

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa inwestycji: **Uproszczona dokumentacja projektowa
wzmocnienia drogi wojewódzkiej nr 324 relacji
Szlichtyngowa – granica województwa w km
ok. 1+200÷2+340, 2+686÷4+900 oraz
5+300÷6+115**

ZAMAWIAJACY: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze
al. Niepodległości 32, 65-035 Zielona Góra

Branża: **Drogowa**

Opracował: Bartosz Brzozowski
Ul. Kolejowa 13
62-050 Mosina

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO - UPRAWNIENIA	PODPIS
Projektant	mgr inż. Robert Wdowiak nr upr. proj. WKP/0258/POOD/08	
Projektant	mgr inż. Bartosz Brzozowski nr upr. proj. WKP/0230/POOD/06	

Zielona Góra, grudzień 2016 r.

I. OPIS TECHNICZNY3

1. Przedmiot i podstawa opracowania3
2. Ogólna charakterystyka projektowanej inwestycji3
3. Stan istniejący3
4. Rozwiązania projektowe4
5. Projektowane oznakowanie4
6. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu6
7. Uwagi końcowe6

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....7

Rys. nr 1 Plan orientacyjny – 1:10000

Rys. nr 2 Projekt organizacji ruchu – 1:1000

KARTA UZGODNIENÍ

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i podstawa opracowania

Uproszczona dokumentacja projektowa wzmocnienia drogi wojewódzkiej nr 324 relacji Szlichtyngowa – granica województwa w km ok. 1+200÷2+340, 2+686÷4+900 oraz 5+300÷6+115.

Podstawa opracowania:

- Umowa z Inwestorem
- Mapa do celów opiniodawczych w skali 1:500 i 1:1000 oraz pomiary uzupełniające istniejącego terenu,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw Nr 43/ 1999 poz. 430 wraz ze zmianami
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994. Prawo Budowlane, **Dz. U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623,** z późniejszymi zmianami
- 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. 220/2003, poz. 2181
- Wyniki własnej inwentaryzacji rejonu objętego projektem
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (Załącznik do zarządzenia Generalnego Dyrektora GDDKiA z dnia 16.06.2014r.)
- Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków miejskich
- Obowiązujące normy i przepisy
- Uzgodnienia z Zamawiającym

2. Ogólna charakterystyka projektowanej inwestycji

Ww. przedsięwzięcie przewiduje opracowanie uproszczonej dokumentacji projektowej wzmocnienia drogi wojewódzkiej nr 324 relacji Szlichtyngowa – granica województwa w km ok. 1+200÷2+340, 2+686÷4+900 oraz 5+300÷6+115.

- Droga klasy Z;
- Droga jednojezdniowa;
- Nacisk osi: 100 kN;
- Szerokość jezdni – wg. stanu istniejącego

3. Stan istniejący

Lokalizacja projektowanego obiektu:

- Województwo: lubuskie
- Powiat: wschowski
- Gmina: Szlichtyngowa
- Obszar badań: Odcinek drogi wojewódzkiej 324 od granicy miasta Szlichtyngowa do granicy województwa lubuskiego i dolnośląskiego.

Dokumentowany odcinek drogi rozpoczyna się nieopodal skrzyżowania drogi nr 324 z ulicą Daszyńskiego. Następnie trasa prowadzi przez pola uprawne do wsi Dryżyna, która rozciąga się wzdłuż drogi po stronie północnej, na odcinku ok. 2km. Dalej droga prowadzi przez obszary leśne do granicy województwa. Brak zalesienia występuje na krótkim odcinku ok. 400m w rejonie cieku - Polskiego Rowu.

Obecnie funkcjonująca droga charakteryzuje się złym stanem technicznym. Powierzchnia asfaltowa lokalnie jest spękana i posiada ubytki o zmiennej skali. Uszkodzeniu uległy także krawędzie jezdni w obrębie których zaobserwowano spękania siatkowe. W osi jezdni pojawiają się spojenia technologiczne, które podczas użytkowania drogi uległy częściowym wykruszeniom materiału. Widoczne są także łaty o zmiennej powierzchni od kilkudziesięciu centymetrów do kilkunastu metrów kwadratowych. Powierzchnia jezdni graniczy z nieutwardzonymi poboczami.

4. Projektowane rozwiązania

4.1 Skala przedsięwzięcia:

- Długość odcinka: około 4.17 km;
- Wykonanie pomiarów geodezyjnych celem określenia niezbędnej ilości frezowania oraz profilowania nawierzchni przed ułożeniem warstw wzmacniających;
- Schemat istniejącej organizacji ruchu wykonany w oparciu o przeprowadzoną inwentaryzację z ewentualną jej korektą wraz z decyzją zatwierdzającą przez organ właściwy do zarządzania ruchem drogowym;
- Przebudowa istniejących zjazdów wraz z przepustami;
- Ocena stanu technicznego istniejących przepustów pod drogą;
- Określenie ilości robót ziemnych związanych z profilowaniem pobocza, skarp oraz rowów;
- Opracowanie projektu wykonawczego;
- Opracowanie części kosztorysowej;
- Opracowanie specyfikacji technicznych;
- Rozpoznanie stanu istniejącej nawierzchni w oparciu o pomiary ugięć i otwory konstrukcyjne, opracowanie prognozy ruchu wraz z przyjęciem wzmocnienia konstrukcji – zgodnie z „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”.

4.2. Odwodnienie

Inwestycja nie zmieni istniejącego odwodnienia. Wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do istniejącego rowu przydrożnego, nie zmieniając ani nie pogarszając jednocześnie istniejącego odwodnienia korpusu drogi wojewódzkiej.

