

SPIS ZAWARTOŚCI

I. ZAŁĄCZNIKI

II. CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**
- 2. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- 3. ZAKRES OPRACOWANIA**
- 4. WYMOGI I PRZEPISY O RUCHU DROGOWYM**
- 5. CHARAKTERYSTYKA DROGI I WRUNKÓW RUCHU**
- 6. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU**
- 7. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**
- 8. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**
 - Zasady ogólne
 - Sposób umieszczania znaków
 - Wysokość umieszczania znaków
- 9. UWAGI KOŃCOWE**

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------|
| - PLAN ORIENTACYJNY | RYS. NR 1 |
| - ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU | RYS. NR 2.1 – 2.6 |
| - DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU | RYS. NR 3.1 – 3.6 |

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest prawidłowy dobór i rozmieszczenie niezbędnych elementów oznakowania i kierowania ruchem (znaki pionowe i poziome) na przebudowywanych odcinkach ulic: Dworcowa, Ogrodowa, Wojska Polskiego i Ligonía w miejscowości Boronów.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- a) Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 wykonana przez biuro geodezyjne INVEST-MAP z Katowic,
- b) Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego warunków ich umieszczenia na drogach.

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje wykonanie niezbędnego oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu dla zadania „Przebudowa ulicy Dworcowej, ul. Ogrodowej, ul. Wojska Polskiego i ul. Ligonía w Boronowie wraz z odwodnieniem”.

4. WYMOGI I PRZEPISY O RUCHU DROGOWYM

W projekcie wykorzystano następujące przepisy, wytyczne i materiały źródłowe:

1. Rozporządzenie MTiGM oraz MSWiA z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 58 z 1999r.).
2. Rozporządzenie 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 (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r.)
3. Ogólne specyfikacje Techniczne: D-07.0101 (Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – oznakowanie poziome) oraz D-07.0201 (Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – oznakowanie pionowe).
4. Wytyczne oraz opinie problematyki ze strony Inwestora i innych organów, właściwych w sprawach objętych projektem.

5. CHARAKTERYSTYKA DROGI I WARUNKÓW RUCHU

- a) ul. Dworcowa – długość ulicy to ok. 740m, w stanie istniejącym posiada szerokość zmienną od 2,50m do 5,50m. Ulica posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Droga charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu drogowego. W ciągu drogi występuje jeden przystanek autobusowy, który zlokalizowany jest przy dworcu PKP. Ulica krzyżuje się z DW 907, ul. Lompy, ul. Wojska Polskiego, ul. Ogrodową i ul. Ligonii,

- b) ul. Ligonie – długość ulicy to ok. 500m, w stanie istniejącym posiada szerokość zmienną od 5,00m do 6,00m. Ulica posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Droga charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu drogowego. Ulica krzyżuje się z ul. 3-go Maja, ul. Ogrodową i ul. Dworcową,
- c) ul. Wojska Polskiego – długość ulicy to ok. 263m, w stanie istniejącym posiada szerokość zmienną od 5,00m do 9,00m. Ulica posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Droga charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu drogowego. Ulica krzyżuje się z DW 907, ul. 3-go Maja i ul. Dworcową,
- d) ul. Ogrodowa – długość ulicy to ok. 114m, w stanie istniejącym posiada szerokość zmienną od 4,00m do 5,00m. Ulica posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Droga charakteryzuje się niskim natężeniem ruchu drogowego. Ulica krzyżuje się z ul. Dworcową i ul. Ligonie.

6. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCH

Na odcinkach objętych opracowaniem występuje oznakowanie pionowe (znaki ostrzegawcze, informacyjne), natomiast nie występuje oznakowanie poziome.

Z punktu widzenia organizacji ruchu ul. Dworcowa i ul. Wojska Polskiego jest podporządkowana do DW 907. Ulica Wojska Polskiego jest podporządkowana do ul. Dworcowej. Następnie ul. Ligonie jest podporządkowana do ul. 3-go Maja. Ulica Ogrodowa ma pierwszeństwo przejazdu w stosunku do fragmentu ul. Ligonie (ostatnie 100m) i jest podporządkowana do ul. Dworcowej.

Stan istniejący został przedstawiony szczegółowo na rys. nr 2.1 – 2.6.

7. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCH

W związku z przedmiotowym zadaniem nie zachodzi zmiana organizacja ruchu na ul. Dworcowej, u. Ligonie i ul. Wojska Polskiego. Jedyna zmiana pierwszeństwa przejazdu zmienia się na ul. Ogrodowej. Przewiduje się podporządkowanie ulicy do ul. Dworcowej i ul. Ligonie.

