

Spis treści

1 ZAKRES OPRACOWANIA.....	11
2 PODSTAWA OPRACOWANIA	11
3 CEL OPRACOWANIA.....	11
4 LOKALIZACJA INWESTYCJI	11
5 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI.....	12
6 STAN ISTNIEJĄCY	12
7 ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU	12
8 PROJEKTOWANA TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU	12
9 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA I UTRUDNIENIA	13
10 WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH	13
11 TERMIN	14

1 ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu dla zadania pn.: „**Przebudowa drogi przy ul. Mickiewicza w Lubiążu**”.

2 PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

1. Program Funkcjonalno – Użytkowy dla zadania „**Przebudowa drogi przy ul. Mickiewicza w Lubiążu**”.
2. Ustawa - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 Nr 58 poz. 515 z późn. Zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 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).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729).
6. Mapa do celów projektowych.
7. Inwentaryzacja w terenie.

3 CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie projektu tymczasowej organizacji ruchu wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii oraz zatwierdzenia zarządcy ruchu na drodze.

4 LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskie, powiecie wołowskim, Gmina Wołów, miejscowość Lubiąż, ul. Mickiewicza (plan orientacyjny przedstawiony na rys. 1).

5 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Opracowaniem objęto przebudowę chodnika wraz z przebudową drogi gminnej w ul. Mickiewicza o długości ok. 0,4 km wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W szczególności w zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę drogi w ul. Mickiewicza;
- budowę chodnika;
- przebudowę zjazdów.

6 STAN ISTNIEJĄCY

Początek budowy zlokalizowany jest od ul. Księcia B. Wysokiego. Inwestycja na całym odcinku przebiega w terenie zurbanizowanym, pomiędzy budynkami mieszkalnymi, natomiast zakończenie projektowanego odcinka jest za Wojewódzkim Szpitalem dla Nerwowo i Psychicznie Chorych w Lubiążu. Z dwóch stron występuje chodnik w złym stanie technicznym.

Istniejąca droga gminna posiada szerokość 4,0 - 6,0 m i przekrój uliczny. Stan nawierzchni w stanie złym, posiada wiele pęknięć oraz wyrw.

Droga posiada oświetlenie drogowe na całej długości odcinka, a także w miejscu projektowanego przejścia dla pieszych. W pasie drogowym zlokalizowane sieci podziemne - sieć sanitarna, ciepłownicza, energetyczna oraz telekomunikacyjna.

7 ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

Na rozpatrywanym odcinku od strony ul. Księcia B. Wysockiego występują znaki pionowe ostrzegawcze A-7, a także istniejące znaki poziome P-4, P-1e, P-4, P-7a i P-7b w stanie dobrym, widocznym. Przy budynku o adresie Wiejska 1 występuje znak B-36 oraz został umieszczony znak A-7. Przy przystanku autobusowym zlokalizowanym pomiędzy ul. Księcia B. Wysokiego, a Mickiewicza został postawiony znak D-15. Ulicę F. Chopina ograniczono wagą do 3,5t, natomiast drogę pieszo-rowerową zaczynającą się przy skrzyżowaniu ul. F. Chopina z ul. Mickiewicza oznaczono znakami pionowymi C-13/16 oraz C13a/16a.

Wjazd na teren Wojewódzkiego Szpitala dla Nerwowo i Psychicznie Chorych w Lubiążu oznaczono znakiem pionowym D-40, natomiast na parkingu naprzeciw ustawiono D-18 wraz z tabliczką T-0.

8 PROJEKTOWANA TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Projektowany odcinek należy podzielić na pięć etapów.

W pierwszym etapie należy całkowicie zamknąć odcinek od drogi powiatowej n 1286D do ul. F. Chopina stawiając znaki U-20B wraz z B-2 oraz tabliczka informującą „Nie dotyczy dojazdu do budowy oraz dojazdu do posesji”. Na drodze do ul. Mickiewicza od drogi powiatowej, a także w drugą stronę należy postawić znak pierwszeństwa D-1 wraz z T-6a, natomiast na ul. F. Chopina oraz ul. Wiejskiej projektuje się postawienie znaków A-7. Znaki C-13/16 i C-13a/16a należy usunąć na okres trwania robót.

W drugim etapie należy zamknąć lewy pas od skrzyżowania ul. F. Chopina do dz. nr 89/22 znakami U-20b, C-9, U03d, C-10 wraz z tabliczką „Nie dotyczy dojazdu do budowy oraz dojazdu do posesji”. Dla ruchu pojazdów udostępniono prawy pas o szer. ok. 4,5m. W tym celu należy postawić znaki pionowe B-36 wraz z B-41.

