

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest budowa drogi lokalnej (ciąg I-I i ciąg II-II) na terenie LSSE w Okmianach. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, powiecie legnickim, w gminie Chojnów w północnej części wsi Okmiany pomiędzy Autostradą A4, a drogą krajową nr 94.

Podstawą do realizacji robót budowlanych będzie uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę drogi lokalnej (Ciąg I-I oraz Ciąg II-II),
- przebudowę skrzyżowań,
- budowę zjazdów na przyległe posesje,
- likwidacja rowów przydrożnych
- rozbiórki istniejących elementów zagospodarowania terenu kolidujących z inwestycją,
- rozbiórka istniejących przepustów
- przebudowa i budowa rowów otwartych,
- budowa 4 przepustów \varnothing 600mm,
- przebudowa kolizyjnego uzbrojenia terenu,
- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- wycinki drzew i krzewów,
- zagospodarowanie terenów zielonych wraz z dostosowaniem wysokościowym terenów przyległych do projektowanego układu drogowego;
- wykonanie wszystkich robót niezbędnych do wykonania zadania inwestycyjnego.

Planowane roboty budowlane zlokalizowano na działkach nr:

pod projektowany pas drogowy:

450/290, 450/61, 450/59, 450/57, 450,54, 450/55, 450/294 (z podziału 450/31) , 450/58, 450/56
– obręb 0014 Okmiany (jednostka ewidencyjna 020902_2, Chojnów - Gmina).

teren niezbędny do przebudowy istniejących elementów zagospodarowania terenu

poza proj. pasem drogowym – czasowe zajęcie:

450/26, 450/28, 450/20 – obręb 0014 Okmiany (jednostka ewidencyjna 020902_2, Chojnów - Gmina).

Zakres prac nawierzchniowych objętych niniejszym opracowaniem realizowany będzie na całym odcinku. Budowana droga gminna (ciąg I-I, ciąg II-II) będzie pełnić docelowo funkcję dojazdową dla przyszłych zabudowań zlokalizowanych wzdłuż tych dróg.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Podstawę opracowania stanowi umowa na opracowanie dokumentacji projektowej, zawarta pomiędzy Gminą Chojnów, a biurem projektowym EMWAY Maciej Emilianów z Zielonej Góry.
- Projekt zagospodarowania terenu,
- Inwentaryzacja w terenie.
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 października 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 23 września 2003 r. (Dz.U. 2017 poz. 784)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2015 poz. 1314),
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (tekst jednolity Dz. U. 2022 r., poz. 988),
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 lipca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1693),

3. STAN ISTNIEJĄCY

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie, zlokalizowany jest w północnej części wsi Okmiany niedaleko Autostrady A4 i drogi krajowej nr 94.

Inwestycja zlokalizowana jest w terenie niezabudowanym – pola uprawne, porośnięte pojedynczymi drzewami, krzewami oraz drogi gruntowe - do którego dojazd odbywa się istniejącą utwardzoną ulicą Szwedzką (droga asfaltowa). Projektowana droga będzie się łączyła bezpośrednio z ulicą Szwedzką.

Teren ten posiada zróżnicowanie terenu, które wynosi od około 184,10 m n.p.m. do 190,75 m n.p.m. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo na teren przyległy lub do istniejących rowów przydrożnych.

W zakresie inwestycji stwierdzono występowania infrastruktury pod jak i nad ziemnej w postaci:

- sieci wodociągowej,
- sieci kanalizacji sanitarnej,
- sieci energetyczne

4. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

W związku z realizacją zadania inwestycyjnego zaprojektowana została docelowa organizacja ruchu. Projektowane oraz istniejące oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na rysunkach 1.1SOR ÷ 1.4SOR w skali 1:500.

4.1. Oznakowanie poziome

Zaprojektowane oznakowanie poziome zostało dostosowane do lokalnych warunków na drodze oraz istniejącego oznakowania poziomego.

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać:

- materiałami grubowarstwowymi zaznaczonymi na rysunku kolorem niebieskim.

4.2. Oznakowanie pionowe

Znaki projektowane należy wykonać i zlokalizować zgodnie ze schematem oznakowania oraz z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Znaki użyte do organizacji ruchu powinny być wykonane z blachy ocynkowanej, posiadające obrzeże podwójnie gięte i pokryte folią odblaskową II-generacji. Znaki powinny posiadać kolorystykę zgodną z rzeczywistością.

Zakładana wielkość projektowanego oznakowania pionowego:

- przyjęto w zakresie opracowania:

oznakowanie typu „małe”

Słupki do znaków projektowanych należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych o średnicy zewnętrznej **60,3 mm (łącznie 23szt.)**

UWAGA:

- Przy pracach związanych z usytuowaniem wszystkich znaków pionowych należy zachować szczególną ostrożność i w miarę możliwości prace wykonywać ręcznie, z uwagi na możliwość uszkodzenia istniejącego, projektowanego lub niezewidencjonowanego uzbrojenia podziemnego.

