

Opracowanie zawiera :

I. Opis techniczny

1. Podstawa opracowania projektu organizacji ruchu
2. Zakres opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Podstawowe założenia projektowe
5. Stan projektowany
 - 5.1. Opis przyjętych rozwiązań
 - 5.2. Oznakowanie pionowe
 - 5.3. Oznakowanie poziome
 - 5.4. Urządzenia BRD
6. Uwagi ogólne i zalecenia końcowe

II. Załączniki

1. Pismo nr DT-D.II.8022.487.2013 z dnia 19.07.2013 wydane przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
2. Pismo nr SP.DT.7120.34.1.2013.AM z dnia 26.08.2013 wydane przez Starostwo Powiatu Wrocławskiego

III. Rysunki techniczne

1. Rys. nr 01 – Orientacja.
2. Rys. nr 02 – Sytuacja. Docelowa organizacja ruchu. Plansza 1.
3. Rys. nr 03 – Sytuacja. Docelowa organizacja ruchu. Plansza 2.
4. Rys. nr 04 – Schemat ukształtowania progu zwalniającego w miejscu przejścia dla pieszych.

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania projektu organizacji ruchu

Podstawę sporządzenia niniejszego opracowania stanowią :

- Załączniki do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” (Dz. U. - załącznik do nru 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003) - z późniejszymi zmianami.
- Umowa zawarta pomiędzy Zarządem Powiatu Wrocławskiego a Biurem Projektów A-PROPOL S.C. na opracowanie projektu dla zadania „Przebudowa ul. Głównej w Smolcu”
- Ustawa z dnia 20.06.1997 „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 108 z 2005r. poz. 908) – z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 2002r. poz. 1393) - z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury (Dz. U. nr 177 z 2003r. poz. 1729) – z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999r. poz. 430) – z późniejszymi zmianami.

2. Zakres opracowania

Opracowanie swym zakresem obejmuje docelową organizację ruchu dla zadania: „Przebudowa ul. Głównej w Smolcu”.

3. Opis stanu istniejącego

Inwestycja zlokalizowana jest w Smolcu, w gminie Kąty Wrocławskie, powiecie wrocławskim, województwie dolnośląskim.

Ulica Główna (będąca drogą powiatową) w granicach opracowania, tj. od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Wierzbową posiada w większości przekrój drogowy (fragmentami pół uliczny) o szerokości zmiennej wahającej się od 5,5m do 7,2m.

W granicach opracowania ulica Główna krzyżuje się poprzez skrzyżowania zwykłe z ulicami: Ogrodową, Starowiejską, Kolejową, Kościelną, Polną, Chłopską (DW370), Lipową, Parkową oraz Wierzbową. Pierwszeństwo przejazdu obowiązuje w ciągu ul. Głównej, wloty ulic dochodzących do ul. Głównej podporządkowane są w stosunku do niej znakami A-7 „Ustąp pierwszeństwa”.

W ciągu ul. Głównej w granicach opracowania odcinkami występuje jednostronny chodnik o szerokości zmiennej od 1,5m do 2,5m wykonany z kostki betonowej.

W ciągu ul. Głównej kursuje autobus komunikacji zbiorowej komercyjnej linii nr 577, który obsługiwany jest przez istniejące przystanki autobusowe, wyposażone w wiaty przystankowe. Przystanki te nie są wyposażone w zatoki autobusowe.

4. Podstawowe założenia projektowe

Podstawowymi założeniami projektowymi są :

- Bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- Czytelność i przejrzystość przedstawionych rozwiązań.

Dla wyżej wymienionych założeń i zgodnie z obowiązującymi przepisami rozwiązania projektowe przewidują oznakowanie docelowe zapewniające bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu drogowego w zakresie opracowania.

5. Stan projektowany

5.1. Opis przyjętych rozwiązań

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano jezdnię z betonu asfaltowego o szerokości 6,00m, o przekroju ulicznym. Parametry geometryczne ustalono na podstawie prędkości projektowej wynoszącej 40 km/h.

W ciągu ul. Głównej w granicach opracowania zaprojektowano chodniki wykonane z kostki betonowej koloru żółtego o zmiennej szerokości (od 1,27m do 4,77m), dopasowanej do granic działek prywatnych.

Zaprojektowano utwardzone pobocza o zmiennej szerokości (od 1,30m do 3,50m), wykonane z kostki betonowej koloru szarego, dopasowane do granic działek prywatnych.

Pomiędzy ul. Parkową a ul. Lipową zaprojektowano zatokę autobusową o długości całkowitej 56m (część równoległa wynosi 20m) i szerokości 3,00m, wykonaną z kostki kamiennej granitowej. Z uwagi na ograniczenia terenowe (granica pasa drogowego) pozostałe przystanki komunikacji zbiorowej wyposażono jedynie w perony dla pieszych, a miejsce zatrzymywania się autobusu wyznaczać będzie linia oznakowania poziomego P-17 :linia przystankowa”.

5.2. Oznakowanie pionowe

Na skrzyżowaniu ul. Głównej (droga powiatowa) z ul. Chłopską (droga wojewódzka nr 370) zmieniono dotychczasowy układ pierwszeństwa (pierwszeństwo łamane na ciągu ul. Głównej) na pierwszeństwo na ciągu ulic Główna – Chłopska. Północny wlot ul. Głównej został podporządkowany znakiem A-7 „Ustąp pierwszeństwa”.