W odległości 50-100m należy postawić znaki ostrzegawcze A-12c z A-14. Obszar prowadzenia robót wzdłuż jezdni należy wygrodzić barierami U-20a, natomiast do wygrodzeń poprzecznych należy zastosować urządzenia bezpieczeństwa U-20b. Na drodze powiatowej nr 1286D należy postawić informację o zakazie skrętu na działkę 90 AM-1, obręb Lubiąż z tabliczką „Nie dotyczy dojazdu autobusu do przystanku”.

Trzeci etap polega na zamknięciu pasa prawego – oznaczenia odcinka są takie same jak dla etapu drugiego. Należy zapewnić dojazd do posesji oraz przejazd do ul. Wiejskiej, a także ul. F. Chopina. Szerokość pasa, po którym będą mogły poruszać się pojazdy to ok. 4,5-5m. Należy postawić znaki ostrzegawcze m.in. A-14.

W etapie czwartym zamknięty jest lewy pas od działki nr 89/22 do działki nr 84/3. Znaki pionowe i bezpieczeństwa ustawione w takiej samej formie jak w poprzednich etapach. Szerokość pasa, po którym będą mogły poruszać się pojazdy to ok. 4,5m.

W ostatnim etapie, czyli piątym zamknięty jest prawy pas od działki nr 89/22 do działki nr 84/3. Znaki pionowe i bezpieczeństwa ustawione w takiej samej formie jak w poprzednich etapach. Obszar zamknięty ma szerokość 3,5-4m.

W etapie IV i V należy ustawić znak A-14 również na działce 85, AM1, obręb Lubiąż.

9 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA I UTRUDNIENIA

Przewidywane zagrożenia w rejonie zamknięcia drogi powiatowej związane są bezpośrednio z prowadzeniem robót budowlanych. Zagrożenia wynikają z charakteru robót przygotowawczych i rozbiórkowych, a także zamknięcia części drogi gminnej. Dodatkowym zagrożeniem są pojazdy obsługujące budowę. Zagrożenie wynika z ruchu samochodów transportowych dowożących materiały i wywożących materiał rozbiórkowy, oraz maszyn budowlanych. Zagrożenie wynika również z ruchu osób postronnych na terenie placu budowy.

Dodatkowym zagrożeniem jest zmiana koncepcji prowadzenia ruchu na rozpatrywanym obszarze mogąca powodować zatory.

10 WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH

10.1. Znaki pionowe

- Dla znaków zastosowano wielkość znaków średnie (Ś) tj. ostrzegawcze 900 mm, zakazu i nakazu 800 mm, informacyjne 600 mm.
- Lico znaków z folii odblaskowych II typu.
- Wysokość umocowania dolnej krawędzi znaku (przekrój uliczny): 2,25 - 2,30m
- Wysokość umocowania dolnej krawędzi znaku (przekrój na ścieżce rowerowej/ciągu pieszo rowerowym): 2,50m
- Wysokość umocowania dolnej krawędzi znaku (przekrój drogowy): 2,0m
- Odległość skrajnej krawędzi znaku od lica krawężnika: 0,5 – 2,0m
- Odległość skrajnej krawędzi znaku od krawędzi pobocza: min. 0,5m
- Zaleca się umieszczanie tablic drogowskazowych i przeddrogowskazowych na konstrukcjach wsporczych bezpiecznych.

- Znaki montować na słupkach stalowych ocynkowanych z jednego kawałka (bez spawów i łączeń) fi63 lub grubszych, przeznaczonych do montażu oznakowania drogowego o pożądanej grubości ścianki min. 3,2 mm, z kotwą betonową oraz zaślepką/korkiem systemowym z tworzywa sztucznego. W dolnej części słupka element kotwiący zapobiegający jego wyrwaniu lub obróceniu. W celu zachowania właściwej skrajni poziomej dla znaków drogowych oraz drożności chodnika/ ciągu pieszo rowerowego, zaleca się stosowanie słupków giętych, wysięgników itp. o odpowiednich parametrach. Należy zachować odległość – w świetle od słupka do obrzeża chodnikowego, muru, ściany, latarni, ogrodzenia itp., min. 1,5 m.

10.2. Znaki poziome

- Oznakowanie poziome należy wykonać, jako gładkie, grubowarstwowe z masy chemoutwardzalnej do nakładania grubości 1,8-3,0mm.

Wymagania dla projektowanego oznakowania poziomego:

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień) – 0,55,
- powierzchniowy współczynnik odbłasku (widoczność w nocy) – 300 [mcd/m² lx],
- wskaźnik szorstkości (STR) – 50.

Linie krawędziowe i osiowe w ciągu głównym należy wykonać w technologii strukturalnej lub profilowanej – najechanie na linie krawędziowe powinno powodować powstanie efektu akustycznego, zaś pozostałe linie oznakowania poziomego jako gładkie.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności,
- odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na którą zostaną naniesione,
- trwałością w okresie gwarancyjnym,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

11 TERMIN

Przewidywany termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu – I kwartał 2024r.