

CZĘŚĆ OPISOWA

1.	Podstawa opracowania	3
2.	Przedmiot i zakres opracowania	3
3.	Charakterystyka drogi i ruchu na drodze	3
3.1.	Charakterystyka drogi	3
3.2.	Ruch drogowy	4
4.	Elementy bezpieczeństwa ruchu	5
5.	Opis projektowanej organizacji ruchu	5
6.	Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu	6
7.	Termin wprowadzenia oznakowania	6
8.	Uwagi:	6

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.	Orientacja, skala 1:10000	rys nr 1
2.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 0+000 – km 0+300, skala 1:500	rys nr 2
3.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 0+300 – km 0+850, skala 1:500	rys nr 3
4.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 0+850 – km 1+200, skala 1:500	rys nr 4
5.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 1+200 – km 2+000, skala 1:500	rys nr 5
6.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 2+000 – km 2+600, skala 1:500	rys nr 6
7.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 2+600 – km 3+550, skala 1:500	rys nr 7
8.	Plan sytuacyjny, DP1405S km 3+550 – km 4+200, skala 1:500	rys nr 8
9.	Plan sytuacyjny, DP1400S km 0+000 – km 0+650, skala 1:500	rys nr 9
10.	Plan sytuacyjny, DP1400S km 0+650 – km 1+350, skala 1:500	rys nr 10
11.	Plan sytuacyjny, DP1400S km 1+350 – km 1+890, skala 1:500	rys nr 11

1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r „Prawo o ruchu drogowym” tekst jednolity Dz.U.1137.2012 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych; Dz.U.170.1393.2002 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem; Dz.U.177.1729.2003;
- Rozporządzenia 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.220.2181.2003 wraz z załącznikami 1÷4 z dnia 23 grudnia 2003r z późniejszymi zmianami;
- Aktualizowanej mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500,
- Wizji w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest stała organizacja ruchu związana z przebudową istniejących dróg powiatowych na terenie gminy Buczkowice. Zakresem inwestycji objęty jest odcinek istniejącej drogi powiatowej nr 1405S Buczkowice – Lipowa – Żywiec na odcinku od mostu na rzece Żylica w Buczkowicach (km 0+000) do rejonu skrzyżowania z ulicą drogą powiatową 1400S – ulicą Południową w Godziszce (km 4+190) oraz odcinek istniejącej drogi powiatowej nr 1400S Godziszka – Kalna – Łodygowice na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową 1405S – ulicą Żywiecką w Godziszce (km 0+000) do rejonu granicy wsi Kalna z Łodygowicami (km 1+881).

Przebudowa dróg obejmuje:

- roboty rozbiórkowe zniszczonej infrastruktury drogowej,
- usunięcie kolidującej zieleni wysokiej oraz krzewów;
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej (linia energetyczna NN, teletechniczna, teleinformatyczna) lub jej zabezpieczenie rurami ochronnymi,
- uzupełnienie oświetlenia ulicznego,
- przebudowę ogrodzeń,
- przebudowę i rozbudowę odwodnienia ulicy w zakresie kanalizacji deszczowej (kanatów głównych) oraz wpustów deszczowych, przykanalików oraz systemu drenów drogowych,
- przebudowę nawierzchni ulicy, chodników i zjazdów,
- budowę mini ronda na skrzyżowaniu ulic Bielska – Beskidzka – Myśliwska w Godziszce;
- budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Beskidzka – Łodygowska – Żywiecka w Godziszce;
- budowę i przebudowę zatok autobusowych,
- oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

3.1. Charakterystyka drogi

Parametry techniczne – stan istniejący:

- droga publiczna, powiatowa (łączna długość ok. 6070m)
 - DP 1405S Buczkowice-Godziszka-Lipowa – długość ok. 4164m tj. od km 0+026 do km 4+190
 - DP 1400S Godziszka-Kalna-Łodygowice – długość ok. 1881m tj. od km 0+000 do km 1+881
- klasa techniczna: L 1/2 – lokalna jedno-jezdniowa, dwu-pasowa, dwukierunkowa
- prędkość projektowa: 40 km/h
- szerokość jezdni: 5.0m do 7.0m – DP 1405S Buczkowice-Godziszka-Lipowa
- szerokość jezdni: około 5.5m – DP 1400S Godziszka-Kalna-Łodygowice
- odwodnienie:
 - istniejąca kanalizacja deszczowa – długość ok. 4200m
 - istniejące rowy drogowe – 3800m

Aktualnie drogi powiatowe stanowiące przedmiot inwestycji prowadzą głównie ruch samochodów osobowych i lekkich ciężarowych (w ciągu drogi 1405S obowiązuje ograniczenie w ruchu dla pojazdów o DMC ponad 6 ton – znak B-18) a także autobusów i małych busów komunikacji zbiorowej.

