

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rys. Nr 1/O - Orientacja

Rys. Nr 2/O - Trasa objazdu na czas przebudowy mostu oraz lokalizacja tablic
F-8 i F-9

Rys. Nr 3/O - Oznakowanie na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 1058F i 1056F
w miejscowości Sucha Dolna

Rys. Nr 4/O - Oznakowanie na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 1039F i 1056F
w miejscowości Wiechlice

Rys. Nr 5/O - Oznakowanie w rejonie skrzyżowania drogi powiatowej 1053F z
drogą gminną w miejscowości Gościeszowice

Rys. Nr 6/O - Oznakowanie w rejonie przebudowywanego mostu

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejszy projekt opracowano na zlecenie Starostwa Powiatowego w Żaganiu, umowa: PSG/12/2010 z dnia 29.04.2010r.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- a) Plan orientacyjny
- b) Wizja lokalna w terenie
- c) Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- d) Przegląd 5 – letni Most na Szprotawie w ciągu drogi powiatowej nr 1056F w km 5+386 w miejscowości Cieciszów – opracowanie: Biuro Projektów i Ekspertyz Budownictwa Komunikacyjnego Z. Kokoszka, wrzesień 2005r.
- e) Kodeks drogowy
- f) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.99 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999),
- g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- h) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem.

3. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu na czas robót związany z rozbiórką obiektu istniejącego i budową nowego mostu na rzece Szprotawa w ciągu drogi powiatowej nr 1056F w miejscowości Cieciszów.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Most na rzece Szprotawa, zlokalizowany jest w ciągu drogi powiatowej nr 1056F Szprotawa – Niegosławice – Zimna Brzeźnica (w jej środkowym odcinku), w miejscowości Cieciszów (gmina Szprotawa, powiat Żagański, województwo lubuskie).

Obiekt znajduje się na końcu wsi od strony Niegosławic oraz na końcu obszaru zabudowanego. Od strony Szprotawy sąsiadują z nim dwa gospodarstwa rolne.

Istniejący most nie spełnia wymagań funkcjonalno – użytkowych. Ze względu na jego zły stan techniczny, most podlega całkowitej rozbiórce.

Istniejący most jest to konstrukcja łukowa, tróprzęsłowa. Szerokość użytkowa obiektu to: 6,00 m jezdnia oraz obustronne pobocza po 0,75m każde. Niweleta na obiekcie przebiega w spadku jednostronnym w kierunku Niegosławic. Klasa techniczna drogi: Z. Obiekt znajduje się w złym stanie technicznym. Na obiekcie brak jest właściwego wyposażenia, zapewniającego zarówno bezpieczeństwo ruchu jak i odpowiednie zabezpieczenie konstrukcji przed wpływami atmosferycznymi.

Jezdnia w obrębie obiektu ograniczona jest krawężnikiem. Krawężnik betonowy, ułożony na płask, bez zamocowania w konstrukcji mostu, niektóre prefabrykaty przemieszczone.

Na czas przebudowy mostu ruch kołowy zostanie poprowadzony objazdem. Od strony Niegosławic trasa objazdu rozpocznie się w miejscowości Sucha Dolna na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 1056F i 1058F. Objazd prowadzi do miejscowości Gościeszowice gdzie ruch kołowy będzie skierowany drogą gminną w kierunku Dzikowic. W obrębie skrzyżowania drogi powiatowej nr 1058F z drogą gminną w Gościeszowicach brakuje oznakowania trasy z pierwszeństwem przejazdu. W ramach tego projektu w rejonie tego skrzyżowania zostanie uzupełnione oznakowanie o znaki A-7 i D-1(Rys. 5/O). Z Dzikowic objazd zostanie poprowadzony drogą powiatowa nr 1039F do miejscowości Wiechlice. W Wiechlicach na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 1039F i 1056F jest koniec objazdu. Od strony miasta Szprotawa objazd dla ruchu kołowego został poprowadzony w analogiczny sposób.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Ruch kołowy

Z uwagi na zły stan techniczny mostu, podlega on całkowitej rozbiórce. Związane to będzie z zamknięciem całego przekroju drogi, który uniemożliwi kontynuację ruchu kołowego. Rozwiązanie to zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa ewentualnych użytkowników. Dla utrzymania ruchu kołowego zdecydowano się na objazd. Wymaga to zastosowania oznakowania informującego kierowców o przebiegu trasy objazdu (tablice indywidualnie projektowane tablice F-8) oraz oznakowania, które kierowcom bezpośrednio wskazuje kierunki (tablice F-9). Trasę objazdu zilustrowana jest na rys. nr 2/O. Natomiast Rys. 3/O, 4/O, 5/O ilustrują oznakowanie w rejonie głównych skrzyżowań.

Bezpośrednie sąsiedztwo robót zarówno po wschodniej jak i zachodniej stronie poprzedzono zaporami drogowymi U-20b z czerwonymi światłami U-57b w celu uniemożliwienia ruchu. Zapory te będą ustawione poprzecznie do kierunku jazdy. Na zaporach przewidziano znaki B-1 (zakaz ruchu). Między zaporami o placem budowy przewidziano usypanie pryzmy piasku, która stanowi istotny element bezpieczeństwa. Na rys. 6/O zilustrowano sposób zabezpieczenia robót w rejonie mostu.

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu to II i III kwartał 2011r..

5.2 Zestawienie oznakowania

- znaki typu A – 4szt., w tym:
 - A-7 – 4 szt.
 - A-14 – 1 szt.
- znaki typu B – 2szt., w tym:
 - B-1 – 2 szt.
- znaki typu D – 6 szt., w tym:
 - D-1 – 3szt.
- znaki typu F – 18 szt., w tym:
 - F-8 – 2szt. ($3,7m^2 + 3,3m^2 = 7,0m^2$)
 - F-9 – 14szt.
- zapory drogowe U – 2 szt., w tym:
 - U-20b – 2szt.
- światła U-57b – 2 szt.

Projektowane oznakowanie opracowano na podstawie „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Na podstawie powyższego rozporządzenia należy również dokonać wyboru poszczególnych elementów tego oznakowania, a następnie jego ustawienia.

6. UWAGI KOŃCOWE

Należy stosować znaki „średnie”.

Wszystkie znaki pionowe, muszą być pokryte materiałem odblaskowym (folia 2 generacji).

Odległości między znakami zgodnie z „Warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych”. Tarcze znaków pionowych należy umieszczać nie bliżej niż 0,5 m od linii krawężnika, słupki o średnicy 70 mm w odległości 0,9-2,0 m. Minimalna wysokość dolnej krawędzi znaków – 2,5 (w przypadku znaków ustawionych na chodniku) lub 2m dla znaków ustawionych poza ciągiem. Znaki powinny być dobrze widoczne w dzień i w nocy, po ustawieniu należy dokonać sprawdzenia widoczności. Tarcza znaku winna być wykonana i zamontowana w sposób trwały, uniemożliwiający szybkie zniszczenie i zdemontowanie.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym muszą być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeżenie przez kierujących.