

1. Podstawa opracowania.

Umowa pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg w Wieruszowie, ul. Marianów 7, a Przedsiębiorstwem Robót Inżynieryjnych Kępno ZUP-K ul. Pogodna 6/27 na wykonanie projektu przebudowy drogi powiatowej nr 4510 E w miejscowości Bolesławiec.

2. Opis warunków ruchu.

Niniejsze opracowanie przedstawia docelową organizację ruchu po wykonaniu przebudowy drogi powiatowej nr 4510 E w miejscowości Bolesławiec.

Całość inwestycji polega na:

- wykonaniu wzmocnienia konstrukcji istniejącej nawierzchni bitumicznej wraz z wykonaniem nowej nawierzchni bitumicznej na całej długości i szerokości przebudowywanej drogi powiatowej,
- korekcie i przebudowie skrzyżowań z drogami gminnymi i powiatowymi,
- przebudowie zjazdów w ciągu drogi powiatowej ,
- wykonaniu nowego oznakowania poziomego i pionowego.

Projektowana rozbudowa drogi powiatowej nr 4510 e zlokalizowana jest w powiecie wieruszowskim, gminie Bolesławiec i przebiega w terenie zabudowanym .

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome:

Zgodnie z rysunkiem nr 1 "Inwentaryzacja".

3. Charakterystyka drogi i ruchu.

Droga powiatowa nr 4510 E relacji Dietrzykowice - Łubnice -Bolesławiec - gr. woj. wlkp. (Opatów) jest drogą ogólnodostępną.

Nr drogi	- 4510 E
Liczba jezdni	- jedna
Dostępność	- ogólnodostępna
Funkcja	- powiatowa
Klasa techniczna	- Z

Projektowana droga przebiega w terenie zabudowanym.

4. Opis stanu projektowanego.

Projekt oznakowania wykonano zgodnie z:

- Rozporządzeniem Nr 430 MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999r.,
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 170.,
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17.09.2003r. w sprawie kierowania ruchem na drogach Dz. U. Nr 182 – poz. 1784.,
- Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lutego 2004r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem drogowym Dziennik Ustaw Nr 27, Poz. 243.,
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem Dz. U. Nr 177 – poz. 1729.,
- Rozporządzeniem 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 – poz. 2181, Dz. U. z dnia 22 grudnia 2003r. nr 220.,
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie Dz.U.96.33.144.,
- Załącznikami nr 1, 2, 3, 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – poz. 2181 Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r.

4.1 Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje lokalizację i rodzaj:

- a) oznakowania poziomego,
- b) oznakowania pionowego.

4.2 Szczegółowe zalecenia wykonania oznakowania

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

Szczegółowy wykaz wszystkich projektowanych znaków, tablic i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wraz z ich ilością i wymiarami, podaje zestawienie znaków.

5. Założenia projektowe:

Po przeprowadzeniu analizy warunków drogowych i ruchowych w szczególności kierunku ruchu pieszych przyjęto lokalizację oznakowania – rys. nr 2.

I. Oznakowanie pionowe,

- a) znaki średnie aluminiowe podwójne zaginane z folii odblaskowej II-ej generacji, grubość blachy 1,5mm,
- b) słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych Ø 63,0mm (2”).

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.

Przystanki autobusowe zostały oznakowane znakiem pionowym D-15. Projektowane przejścia dla pieszych na drodze głównej i drogach bocznych należy oznakować znakiem poziomym P-10 (szer. minimum 4m w obszarze zabudowanym). W odległości 0,5m od krawędzi przejścia dla pieszych od strony nadjeżdżających pojazdów przewidziano ustawienie znaku D-6.

II. Oznakowanie poziome,

- a) oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej,

Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów, a w przypadku ich braku lub niepełnych danych - zgodne z poniższymi wskazaniem.

Materiałami do znakowania cienkowarstwowego powinny być farby nakładane warstwą grubości nie mniej niż 0,5mm. 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 $\pm 5\text{mm}$,
- 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.

III. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu,

Dla zapewnienia należytego bezpieczeństwa ruchu na wysokości wlotu i wylotu z projektowanych przepustów zaprojektowano obustronne stalowe bariery sprężyste SP-06. Rozstaw słupków wynosi 2m. Na początkach i końcach barier zastosowano odgięte odcinki początkowe długości 8 i 4m.

Odległość lica prowadnicy stalowej bariery ochronnej (skrajnej) od krawędzi pasa ruchu powinna wynosić nie mniej jak:

- 1,0m dla barier zlokalizowanych w poboczu drogi wojewódzkiej,
- 0,5m dla barier zlokalizowanych poza krawężnikiem.

Balustrady U-11a chroniące ruch pieszych oprócz poręczy i słupków powinny składać się wyłącznie z elementów pionowych (szczeblin) o rozstawie nie większym niż 0,14 m. Dolny poziomy element konstrukcji balustrady łączący szczebliny nie może znajdować się powyżej 0,12 m od poziomu chodnika.

Minimalne wysokości balustrad wynoszą:

- 1,1 m przy chodnikach dla pieszych.

6. Uwaga ogólna:

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu określa się na przełomie 2009r./2010r.

Przed przystąpieniem do wykonania robót, Wykonawca jest zobowiązany przedstawić Inżynierowi niezbędne dokumenty tj. Aprobaty, Atesty, Certyfikaty i Deklaracje na poszczególne rodzaje stosowanych materiałów i technologię wykonywania robót.