4.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Istniejące bariery drogowe (przy ciągu II-II) są przewidziane do rozbiórki (zlokalizowane są po prawej stronie drogi zgodnie z kilometrażem) od KM 0+010,06 do KM 0+022,89 oraz od KM 0+031,87 do KM 0+050,99 o łącznej długości (17,00m+ 21,50m) 38,50m

W obrębie ciągu II-II zaprojektowano 5 odcinków barier ochronnych U-14a o parametrach H1,W3, B i długościach odpowiednio: 16m, 20m, 24m, 18m, 16m.

Uwaga:

- bariery ochronne U-14a kotwione do gruntu,
- w podanych jw. długościach projektowanych barier zawierają się odcinki początkowy/końcowy o długościach po 4,0m, sprowadzone do gruntu.

5. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Znaki pionowe, poziome i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy stosować zgodnie z załącznikami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2017 poz. 1062)

5.1. Zasady ogólne

Znaki umieszcza się:

- po prawej stronie jezdni lub nad nią, jeżeli obowiązują jadących każdym pasem ruchu

- nad poszczególnym pasem ruchu, jeżeli dotyczą jadących wyłącznie tym pasem ruchu
- po lewej stronie jezdni samodzielnie jeżeli dopuszczają to przepisy lub jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, gdy posiadają one więcej niż jeden pas ruchu oraz na drogach jednokierunkowych
- na jezdni jeżeli droga jest zamknięta lub ruch na niej jest ograniczony
- na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku

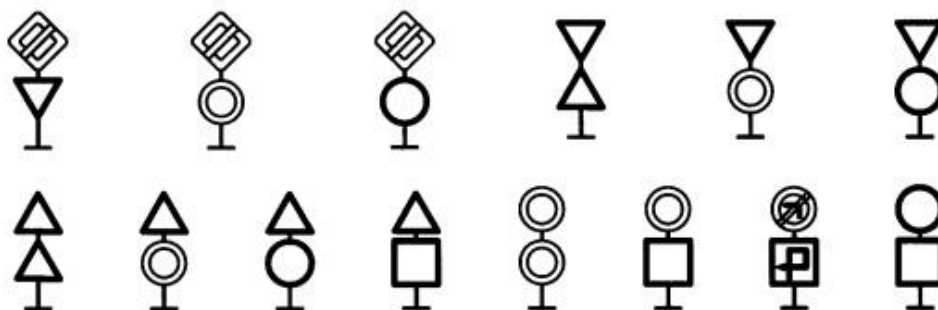
5.2. Sposób umieszczania znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych, takich jak słupki, ramy wysięgniki, konstrukcje bramowe wykonane z materiałów trwałych, z wyłączeniem betonu. Dopuszcza się również możliwość umieszczania znaków z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, np. latarni słupów telekomunikacyjnych, ścian budynków itp. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć kształt kołowy lub eliptyczny.

Odległość pomiędzy następującymi po sobie znakami powinna wynosić:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h
- 10 m na pozostałych drogach

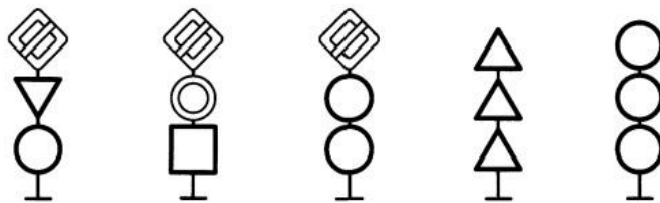
Jeżeli istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednej konstrukcji wsporczej, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.



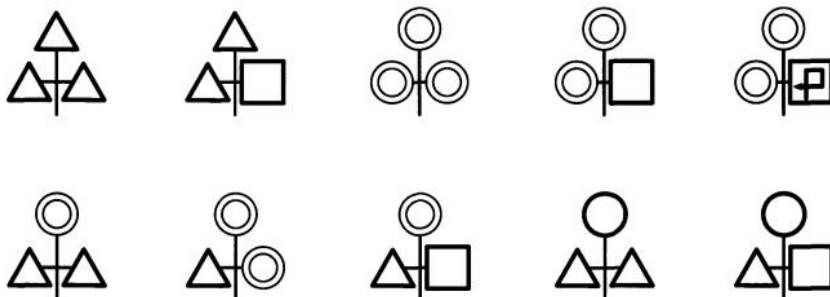
Rys. 1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



Rys. 2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

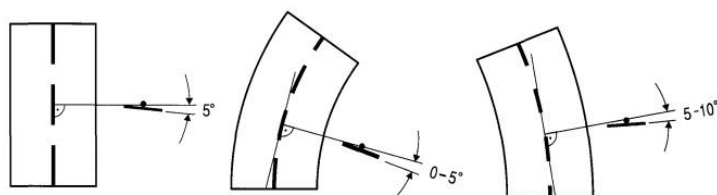


Rys. 3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



Rys. 4. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie poziomym

Tarcze znaków powinny być odchylone o 5° względem linii prostopadłej do osi jezdni. Natomiast na łukach poziomych odchylenie to należy skorygować w zależności od wielkości promienia łuku oraz jego kierunku.



