

UNI PROFFICE

Jarosław Pluskota

ul. Samorządowa 3A/8, 59-225 Chojnów

NIP: 6912422426

REGON: 369944382

E-MAIL: uniproffice@wp.pl

TEL: 578 548 185

Egz. nr /2

Chojnów, 24.10.2021 r.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych w zakresie rozbudowy przejść dla pieszych pl. Matejki, ul. Cmentarna, ul. Legnicka, Złotoryja

Obiekt: Droga gminna, oświetlenie drogowe

Kategoria obiektu: XXV, XXVI

Adres obiektu : Działka nr 72/2, 104/1, 106, 108
obręb 0003,
Jednostka ewidencyjna: 022602_1 Złotoryja

Inwestor : Gmina Miejska Złotoryja
Pl. Orłąt Lwowskich 1, 59-500 Złotoryja

Branża : Drogowa, elektryczna

Opracował: inż. Jarosław Pluskota

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A . Część opisowa str. 3 - 6

B . Część rysunkowa str. 7-9

KARTA UZGODNIENÍ

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych w zakresie rozbudowy przejść dla pieszych pl. Matejki, ul. Cmentarna, ul. Legnicka, Złotoryja

I. Podstawa opracowania

1. Rozporządzenie Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 ze zm.).
2. 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.2003.220.2181 ze zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz.U.2017.784)
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2016.124).
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U.2017.1260 ze zm.).
6. 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 (Dz.U.2003.220.2181 ze zm.).
7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 06 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz.U.2016.143)
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lutego 2004r zmieniające rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz.U.2004.27.243)
9. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U.2015.1744)
10. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Warszawa 2001, Część I i II.
11. Umowa z Inwestorem.
12. Wizja w terenie i inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

II. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla projektu remontu skrzyżowania ulicy Cmentarnej, Legnickiej oraz pl. Matejki w zakresie remontu jezdni, chodników, kanalizacji deszczowej oraz budowy oświetlenia drogowego.

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami, umożliwiającą bezpieczne poruszanie się po przedmiotowym odcinku drogi powiatowej po realizacji robót budowlanych.

III. Charakterystyka drogi oraz warunki ruchu

Istniejący pas drogowy posiada jezdnię szerokości 3,15-9,3 m o nawierzchni bitumicznej, chodniki/ciąg pieszo - rowerowy z kostki betonowej o różnej szerokości przyległy do jezdni.

Projektuje się jezdnię o nawierzchni bitumicznej (warstwa ścieralna z SMA11, warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W) na podbudowie zasadniczej/wyrównawczej ze stabilizowanej mechanicznie mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} o uziarnieniu 0-31,5 mm. Jezdnie ronda projektuje się w technologii jezdni. Jezdnię oznaczoną na PZT jako nakładka, należy wyfrezować na gr 4 cm oraz wykonać nakładkę z warstwy SMA11.

Chodniki planuje się zgodnie z PZT:

- wykonać z kostki betonowej gr. 8cm prostokątnej fazowanej koloru szarego na podbudowie zasadniczej ze stabilizowanej mechanicznie mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} o uziarnieniu 0-31,5 mm,
- poddać miejscowej regulacji wysokościowej w obrębie istniejących oraz projektowanych przejść dla pieszych-istniejące chodniki;
- poddąć przełożeniu z wykorzystaniem istniejącej kostki betonowej na podbudowie zasadniczej ze stabilizowanej mechanicznie mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} o uziarnieniu 0-31,5 mm – istniejący chodnik wzdłuż ul. Cmentarnej.

Wyspę centralną ronda oraz pola buforowe wykonać z kostki granitowej 9/11 na podbudowie zasadniczej ze stabilizowanej mechanicznie mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} o uziarnieniu 0-31,5 mm.

W obrębie inwestycji wszystkie oporniki należy zdemonstrować oraz wykonać nowe, betonowe zgodnie z PZT. Krawężniki oraz obrzeża osadzać na niestężony beton ław fundamentowych z oporem (beton towarowy C12/15).

W obrębie projektowanych przejść dla pieszych zastosować obniżenie chodnika (krawężnik obniżony do h= 2cm).

