

## **SPIS TREŚCI**

### **CZĘŚĆ OPISOWA.**

#### **OPIS TECHNICZNY.**

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.
2. ZARZĄDCA DROGI - INWESTOR.
3. PODSTAWA OPRACOWANIA.
4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.
5. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA
6. WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA.
7. ODLEGŁOŚCI ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH MOCOWANIA.
8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

#### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

1. PLAN ORIENTACYJNY W SKALI 1: 25 000.
2. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU W SKALI 1 : 500.

## **I. OPIS TECHNICZNY.**

### **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.**

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie oznakowania pionowego i poziomego które należy wprowadzić po wykonaniu robót polegających na wzmocnieniu drogi wojewódzkiej nr 276 relacji Świebodzin – Krosno Odrzańskie od km 3+300 do km 6+200.

### **2. ZARZĄDCA DROGI WOJEWÓDZKIEJ – JEDNOSTKA WPEŁNIAJĄCA STAŁĄ ORGANIZACJĘ RUCHU**

**Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, Al. Niepodległości 32, 65-042 Zielona Góra**

### **3. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu został opracowany na podstawie:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2016 roku, poz. 314);
- rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 roku Nr 170 poz. 1393);
- 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. z 2003 roku Nr 220 poz. 2181);
- wizji lokalnej i pomiarów w terenie.

### **4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.**

W obszarze objętym opracowaniem natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 276 jest średnie. SDR mierzony w 2015 r. na omawianym odcinku wynosi 2569 poj./dobę. W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 276, posiada nawierzchnię bitumiczną o przekroju drogowym. Jednia DW276 posiada szerokość od 6,10-6,25 m. Odcinek drogi wojewódzkiej przeznaczony do wzmocnienia przebiega poza terenem zabudowanym.

## 5. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu obejmuje pas drogowy DW276. Projekt przewiduje odtworzenie istn. oznakowania poziomego które zostanie sfrezowane podczas wymiany warstw bitumicznych. Projekt przewiduje również wprowadzenie oznakowania krawędzi jezdni DW liniami krawędziowymi P-7c w obrębie istn. zjazdów na drogi boczne, do posesji i do zakładu produkcyjnego oraz P-7d na odcinkach pomiędzy zjazdami i skrzyżowaniem (szerokość pobocza <2,0 m). W razie konieczności, po uzgodnieniu z zarządcą drogi wojewódzkiej, dopuszcza się wprowadzenie linii krawędziowych P-7c na odcinkach, na których szerokość pobocza jest zbliżona do 2,0 m.. Po wykonaniu wzmocnienia i uzyskaniu właściwej równości podłużnej i poprzecznej należy usunąć znaki A-30 z tabliczkami T-13 i T-2. W km 30+098 należy ustawić znak informacyjny D-15 w obrębie proj. przystanku autobusowego oraz poziomy P-17 o dł. 30 m. Na odcinku wzmocnienia DW276 należy również wymienić istn. bariery energochłonne na nowe zgodnie z wytycznymi do stosowania drogowych barier ochronnych wg PN-EN 1317. Na łukach poziomych należy „zagęścić” słupki U-1a, a na barierach stosować U-1b z U-1c. W projekcie zostały uwzględnione uwagi ZDW w Zielonej Górze oraz KWP w Gorzowie Wlkp.

## 6. WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA.

Oznakowanie pionowe nie ulegnie zmianie tylko w zakresie likwidacji części istn. znaków pionowych oraz dostawieniu nowych. Przed przystąpieniem do realizacji projektu należy dokonać przeglądu istn. oznakowania pionowego. Jeśli zajdzie konieczność wymiany istn. oznakowania pionowego na nowe wówczas należy zastosować znaki spełniające poniższe wymagania. Do wykonania oznakowania pionowego należy stosować wyłącznie znaki drogowe pionowe odbłaskowe (folia II generacji), grupa wielkości **średnie** (wg instrukcji o znakach drogowych pionowych), zgodnie z załącznikami graficznymi. Tarcze znaków powinny być mocowane na słupkach stalowych ocynkowanych śr. 52mm (rury na słupki powinny odpowiadać wymaganiom PN-H-74219, PN-H-74220).

Po wykonaniu warstwy ścieralnej należy wykonać nowe oznakowanie poziome zgodnie z projektem (rys. 2.1-2.4). Oznakowanie poziome winno być zgodnie z załącznikiem Nr 2 do rozporządzenia 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. z dnia 23 grudnia 2003 r. Nr 220 poz. 2181).

Do oznakowania poziomego należy użyć oznakowania grubowarstwowego w postaci masy termoplastycznych i mas chemoutwardzalnych stosowanych na zimno.

## **7. ODLEGŁOŚCI ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH MOCOWANIA**

Znaki należy ustawiać w odległości min. 0,5 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (prostokąta, koła).

Znaki należy umieszczać na wysokości min. 2,0 m. Wysokość mocowania tarcz znaków mierzy się w pionie, licząc od powierzchni chodnika lub pobocza do dolnej krawędzi tablicy znaku.

## **8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.**

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu – **30.10.2017 rok.**