Rys. 5. Usytuowanie tarczy znaku względem osi jezdni

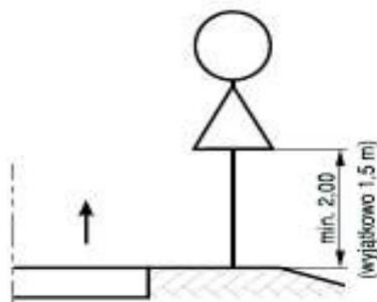
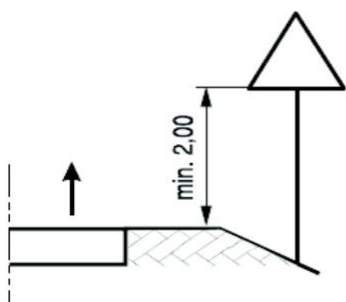
5.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

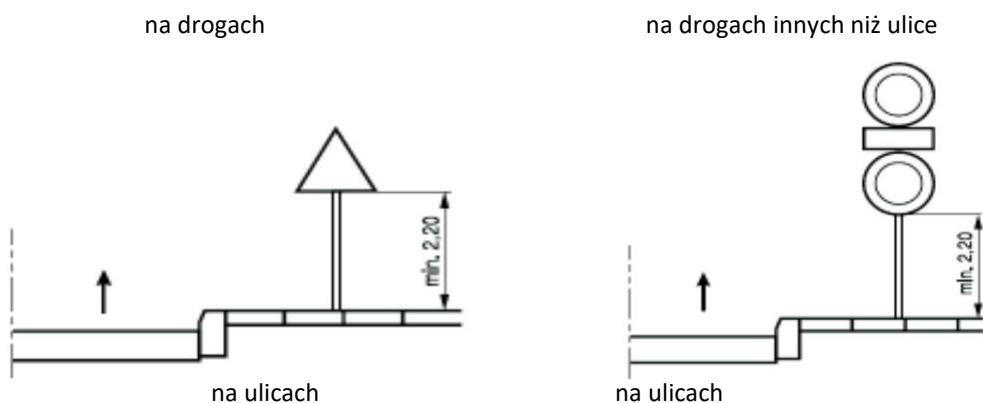
Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby ich odległość od krawędzi drogi wynosiła minimum 0,5 m. Jeśli warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi należy:

- Na drogach z poboczami gruntowymi umieścić znak na poboczu zachowując odległość minimalną 0,5 m od krawędzi jezdni
- Na drogach z poboczami o nawierzchni twardej umieścić znak w odległości minimalnej 0,5 m od krawędzi pobocza bitumicznego

Znaki umieszcza się:

- W przypadku szerokiego nasypu w koronie drogi w odległości nie przekraczającej
- 5,0 m od krawędzi jezdni
- W pasie dzielącym jezdnie w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od zewnętrznej granicy opaski
- Na ulicach w odległości 0,5 – 2,0 m od krawędzi jezdni





Rys. 6. Odległość znaków od krawędzi jezdni

Kategorie znaków	Wysokość umieszczania znaków [m]	
	Poza obszarami zabudowanymi	Na obszarach zabudowanych
A – ostrzegawcze B – zakazu ²⁾ C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające ¹⁾ G – dodatkowe ⁴⁾	min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E – tablice E1, E2, E14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ (min. 1,00) ⁵⁾
E – znaki E-15, E-16 E – tablice E-13, E17a, E18a E – drogowskazy	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ max. 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki nad jezdnią	min. 5,0	min. 5,0
Znaki na lub za urządz. bezpieczeństwa ruchu	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20

- ¹⁾ Z wyjątkiem znaków F-11 (5,0 m) i F-14a,b,c (0,5 m)
- ²⁾ Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni
- ³⁾ Znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych
- ⁴⁾ Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m – na ulicach, 0,50 m – na pozostałych drogach)
- ⁵⁾ Dla znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego
- ⁶⁾ W przypadku umieszczania znaku na chodniku

6. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO I POZIOMEGO

6.1. Zestawienie ilości znaków pionowych.

Rodzaj znaków pionowych	Razem 30 szt.			
	Proj. małe	Istn. do przestawienia	Istn. do likwidacji	Istn. do pozostawienia
A - Ostrzegawcze	5	-	-	-
B - Zakazu	17	-	-	-
C - Nakazu	-	-	-	-
D - Informacyjne	8	-	-	-

E - Drogowskazowe (kierunku i miejscowości)	-	-	-	-
F - Uzupełniające	-	-	-	-
G - znaki dodatkowe przed przejazdami kolejowymi	-	-	-	-
T - tabliczki	3	-	-	-
U - zapory drogowe i tablice kierujące	-	-	-	-
RAZEM:	33	-	-	-

6.2. Zestawienie proj. oznakowania poziomego (farba biała grubowarstwowa):

rodzaj linii	ilość	powierzchnia
P-13	38,75m	10,17m ²
	RAZEM:	10,17m²

7. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną budową drogi lokalnej (ciąg I-I i ciąg II-II) na terenie LSSE w Okmianach.

8. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Zamierzeniem Inwestora jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu do dnia 31.12.2024 r

Opracował:
mgr inż. Maciej Emilianów