W chodniku, w obrębie przejść dla pieszych, bezpośrednio przy krawężniku należy zastosować pasy z 2-óch rzędów kostki betonowej 8x20x10 cm, koloru żółtego o specjalnej fakturze (wypustki), pozwalającej się osobą niewidomym bezpiecznie zatrzymać przed przejściem dla pieszych.

W miejscach oznaczonych na PZT należy wykonać zabezpieczenie ruchu pieszych w postaci barier U-11a w kolorze uzgodnionym z Zamawiającym.

Podstawowe parametry techniczne:

Podstawowe parametry techniczne projektowanych dróg:

- kategoria drogi – droga gminna
- klasa drogi – Z, L
- kategoria ruchu – KR-2
- prędkość projektowa – 40÷50 km/h
- szerokość jezdni – 3,15 – 9,3 m
- szerokość poboczy – 0,75 - 1,0 m
- spadki poprzeczne jezdni – 2,0% - 1,0%
- spadek poprzeczny chodnika – 3,0% - 1,0%
- szerokość przejść dla pieszych – 4,0 m
- szerokość przejść dla pieszych przejazdami rowerowymi – 4,3 m

Przedmiotowy teren znajduje się w obszarze zabudowanym. Występuje średnie natężenie ruchu, w szczególności jest to ruch samochodów osobowych i autobusów, a także sporadycznie pojazdów rolniczych i ciężarowych.

Wzdłuż dróg gminnych ruch pieszych odbywa się istniejącym chodnikiem/ciągiem pieszorowerowym o nawierzchni z kostki betonowej.

Ogólnym celem, który zostanie osiągnięty po realizacji inwestycji jest poprawa powiązań komunikacyjnych, poprawa jakości infrastruktury oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu.

IV . Docelowa organizacja ruchu.

Oznakowanie pionowe docelowe

- 1) Znaki małe stalowe podwójne zaginane z folii odblaskowej II-ej generacji, grubość blachy 1,5mm,
 - 2) Słupki do znaków z rur stalowych. W kilku miejscach zachodzi konieczność zastosowania wysięgników rurowych.
- 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 docelowe

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

Dokładną lokalizację oznakowania docelowego przedstawiono w części rysunkowej, która stanowi załącznik do niniejszego opracowania.

V. Uwagi oraz wymagania dla znaków drogowych.

Stalowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.

Wszystkie znaki pionowe zaleca się zamocować tak, aby ich wysokość była zgodna z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem ich lokalizacji. Lokalizacja znaków na ulicy od 0,5-2,0 m lico znaku od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia znaku - min. 2,50 m od poziomu chodnika/ciągu pieszorowerowego/ścieżki rowerowej (skrajnia) do dolnej krawędzi znaku.

Materiałami do znakowania grubowarstwowego powinny być farby nakładane warstwą grubości 0,9-3,5mm. 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 $\pm 50\text{mm}$ długości wymaganej.

Sposób umieszczania znaków drogowych zgodnie z Rozporządzeniem 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.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót, Wykonawca jest zobowiązany przedstawić kierownikowi budy/inspektorowi nadzoru niezbędne dokumenty tj. Aprobaty, Atesty, Certyfikaty i Deklaracje na poszczególne rodzaje stosowanych materiałów i technologii wykonywania robót.

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu określa do 01.08.2022 roku.

VI. Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót.

Głównym zagrożeniem wynikającym z realizacji planowanych robót są pojazdy poruszające się bezpośrednio przy planowanej inwestycji. Podczas prowadzonych prac budowlanych zagrożenie bezpieczeństwa ludzi i mienia stwarzać będzie także ruch technologiczny sprzętu budowlanego ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo z czynnym pasem ruchu. Wszystkie prace należy wykonywać ze szczególnym zachowaniem zasad BHP oraz pod nadzorem osób uprawnionych.

VII. Uwagi końcowe.

Sposób umieszczania znaków drogowych zgodnie z Rozporządzeniem 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.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót, Wykonawca jest zobowiązany przedstawić kierownikowi budy/inspektorowi nadzoru niezbędne dokumenty tj. Aprobaty, Atesty, Certyfikaty i Deklaracje na poszczególne rodzaje stosowanych materiałów i technologii wykonywania robót.