Ze względu na przebudowę ulic, która wiąże się z wykonaniem jezdni o stałej szerokości równej 6,00m (ul. Ligonie 5,50m) wprowadza się na odcinkach objętych opracowaniem stosowne oznakowania poziome w postaci linii segregacyjnych i poprzecznych.

Oznakowanie pionowe na projektowanym odcinkach zakłada odtworzenie istniejącego oznakowania (wymiana istniejących znaków na nowe).

Przy skrzyżowaniach, ze względu na występowanie dobrej widoczności przy dojeździe do skrzyżowania lub jej braku, przewidziano usytuowanie znaków A-7 „Ustąp pierwszeństwa” lub B-20 „Stop”.

Przewiduje się ponadto zastosowanie na ul. Dworcowej urządzeń bezpieczeństwa ruchu takich jak:

- bariera U-12a w rejonie skrzyżowań (DW 907, ul. Wojska Polskiego, rejon przepustu),

Stan projektowy (uwzględniający znaki ze stanu istniejącego) został przedstawiony szczegółowo na rys. nr 3.1 – 3.6.

**Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu
do XII.2015r.**

8. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

- **Zasady ogólne**

Oznakowanie powinno jednoznacznie i zawczasu uprzedzać o przeszkodach i niebezpieczeństwach oraz przekazywać ograniczenia, zakazy nakazy i informacje w sposób nie budzący wątpliwości u uczestnika ruchu oraz umożliwiając mu sprawne postępowanie w razie potrzeby zmiany sposobu jazdy, wynikającej z zastosowania znaków.

Znaki powinny być widoczne o każdej porze doby, mieć odpowiednią kolorystykę, liternictwo i symbole. Napisy i schematy na znakach powinny być łatwe do odczytania i zrozumienia przez kierujących pojazdami.

Roboty mają być tak zorganizowane i prowadzone, aby zminimalizować utrudnienia i uciążliwości z nimi związane. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu umieszczone w związku z robotami powinny być usuwane w miarę ich postępu. W związku z budową należy z wyprzedzeniem poinformować właścicieli posesji o utrudnieniach związanych z budową. Prace mają być tak prowadzone, aby trwały jak najkrócej.

- **Sposób umieszczania znaków**

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, itp. Wykonanych z materiałów trwałych. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

- odblaskowych o ok. 5° w kierunku do jezdni,
- nie odblaskowych o ok. 5° w kierunku do jezdni,

- **Wysokość umieszczania znaków**

Wysokość umieszczania znaków powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz do konkretnego miejsca na drodze, jednak nie może być niższa niż 2,0m w obszarze zabudowanym (2,2m w przypadku umieszczania znaku na chodniku) oraz nie mniej niż 2,0m poza obszarem zabudowanym lub 1,5m dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

9. UWAGI KOŃCOWE

Oznakowanie pionowe i poziome winno być wykonane zgodnie z niniejszym projektem. Do oznakowania pionowego należy stosować znaki odblaskowe z grupy znaków średnie:

- znaki ostrzegawcze bok 900 mm,
- znaki zakazu, nakazu średnica 800 mm,

wykonane z blachy ocynkowanej z dwoma zagięciami oraz folii odblaskowej II generacji.

Tło znaków oraz symbole znaków należy wykonać zgodnie z instrukcją o znakach i sygnałach drogowych.

Gwarancja oznakowania 60 miesięcy.

Oznakowanie poziome tj. linie segregacyjne, przejścia dla pieszych, linie warunkowego zatrzymania oraz ruchu należy wykonać z mas chemoutwardzalnych grubowarstwowych.

Masy chemoutwardzalne powinny być substancjami jedno- , dwu- lub trój składnikowymi mieszanymi ze sobą w proporcjach ustalonych przez producenta i nakładanymi na nawierzchnię z użyciem

odpowiedniego sprzętu. Masy te powinny tworzyć powłokę, której spójność zapewnia jedynie reakcja chemiczna.

Należy na nowo ustawionych znakach zamocować istniejące tabliczki należące do sieci znaków informacji turystycznej, które znajdowały się na znakach istniejących.

Wprowadzenie oznakowania należy przeprowadzić pod nadzorem zarządcy drogi, policji drogowej i organu zarządzającego ruchem.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

I. ZAŁĄCZNIKI