Droga powiatowa posiada pełne oznakowanie pionowe. Natomiast oznakowanie poziome ograniczone jest jedynie do miejsc niebezpiecznych: przejścia dla pieszych, wybrane skrzyżowania.

3.2. Ruch drogowy

W granicach opracowania obowiązuje ograniczenie tonażowe wynikające z oznakowania drogowego: znak B-18 – 6 ton – z wyłączeniem pojazdów komunikacji dalekobieżnej oraz pojazdów posiadających pozwolenie Starosty – znak ustawiony w miejscowości Buczkowice na wylocie ze skrzyżowania ulic Lipowska – Grunwaldzka w kierunku Godziszki oraz za skrzyżowaniem z drogą powiatową 1400S w kierunku Buczkowic.

Autobusy komunikacji zbiorowej kursują jedynie w ciągu drogi powiatowej.

3.3. Pojazd miarodajny

Jako pojazd miarodajny przyjęto typowy, lekki samochód ciężarowy o masie całkowitej do 6t. Natomiast geometria drogi w zakresie przejezdności możliwej została zaprojektowana dla pojazdu obsługi technicznej – samochód ciężarowy o DMC do 15 ton – np. śmieciarka.

3.4. Stan projektowany

W planie przebieg przebudowywanych dróg pozostaje zgodny ze stanem istniejącym. Zaprojektowana została droga powiatowa o klasie technicznej "L" (lokalna) z jedną jezdnią o szerokości 5.5m-6m z dwoma zasadniczymi pasami ruchu o szerokości po 2.75m-3.0m każdy. Ponadto w ramach inwestycji przewidziano przebudowę istniejącego skrzyżowania ulic Bielska – Beskidzka – Myśliwska w Godziszce na mini rondo o średnicy zewnętrznej 17m oraz przebudowę istniejącego skrzyżowania ulic Beskidzka – Łodygowska – Żywiecka w Godziszce na skrzyżowanie o ruchu okrężnym.

Ponadto istniejące przystanki autobusowe zostaną wyposażone w zatoki autobusowe.

Ruch pieszcy zostaje zapewniony poprzez istniejące chodniki na całej długości trasy, które odcinkowo zostaną przebudowane lub w ramach prac utrzymaniowych zostaną przedrukowane w celu wyrównania ich nawierzchni. Lokalnie, w zależności od dostępnego terenu, zaprojektowano uzupełnienie chodników stanowiących dojścia do przejść dla pieszych. Zaprojektowane zostały jako przy-jezdniowe o minimalnej szerokości 1.3m.

Parametry techniczne – stan projektowany:

- droga publiczna, powiatowa (łączna długość ok. 6060m)
 - DP 1405S Buczkowice-Godziszka-Lipowa – długość ok. 4154m tj. od km 0+026 do km 4+180
 - DP 1400S Godziszka-Kalna-Łodygowice – długość ok. 1881m tj. od km 0+000 do km 1+881
- klasa techniczna: L 1/2 – lokalna jedno-jezdniowa, dwu-pasowa, dwukierunkowa
- prędkość projektowa: 40 km/h
- szerokość jezdni: 5.5m do 7.0m – DP 1405S Buczkowice-Godziszka-Lipowa
- szerokość jezdni: 6.0m – DP 1400S Godziszka-Kalna-Łodygowice

Rozwiązanie wysokościowe zostało zaprojektowane z uwzględnieniem:

- istniejących warunków gruntowo-wodnych,
- punktów statych (istniejące zjazdy i skrzyżowania),
- minimalizacji robót ziemnych,
- właściwego odwodnienia nawierzchni.

Z uwagi na fakt, iż przebudowa drogi zasadniczo przewiduje jedynie wzmocnienie istniejących konstrukcji drogowych, niweleta jezdni zaprojektowana została w nawiązaniu do stanu istniejącego oraz punktów statych na granicach opracowania jako nakładka profilująco-wzmacniająca o podniesieniu w stosunku do stanu istniejącego o około 5cm.

Wyposażenie techniczne ulicy

Chodniki

Nowe chodniki zaprojektowano jako przyjezdniowe o minimalnej szerokości wynoszącej 1.3m. Pochylenie poprzeczne chodników jest jednostronne o wartości 2% w kierunku jezdni ulicy.

