

Spis treści

1. OPIS INWESTYCJI.....	4
1.1. PRZEDMIOT INWESTYCJI	4
1.2. CEL OPRACOWANIA.....	4
1.3. ZAKRES OPRACOWANIA	4
1.4. LOKALIZACJA INWESTYCJI	4
1.5. INWESTOR	4
1.6. PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	5
3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	5
Zasady umieszczania oznakowania pionowego	5
Oznakowanie poziome	6
Wymagania technologiczne.....	6
4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU DROGOWEGO	6

1.OPIS TECHNICZNY

1. OPIS INWESTYCJI

1.1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest budowa drogi dojazdowej do strefy ekonomicznej przy ul. Kamienieckiej w Ząbkowicach Śląskich – skrzyżowanie typu rondo dróg wojewódzkich 382 i 385.

1.2. CEL OPRACOWANIA

Opracowanie ma na celu wskazanie rozwiązań technicznych docelowej organizacji ruchu dla przedsięwzięcia związanego z budową drogi dojazdowej do strefy ekonomicznej przy ul. Kamienieckiej w Ząbkowicach Śląskich.

1.3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt docelowego oznakowania budowanej drogi dojazdowej.

1.4. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w województwie dolnośląskim, w powiecie ząbkowickim, w gminie Ząbkowice Śląskie, w miejscowości Ząbkowice Śląskie.

1.5. INWESTOR

Gmina Ząbkowice Śląskie

ul. 1 Maja 15

57-200 Ząbkowice Śląskie

1.6. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapa zasadnicza;
- Ustawa z dnia 07.07.1994r. Prawo Budowlane;
- Ustawa z dnia 20.06.1997r. Prawo o ruchu drogowym;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- Obowiązujące normy i przepisy budowlane;
- Ustalenia z Inwestorem;
- Literatura techniczna.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Droga posiada nawierzchnię gruntową, częściowo porośniętą trawą o utwardzonym wjeździe z tłucznia.

Wjazd stanowi jeden z wlotów ronda o nawierzchni asfaltowej o odwodnieniu realizowanym za pośrednictwem spadków poprzecznych i podłużnych, kierujących wody opadowe do przydrożnych rowów.

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Zasady umieszczania oznakowania pionowego

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 dobrze 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.

Sposób umieszczenia znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, itp. wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się mocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się wykorzystywanie słupów telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych do umocowania na nich konstrukcji podtrzymujących tarcze znaków pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z obowiązującymi przepisami i nie będzie wpływać na korozję obiektu. Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min. 10 m. Jeżeli, ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym pod warunkiem łączenia tylko znaków ostrzegawczych, nakazu, zakazu i informacyjnych. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

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

Znaki należy ustawiać na krawędzi pobocza, jednak w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni,

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.

Oznakowanie pionowe

Przy skrzyżowaniu drogi dojazdowej z drogą wojewódzką projektuje się umieszczenie znaków **A-7** i **C-12**. Na początku drogi dojazdowej, od strony ronda należy umieścić znak **D-4a**.

Przy skrzyżowaniu drogi dojazdowej z rondem, na wyspie dzielącej pasy ruchu od strony ronda projektuje się słupek drogowy **U-5b**, a po przeciwnej stronie wyspy znaki **C-9** i **U-6a**.

Na wyspie centralnej, naprzeciwko projektowanego wlotu należy umieścić znaki **U-3a**.

Oznakowanie poziome

Projekt zakłada wprowadzenie linii warunkowego zatrzymania **P-13** przy skrzyżowaniu z rondem, a na przeciwnym pasie ruchu linii **P-7a**.

Wokół wysepki na drodze dojazdowej oddzielającej pasy ruchu projektuje się umieszczenie wokół wysepki linii **P-7b**.

Szczegółowe oznakowanie przedstawiono na rysunku nr. 2 opracowania.

Wymagania technologiczne

Zaprojektowane oznakowanie pionowe przewiduje się zrealizować przy użyciu znaków drogowych z grupy **średnich**.

Znaki powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej, oklejonej folią odblaskową II typu.

Szacunkowy termin wprowadzenia organizacji ruchu – kwiecień 2018 r.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU DROGOWEGO

a) Droga wojewódzka nr 382 jest drogą klasy G.

Na podstawie pomiarów ruchu dokonanych w roku 2015 został określony średni dobowy ruch na odcinku Ząbkowice Śląskie obwodnica.

SDR dla pojazdów samochodowych ogółem wynosi 2545 P/d

Struktura rodzajowa ruchu kształtuje się następująco:

Motocykle: 25 P/d;

Samochody osobowe i mikrobusy: 1858 P/d;

Samochody dostawcze: 237 P/d;

Samochody ciężarowe

- bez przyczep: 99 P/d;
- z przyczepami: 305 P/d;

Autobusy: 8 P/d;

Ciągniki rolnicze: 13 P/d;

b) Droga wojewódzka nr 385 jest drogą klasy G.

Na podstawie pomiarów ruchu dokonanych w roku 2015 został określony średni dobowy ruch na odcinku Ząbkowice Śląskie.

SDR dla pojazdów samochodowych ogółem wynosi 6345 P/d

Struktura rodzajowa ruchu kształtuje się następująco:

Motocykle: 57 P/d;

Samochody osobowe i mikrobusy: 5787 P/d;

Samochody dostawcze: 425 P/d;

Samochody ciężarowe

- bez przyczep: 38 P/d;

- z przyczepami: 19 P/d;

Autobusy: 13 P/d;

Ciągniki rolnicze: 6 P/d;

W m. Ząbkowice Śląskie w 2011r wykonano obejście od drogi DK8 do ulicy Kamienieckiej. Obejście zakończono skrzyżowaniem okrężnym w postaci ronda w km 3+103. Zakres przebudowy ul. Kamienieckiej (DW382) polegał na wykonaniu poszerzeń jezdni na wlotach / wylotach ronda na wykonaniu wysp rozdziału o niezbędnej długości. Doprowadzono do ronda jezdnie o przekroju 2x7,00 m bez krawężników z obustronnymi 2x0,50m poboczami utwardzonymi wierzchniej warstwie frezowiną o grubości 12cm. Na wlotach i wylotach wykonano pas dzielący o szerokości 3,00-6,00m z poboczami gruntowymi o szerokości 1,5m.

Odwodnienie ronda poprzez istniejące rowy przydrożne usytuowane u podnóża skarp jak również poprzez kanalizację deszczową otwartą wykonaną z prefabrykowanych korytek betonowych ułożoną wzdłuż wybudowanego ronda - krawędzi pobocza.

Rondo w miejscu włączenia projektowanego obejścia ma średnicę $d=24,00m$, $D=40,00m$ z jezdnią o szerokości 6,00m oraz pierścieniem najazdowym o szerokości 2,00m, rowy przydrożne ze skarpami o nachyleniu 1:1,5 odwadniające jezdnię ul. Kamienieckiej (DW382) wraz z rondem i jego wlotami / wylotami. Centralnie na rondzie znajduje się lampa oświetleniowa na obszarze ronda, wlotów i wylotów. Ponadto od ronda wyprowadzony jest wjazd indywidualny na pole, na drogę gruntową w kierunku torów kolejowych. Pod drogą w obrębie skrzyżowania znajdują się przepusty 0600 ,0800 zbudowane na rowach przydrożnych.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA