

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

<b><u>UZGODNIENIA</u></b>	str. 3
<b><u>OPIS TECHNICZNY</u></b>	str. 10
1. Przedmiot i zakres opracowania	str. 11
2. Podstawa opracowania	str. 11
3. Cel opracowania	str. 11
4. Stan istniejący	str. 11
5. Stan projektowany	str. 12
6. Projektowane oznakowanie	str. 12
7. Przewidywany termin wprowadzenia proj. organizacji ruchu	str. 13
8. Wytyczne wykonania oznakowania	str. 13
9. Uwagi końcowe	str. 14
<b><u>CZEŚĆ RYSUNKOWA</u></b>	str. 15
Rys. nr 1      Plan orientacyjny	str. 16
Rys. nr 2      Plan stałej organizacji ruchu      ark. 1-3      skala 1:500	str. 17

## **UZGODNIENIA**

## **OPIS TECHNICZNY**

## 1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z rozbudową drogi powiatowej nr 1353D na odcinku Godzięcin - granica Powiatu, część II.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych gminy Brzeg Dolny, powiat Wołów, województwo Dolnośląskie

Przedmiot inwestycji pokazano na Rys. nr 1 *Plan orientacyjny*.

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Wołowie, ul. Tadeusza Kościuszki 27 56-100 Wołów

Jednostka Projektowa: **Biuro projektowo – Konsultingowe MKM-PROJEKT,**  
ul. Kazimierza Wielkiego 5/1 61-863 Poznań

## 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- uzgodnienia i ustalenia z Inwestorem,
- wizja lokalna,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 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),
- „Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” wprowadzonej Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 6 czerwca 1990 r. (MP Nr 24, poz. 184),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- 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 (poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz.602 z późniejszymi zmianami),
- 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, poz. 1393).

## 3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu po zakończeniu rozbudowy drogi powiatowej nr 1353D.

## 4. STAN ISTNIEJĄCY

Odcinek objęty opracowaniem obejmuje II część rozbudowywanej drogi powiatowej nr 1353D. Początek zlokalizowany jest przed wlotem do miejscowości Godzięcin, natomiast koniec projektowanej rozbudowy przewidziano w centrum miejscowości Godzięcin. Długość rozbudowywanej drogi wynosi około 1630m. Większość przedmiotowego odcinka drogi przebiega w obszarze zabudowanym. Tylko początkowy odcinek około 270m przebiega poza obszarem zabudowanym, przez obszar leśny, gdzie droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną i przekrój drogowy, a wzdłuż drogi występują rowy przydrożne. Odcinek od km 0+270 obejmuje obszar zabudowany w miejscowości Godzięcin, gdzie dominuje pojedyncza zabudowa mieszkaniowa. Droga posiada przekrój drogowy lub półuliczny o szerokości około 5-6m, z chodnikiem biegnącym po prawej stronie.

Na całym odcinku drogi gminnej objętym opracowaniem brak jest oznakowania poziomego.

W obrębie skrzyżowania w km 1+534 ustawione są znaki A-7, A-6b i A-6c. Od ww. skrzyżowania w kierunku początku trasy wprowadzone jest ograniczenie tonażu (znaki B-18 i F-5 wraz z tabliczkami). Koniec odcinka objętego opracowaniem znajduje się w centrum miejscowości Godzięcin, przed skrzyżowaniem z drogą gminną.

## 5. STAN PROJEKTOWANY

### 5.1. Parametry techniczne drogi

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa drogi - Z,
- prędkość projektowa - 40 km/h,
- kategoria ruchu - KR 2,
- przekrój poprzeczny - uliczny lub drogowy, jednojezdniowy, 2pasy ruchu
- szerokość pasa ruchu - 2,75m – 3,00m,
- szerokość chodnika - 1,50 - 2,00m,
- szerokość bitumicznej ścieżki rowerowej - 2,0m
- szerokość pobocza umocnionego - 1,0m
- szerokość zjazdów - 3,0 – 5,5m,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej - 2,0% (jednostronne lub daszkowe),
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2,0% (do jezdni),.
- pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej - 2,0% (do terenu).

### 5.2. Rozwiązania sytuacyjne

Na projektowanej drodze przewidziano wzmocnienie istniejącej nawierzchni przez ułożenie pakietu warstw z betonu asfaltowego oraz wykonanie poszerzenia istniejącej nawierzchni. Zaprojektowano ścieżkę rowerową z betonu asfaltowego, odsuniętą od jezdni po lewej stronie jezdni na odcinku od km 0+000 do km 0+380 oraz chodnik z betonowej kostki brukowej przy jezdni po lewej stronie (odcinek 0+380 – 1+370), po prawej (odcinek 1+370 – 1+535) lub po obu stronach jezdni (odcinek 1+535 – 1+630). Chodnik oddzielony będzie od jezdni krawężnikiem betonowym 15x30x100 ułożonym na podsypce i ławie betonowej z oporem. Skrzyżowania z drogami bocznymi, a także zjazdy publiczne przewiduje się wykonać, podobnie jak na trasie zasadniczej z betonu asfaltowego. Natomiast zjazdy indywidualne przewidziano wykonać z betonowej kostki brukowej koloru grafitowego.