Lokalnie istniejące chodniki, z uwagi na zły stan nawierzchni lub regulację wysokościową jezdni, zostaną przebrukowane bez zmiany ich geometrii w planie.

Ścieżka rowerowa

Zaprojektowana została dwukierunkowa ścieżka rowerowa o szerokości jezdni 2.0m. Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej jest jednostronne o wartości 2% w kierunku jezdni ulicy.

Przejścia dla pieszych

W miejscach krzyżowania się ciągów pieszych z jezdnią ulicy wyznaczono przejścia dla pieszych w poziomie jezdni. Zaprojektowano przejścia o szerokości 4.0m. W obrębie przejścia przewidziano zastosowanie krawężników obniżonych do 2cm licząc od poziomu nawierzchni jezdni przy krawężniku. Obniżenia krawężników do wymaganej wielkości następuje na długości 2.0m, co odpowiada rampie o nachyleniu maksymalnie 5%. Dodatkowo na długości przejścia dla pieszych, na szerokości 0.8m od strony jezdni, zastosowano betonowe płyty integracyjne koloru żółtego pozwalające osobom na lepsze zorientowanie się w lokalizacji przejścia dla pieszych i krawędzi jezdni w miejscu jego występowania.

Zjazdy

Istniejące zjazdy przeznaczone do przebudowy zostały zaprojektowane jako przejazdy przez obniżony krawężnik. Krawędź zjazdów i jezdni ulicy głównej została wyokrąglona łukami kołowymi poziomymi o promieniu minimalnym 3m lub skosem o wartości 1:1 w zależności od ich przeznaczenia i gabarytów pojazdów z nich korzystających.

Załoki autobusowe

Załoka autobusowa zaprojektowano o szerokości jezdni od 2.5m do 3m w zależności od dostępnego terenu. Wzdłuż krawędzi zatrzymania zaprojektowano peron o szerokości min. 1.5m.

3.5 Warunki korzystania z układu drogowego przez osoby niepełnosprawne

Na wszystkich przejściach dla pieszych i zejściach na jezdnię przewidziane zostały obniżenia krawężników do 2cm licząc od poziomu nawierzchni jezdni przy krawężniku. Obniżenia krawężników do wymaganej wielkości następuje na długości 2.0m, co odpowiada rampie o nachyleniu maksymalnie 5%. Dodatkowo na długości przejścia dla pieszych, na szerokości 0.8m od strony jezdni, zastosowano betonowe płyty integracyjne koloru żółtego pozwalające osobom niepełnosprawnym na lepsze zorientowanie się w lokalizacji przejścia dla pieszych i krawędzi jezdni w miejscu jego występowania.

4. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Jako podstawowe zabezpieczenie ruchu drogowego przewidziano znaki pionowe i poziome zgodne z Rozporządzeniem 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.220.2181.2003 wraz z załącznikami 1÷4 z dnia 23 grudnia 2003r z późniejszymi zmianami.

4.1. Zabezpieczenie ruchu kołowego

Jako zabezpieczenie ruchu kołowego, głównie w rejonie cieków wodnych, w przewidziano zastosowanie stalowych barier energochłonnych umieszczanych w odległości 0.7m od krawędzi jezdni.

4.2. Zabezpieczenie ruchu pieszego

Jako zabezpieczenie ruchu pieszego w rejonie wysokich nasypów przewidziano zastosowanie typowych stalowych poręczy ochronnych o wysokości 110cm.

W czasie montażu barier oraz balustrad należy zwracać szczególną uwagę na istniejące i projektowane uzbrojenie podziemne.

5. Opis projektowanej organizacji ruchu

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, z dnia 3 lipca 2003r; Dziennik Ustaw Nr 220, poz. 2181 wraz z załącznikami.

5.1. Oznakowanie poziome

Na przedmiotowym obszarze przewidziano oznakowanie poziome:

- na całej długości trasy dla odcinków z jezdnią o szerokości > 5.8m,
- oraz dodatkowo w rejonie miejsc niebezpiecznych – przejścia dla pieszych.

Ponadto przejazd dla rowerzystów – linie P-11 – zostaną wykonane na czerwonym tle.

Oznakowanie poziome w rejonie nawierzchni z betonowej kostki brukowej (parkingi, progi płytowe), należy wykonać z kostki brukowej silnie kontrastującej z zasadniczym kolorem nawierzchni.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z załączonymi planami sytuacyjnymi.

UWAGA:

W granicach opracowania istniejące oznakowanie poziome, jeżeli nie zaznaczono inaczej, w całości do likwidacji, nawet jeżeli znaki nie zostały wykazane na planach sytuacyjnych.

