

***Lubień – Legnickie Pole droga dojazdowa do gruntów
rolnych, gm. Legnickie Pole - km 0+000 – 0+950
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU***

OPIS TECHNICZNY

Spis treści:

A.	Informacje ogólne.....	2
1.	Przedmiot opracowania.....	2
2.	Inwestor.....	2
3.	Wykonawca.....	2
4.	Podstawa opracowania.....	3
B.	Część techniczna.....	4
1.	Charakterystyka stanu istniejącego.....	4
2.	Stan projektowany.....	4
3.	Uwagi końcowe.....	4
4.	Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	6

A. Informacje ogólne

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji technicznej, służącej do opisu przedmiotu zamówienia na robotę budowlaną pn. „Lubień – Legnickie Pole droga dojazdowa do gruntów rolnych, gm. Legnickie Pole - km 0+000 – 0+950”

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt na budowę jezdni na odcinku ok. 950mb.

2. Inwestor



Gmina Legnickie Pole

ul. Dientzenhofera 1, 59-241 Legnickie Pole

3. Wykonawca



AIW PROJEKT

mgr inż. Waldemar Krząstek
ul. Sportowa 6, 63-510 Mikstat

4. Podstawa opracowania

Do opracowania niniejszego projektu organizacji ruchu wykorzystano następujące materiały:

- 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. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r. z późn. zmianami)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r.)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z dnia 12.10.2002 r. z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (zał. do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- Materiały uzyskane od Inwestora.

B. Część techniczna

1. Charakterystyka stanu istniejącego

Odcinek, na którym realizowana będzie inwestycja w stanie obecnym posiada jezdnię gruntową nieutwardzoną, co znacząco obniża komfort i poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

2. Stan projektowany

Jezdnia została zaprojektowana jako jednojezdniowa z mijankami. Na całym odcinku przywidziano powierzchniowe odwodnienie pasa ruchu do istniejących rowów. Pochylenie podłużne przedstawiono na rysunku 2.1. Na całym odcinku zastosowano przekrój daszkowy jezdni – 2%. Wszystkie rozwiązania projektowe zostały szczegółowo przedstawione na załącznikach graficznych będących integralną częścią niniejszej dokumentacji technicznej. W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- Kubatura: nie dotyczy,
- Wysokość: nie dotyczy,
- Długość: ok. 950mb
- Szerokość:
 - jezdnia – 3,5-5,0m,
- Liczba kondygnacji: nie dotyczy,
- kategoria ruchu – KR2

Geometria trasy została opisana za pomocą odcinków prostych oraz łuków kołowych zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi.

Na odcinku początkowym oraz na zwężeniach jezdni zastosowano oznakowanie B-31 oraz D-5 celem wprowadzenia pierwszeństwa wjazdu i wyjazdu na odcinki zawężone do 3,50m.

Przed łukami zastosowano oznakowanie ostrzegawcze. Przed wjazdem na projektowany odcinek wprowadzono ograniczenie tonażu do 12ton.

3. Uwagi końcowe

Niniejszy projekt podlega zatwierdzeniu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. „w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach” (Dz. U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729).

Wszystkie stosowane znaki pionowe należą do grupy wielkości znaków „małych”. Znaki pionowe należy wykonać z zastosowaniem folii odblaskowej typu 1, zgodnie z Rozporządzeniem

Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393) oraz szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD i warunków umieszczania ich na drogach, Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 z dn. 23 grudnia 2003 r, póź. 2181).

Wszystkie znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych w postaci słupka, wykonanego z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- a) na drogach z poboczeniami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,
- b) na drogach z poboczeniami o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) - w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczania znaków podano w tabeli:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	Poza obszarami zabudowanymi	W obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu [¶] C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające [¶] G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi [¶]	min 2,00 (min 1,50) [¶]	min 2,00 (2,20) [¶]
E - tablice przeddrogowskazowe E-1, - drogowskazy tablicowe E-2, - tablice szlaków drogowych E-14,	min. 1,00	min 2,00 (2,20) [¶] (min 1,00) [¶]
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16, - tablice kierunkowe E-13, - tablice miejscowości E-17a, E-18a, - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4, - drogowskazy do obrotu E-5-E-12, E-19a-E-22,	2,00	min 2,00 (2,20) [¶] - 2,50
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią [¶]	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu [¶]	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

¶ z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m)

¶ z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni

¶ znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych

¶ z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach)

¶ dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu

¶ dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego

¶ w przypadku umieszczenia znaku na chodniku

4. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

O terminie rozpoczęcia robót (oznakowanych zgodnie z niniejszym projektem organizacji ruchu) na opracowywanym odcinku Wykonawca ma obowiązek zawiadomić Zarządcę Drogi oraz odpowiedniego pod względem administracyjnym Komendanta Policji na co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem prac.

Termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu przywzidzano na

IV kwartał 2017 r.