejscowości, ze względu na zwężenie jezdni przewidziano ustawienie znaków A12a oraz A-12c.

Wszystkie tarcze i słupki należy wymienić na nowe.

8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu prac związanych z przebudową niniejszego odcinka drogi w II kwartale 2017r.

9. UWAGI KOŃCOWE

Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z **grupy średnich**.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią.

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej II generacji. Trwałość znaków 10 lat. Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej średnicy 70 mm pokryte farbą barwy szarej neutralnej (nie dopuszcza się malowania słupków ze stali czarnej). Znaki należy ustawić na wysokości 2,00 m. od poziomu krawędzi jezdni. Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5 m.

Opracował

inż. Marcin Kuciak