Zaprojektowane znaki D-48 należy ustawić w obrębie skrzyżowania ul. Głównej i Chłopskiej z wyprzedzeniem co najmniej 14 dniowym.

Na pozostałym odcinku ul. Głównej objętym opracowaniem utrzymano pierwszeństwo przejazdu w ciągu ul. Głównej, dochodzące ulice podporządkowano w stosunku do ul. Głównej znakami A-7 „Ustąp pierwszeństwa”. Wyjątkiem jest wlot ul. Kolejowej, którą z uwagi na brak dostatecznej widoczności, oznakowano znakiem B-20 „Stop”.

Oznakowanie docelowe należy wykonać jednorazowo, dla całego przedsięwzięcia. Oddanie drogi do ruchu powinno odbyć się po całkowitym i jednolitym jej oznakowaniu.

Projekt obejmuje oznakowanie całego obszaru objętego robotami. Przy wykonywaniu projektowanych elementów oznakowania pionowego należy przestrzegać następujących zasad:

- Znaki drogowe pionowe wykonać należy jako odblaskowe stosując dla nich jednolite materiały zapewniające jednorodność ich czytania przez uczestników ruchu. W związku z tym należy zastosować folie odblaskową II generacji. Tarcze znaków wykonać z podwójnie giętymi krawędziami na całym obwodzie.
- Znaki należy zastosować z grupy wielkości –średnie, za wyjątkiem znaków C-13 oraz C-13/16, które przewidziano jako znaki małe

- Kształty znaków drogowych powinny odpowiadać warunkom podanym w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej –zał. Do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r – „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.
- Znaki pionowe pojedyncze i podwójne należy umieszczać na słupkach w sposób uniemożliwiający ich przypadkowe wywrócenie , przestawienie i obrócenie, których rodzaj i kształt należy przed zamontowaniem uzgodnić z zarządcą drogi.

Szczegółową lokalizację znaków pionowych przedstawiono na rys. nr 02 i 03.

W przypadkach wystąpienia wątpliwości przy szczegółowej lokalizacji znaków lub tablic należy skontaktować się z Jednostką Projektową – BIURO PROJEKTÓW „A-PROPOL” S.C.

5.3. Oznakowanie poziome

Oznakowanie docelowe należy wykonać dla całego przedsięwzięcia. Oddanie drogi do ruchu powinno odbyć się po całkowitym i jednolitym jej oznakowaniu.

Szczegółową lokalizację znaków poziomych przedstawiono na rys. nr 02 i 03.

Projekt obejmuje oznakowanie całego obszaru objętego robotami. Przy wykonywaniu projektowanych elementów oznakowania poziomego należy przestrzegać następujących zasad:

- Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe – za pomocą masy chemoutwardzalnej do nakładania, w kolorze białym. Stosować wyłącznie masy chemoutwardzalne posiadające aprobaty techniczne dopuszczające do stosowania dla nawierzchni asfaltobetonowych.
- Minimalna grubość powłoki malarskiej powinna wynosić 1,8 mm.
- Minimalny powierzchniowy współczynnik odbłasku powinien wynosić 300 [mcd/lx/m²]
- Kształty poziomych znaków drogowych powinny odpowiadać warunkom podanym w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej –zał. Do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r – „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.

W przypadkach wystąpienia wątpliwości przy szczegółowej lokalizacji znaków lub tablic należy skontaktować się z Jednostką Projektową – BIURO PROJEKTÓW „A-PROPOL” sc 44-121 Gliwice ul. Gomułki 2 tel. 270-88-33 , fax 270-88-34.

5.4. Urządzenia BRD

W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych) zaprojektowano wyniesione przejście dla pieszych - próg zwalniający w obrębie skrzyżowania ulicy Głównej i Kościelnej. Z uwagi na pobliską szkołę przejście to jest użytkowane w dużej mierze przez dzieci, co dodatkowo potwierdza zasadność zastosowania takiego rozwiązania.

Zaprojektowano zatem próg zwalniający w miejscu przejścia dla pieszych o wymiarach (w rzucie) 6,0x6,0m , wysokości 13cm, z najazdami długości 1,0m. Próg zostanie wykonany z betonu asfaltowego podczas wykonywania nawierzchni jezdni. Schemat ukształtowania progu zwalniającego zamieszczono na rysunku nr 04.

Wyniesione przejście dla pieszych należy oznakować za pomocą oznakowania poziomego w postaci linii P-10 oraz linii P-25 (najazdy). Przed przejściem dla pieszych należy ustawić znaki ostrzegawcze A-12a wraz z tabliczką T-1 (20m) oraz znakiem zakazu

B-33 (20) wskazującym kierowcom prędkość, która umożliwi im bezpieczne pokonanie progu zwalniającego.

6. Uwagi końcowe

Roboty prowadzone w pasie drogowym należy prowadzić zgodnie z zasadami pracy w obrębie pasa drogowego.

Na zajęcie pasa drogowego wykonawca winien uzyskać niezależnie zgodę od administratora drogi.

Wszelkie zmiany w stosunku do niniejszej dokumentacji uzgadniać należy z projektantem w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Projekt podlega ochronie z tytułu praw autorskich DZ.U. RP Nr 24 z dnia 23.02.1994. ustawa z dnia 04.02.1994.

Opracował.