4.3. Niweleta projektowanej DW324

Przewiduje się jedynie korektę niwelety wynikającą z grubości przyjętego wzmocnienia – wg odrębnego opracowania.

4.4. Skrzyżowania z drogami bocznymi

DW324 na przedmiotowym odcinku krzyżuje się z następującymi drogami bocznymi:

- w km 1+430 str. L – droga gminna nr 005803F
- w km 2+103 str. P – droga gminna nr 0058020F
- w km 2+540 str. L i P – droga gminna nr 0058021F
- w km 3+067 str. L i P – droga gminna nr 0058016F
- w km 3+880 str. P – droga gminna nr 0058017F
- w km 4+068 str. L – droga gminna nr 005804F
- w km 4+519 str. L – droga powiatowa nr 1001

Na skrzyżowaniach z drogami bocznymi nie przewiduje się jedynie odnowienie organizacji ruchu.

4.5. Projektowane zjazdy drogowe

Szerokość remontowanych zjazdów należy dostosować do wymiarów. Na zjazdach niweleta została zaprojektowana w dowiązaniu do istniejącego terenu.

5. Projektowane oznakowanie

5.1. Oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie w większości pozostawiono bez zmian. Nowoprojektowane oznakowanie wstawiono jedynie w rejonie istniejących skrzyżowań.

Wszystkie znaki projektowane, a także istniejące pokazano na rysunku nr 2.

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH

Znaki pionowe istniejące – do likwidacji

Typ znaków	Rodzaj oznakowania	Ilość znaków	Ilość słupków do znaków
Znaki ostrzegawcze	A-6a	2	2
	A-6b	3	3
	A-6c	2	2
	A-18b	1	1
	A-30	14	14
Znaki zakazu	B-22	1	1
Znaki nakazu	C-2	1	-
Znaki i kierunki miejscowości	E-18a	2	-
Tabliczki	T-2	14	-
	T-3	1	-
	T-6d	2	-
	T-13	4	-

Znaki pionowe projektowane

Typ znaków	Rodzaj oznakowania	Ilość znaków	Ilość słupków do znaków
Znaki ostrzegawcze	A-6a	4	4
	A-6b	3	3
	A-6c	2	2
	A-7	2	2
Znaki zakazu	B-20	1	1
Znaki nakazu	C-2	1	-
Znaki i kierunki miejscowości	E-18a	2	4
Tabliczki	T-1	2	
	T-3	1	

Istniejące słupki kilometrowe i hektometrowe należy wymienić na nowe.

5.2. Oznakowanie poziome

Segregację pasów ruchu w miejscach na całym analizowanym odcinku przewiduje się wykonać za pomocą linii P-1a, P-4 i P-6. W miejscu zjazdów w ciągu linii ciągłej P-4 należy wykonać linię pojedynczą przerywaną szeroką P-1e.

Dodatkowo zaprojektowano linie krawędziowe P-7c i P-7d.

Projektowane oznakowanie poziome pokazano na rysunku nr 2.

ZESTAWIENIE ZNAKÓW POZIOMYCH

P-1a	P-1e	P-4	P-6	P-7c	P-7d	P-12	P-13
mb	mb	mb	mb	mb	mb	mb	mb
2155	158	1708	1030	167	9495	4	56
Wartości jednostkowe							
0,04	0,12	0,24	0,08	0,06	0,12	0,5	0,2625
m ² /mb	m ² /mb	m ² /mb	m ² /mb	m ² /mb	m ² /mb	m ² /mb	m ² /mb
Powierzchnia							
m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
86,5	19	410	82,4	10	1139,5	2,0	14,7

6. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu prac związanych ze wzmocnieniem DW324 t.j. w III kwartale 2017 roku.

7. Uwagi końcowe

Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy średniej; znaki ostrzegawcze – długość boku 900 mm, znaki okrągłe o średnicy 800 mm, znaki informacyjne 600 mm * 600 mm lub 600 mm * 750 mm.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią, z folii odbłaskowej typu 2 trwałości 10 lat. Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak bezpieczeństwa (literka B) oraz aprobatę techniczną dopuszczającą wyrób do stosowania. Grubość blachy ocynkowanej do wykonania znaków winna mieć 3 mm. Tył lica znaku drogowego – wymalowany farbą proszkową koloru szarego i oznakowany nazwą producenta, nr partii, rokiem produkcji i nazwą właściciela. Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej średnicy 70 mm.

Oznakowanie poziome wykonane winno być materiałami do znakowania grubowarstwowego – farby nakładane warstwą grubości od 0,3 do 0,8 mm. Malowanie należy wykonać mechanicznie za pomocą malowanek.

Wykonawca podczas ustawiania oznakowania musi przestrzegać zasady lokalizacji znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (zał. do Dz. U. nr 220 poz. 2181).

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 1 Plan orientacyjny – 1:10000

Rys. nr 2 Projekt organizacji ruchu – 1:1000

KARTA UZGODNIEN

Do projektu docelowej organizacji ruchu dla tematu:

***„Uproszczona dokumentacja projektowa wzmocnienia drogi
wojewódzkiej nr 324 relacji Szlichtyngowa – granica
województwa w km ok. 1+200÷2+340, 2+686÷4+900 oraz
5+300÷6+115”.***

**Oświadczam, iż wszelkie wymienione w załączonych
opiniach uwagi do projektu organizacji ruchu zostały
wprowadzone**