Droga odwodniona będzie za pomocą wpustów kanalizacji deszczowej do nowo projektowanego kanału, który stanowić będzie zakrycie istniejącego rowu przydrożnego.

## 6. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

### 6.1. Oznakowanie poziome

W miejscu przeprowadzenia ścieżki rowerowej na drugą stronę drogi, poza obszarem zabudowanym oraz w miejscu zmiany strony położenia chodnika i na skrzyżowaniu z drogą boczną w km 1+534,75 zaprojektowano przejście dla pieszych oznaczone znakiem poprzecznym P-10. Przed przejściem wyznaczono linie warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów P-14. Na wlotach drogi gminnej wyznaczono linie warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów P-13, a w osi jezdni linię „podwójną ciągłą” P-4. Na trasie zasadniczej zaprojektowano linie segregacyjne P-1b, P-6, P-4 oraz na wysokości zjazdów i skrzyżowań – P-1e

Na trasie zasadniczej gdzie występuje przekrój drogowy lub półuliczny zaprojektowano linie krawędziowe: P-7d w miejscach gdzie zabronione jest zatrzymywanie oraz P-7c gdzie występują zjazdy lub dopuszczalne jest zatrzymywanie się pojazdów na poboczu.

Oznakowanie poziome należy wykonać za pomocą malowania grubowarstwowego koloru białego.

## 6.2. Oznakowanie pionowe

Po obu stronach przejść dla pieszych zaprojektowano znak D-6.

Początek ścieżki rowerowej oznaczono znakiem pionowym C-13, a koniec znakiem C-13a. Na wlotach dróg bocznych zastosowano znak „ustęp pierwszeństwa przejazdu” A-7, a na trasie głównej w obrębie skrzyżowań znak D-1.

Dodatkowo na odcinku gdzie występują niebezpieczne łuki poziome (odcinek od km 1+730 do km 1+630) wprowadzono ograniczenie prędkości poruszających się pojazdów do 40km/h poprzez ustawienie znaku B-33 i odwołanie ograniczenia – znak B-34 oraz wprowadzono zakaz wyprzedzania – B-25 i jego odwołanie B-27.

Istniejące znaki na drodze powiatowej A-6b, A-6c i B-27, B-33 należy usunąć, znaki A-1, A-3 z tabliczką T-3 i B-33 przewidziano do wymiany i przesunięcia. Natomiast pozostałe istniejące znaki pionowe należy wymienić na nowe.

## 6.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Za proj. ścieżką rowerową w miejscu wysokich nasypów przewidziano ustawienie balustrady ochronnej dla pieszych U-11a oraz w obrębie skrzyżowania w km 1+534,75 balustrady U-12a. Istniejące słupki U-1a przewidziano do usunięcia. Po obu stronach przejścia dla pieszych w km 0+008,22 na ścieżkach rowerowych ustawiono balustrady ochronne U-12a, zabezpieczające przed wjechaniem rowerzysty na przejście dla pieszych. W celu oznaczenia przejścia dla pieszych w km 1+377,59 zaprojektowano znaki aktywne D-6 wraz ze światłem ostrzegawczym żółtym U-35.

Szczegóły rozwiązań oznakowania przedstawione są na rys. 2 Plan stałej organizacji ruchu.

## 7. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona do końca 2019r.

## 8. WYTYCZNE WYKONANIA OZNAKOWANIA

Oznakowanie przedstawione zostało w formie symboli graficznych odpowiadających poszczególnym kategoriom znaków wraz z obowiązującą numeracją podaną w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wszystkie znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono wraz z numeracją na rys. nr 2.

Wszystkie projektowane znaki należy wykonać według wzorów i wymiarów podanych w „Warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach” uwzględniając grupę wielkości znaków. Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy **średnich**.

Znaki należy umieszczać zgodnie z lokalizacją podaną na planie sytuacyjnym z uwzględnieniem czynników wpływających na możliwość ich zauważenia i odczytania przez uczestników ruchu czyli obecność obiektów budowlanych, drzew, krzewów i urządzeń w pasie drogowym mogących zasłaniać znaki oraz widoczność poprzeczną na skrzyżowaniach i na łukach poziomych.

Wymiary i szczegółowe zasady stosowania oznakowania poziomego podane są w załączniku nr 2 do Rozporządzenia 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

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

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odbłaskowej II generacji. Trwałość znaków 10 lat.

Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Znaki należy ustawić na wysokości 2,20 m od poziomu krawędzi jezdni bądź nawierzchni chodnika. Jeżeli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki to dolna krawędź niżej położonego znaku powinna znajdować się na w/w wysokości (dotyczy to również tabliczek pod znakami). Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5 m.

## **9. UWAGI KOŃCOWE**

*Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia MI z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 z 2003r. poz. 1729) realizujący organizację ruchu, na podstawie przedmiotowego projektu, zobowiązany jest **powiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.***

Opracował:

inż. Marcin Kuciak

## **CZEŚĆ RYSUNKOWA**