UWAGA:

W granicach opracowania istniejące oznakowanie poziome przeznaczone do pozostawienia należy wymienić na nowe.

5.2. Oznakowanie pionowe

Z uwagi na planowaną do wykonania inwestycję wprowadzono następujące zmiany do istniejącego oznakowania pionowego:

- Zlikwidowano strefę ograniczenia prędkości do 40 km/h na terenie sołectwa Buczkowice;

- Przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej oznakowano znakami D-6 dwustronnymi;
- Projektowane skrzyżowania o ruchu okrężnym oznakowano kompletami znaków D-2 + A-7 oraz A-7 + C-12;
- Wysepki kanalizujące ruch w rejonie skrzyżowań oznakowano pylonami U-5a ze znakami C-9 w odmianie MINI;
- Projektowane progi płytowe oznakowano kompletami znaków A-11a + T-1a + B-33;
- Wprowadzono oznakowanie drogowiskazowe;
- Włączenia dróg gminnych o minimalnym znaczeniu komunikacyjnym wykonywane jako przejazdy przez chodnik, z uwagi na brak widoczności, oznakowano znakami B-20.
- Pozostałe istniejące oznakowanie zostało uzupełnione i nieznacznie skorygowane.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z załączonymi planami sytuacyjnymi.

UWAGA:

W granicach opracowania istniejące oznakowanie pionowe, jeżeli nie zaznaczono inaczej, w całości do likwidacji, nawet jeżeli znaki nie zostały wykazane na planach sytuacyjnych.

UWAGA:

W granicach opracowania istniejące oznakowanie pionowe przeznaczone do pozostawienia należy wymienić na nowe w zakresie tarcz i konstrukcji wsporczych (nie dotyczy tablicy E-1 na wlocie do drogi wojewódzkiej 942).

5.3. Punktowe elementy odblaskowe

Zastosowanie znajdują:

- punktowe, sferyczne, szklane elementy odblaskowe barwy białej umieszczane:
 - na krawężnikach wysepek środkowych;
 - na krawężnikach wyspy środkowej ronda;
 - w osi pasów ruchu w ciągu drogi powiatowej na odcinkach szczególnie niebezpiecznych;
- punktowe, sferyczne, szklane elementy odblaskowe barwy czerwonej umieszczane:
 - na krawężnikach wlotów na rondo oraz wzdłuż jezdni głównej ronda,
 - na krawężnikach w rejonie nosków wysepek środkowych od strony jezdni głównej ronda,
 - na zewnętrznych krawężnikach w ciągu drogi powiatowej na odcinkach szczególnie niebezpiecznych,
 - przed progami płytowymi.

Rozstaw elementów odblaskowych wynosi:

1m – dla elementów sferycznych rozmieszczanych na krawężnikach;

3m – dla elementów umieszczanych w jezdni w osi pasów ruchu.

Elementy szklane mocowane do jezdni należy przyklejać pomiędzy liniami linii P-4 lub za krawędzią liniowania P-21 po stronie powierzchni wyłączonej z ruchu.

6. Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu

Konieczność zmiany organizacji ruchu związana jest z budową nowego i przebudową istniejącego układu drogowego.

7. Termin wprowadzenia oznakowania

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu: 30 grudzień 2016r.

8. Uwagi:

- Projektowane oznakowanie poziome jezdni ulic – grubowarstwowe, chemoutwardzalne barwy białej, lokalnie czerwonej;
- Znaki pionowe – ŚREDNIE (dla drogi powiatowej) oraz MAŁE (dla dróg gminnych) z tarczami stalowymi, ocynkowanymi podwójnie giętymi pokrytymi folią odblaskową min. I generacji za wyjątkiem znaków A-7, B-20, D-6, które muszą być ŚREDNIE i pokryte folią odblaskową II generacji;
- Lokalnie przewidziano zastosowanie znaków z grupy "mini" w przypadku znaków C-9 umieszczanych na wysepkach środkowych oraz powtarzanych znaków "D-1";
- Ścieżki rowerowe oraz ciągi pieszkie (znaki C) – „mini” z tarczami stalowymi, ocynkowanymi podwójnie giętymi pokrytymi folią odblaskową I generacji.
- Słupki znaków B-20 na wlotach do dróg powiatowych należy wykonać jako podwójne pomalowane farbą odblaskową lub oklejone czerwoną odblaskową folią II generacji;
- Słupki znaków A-7 lub A-7 + C-12 na wlotach do dróg powiatowych oraz w obrębie skrzyżowań o ruchu okrężnym należy wykonać jako podwójne pomalowane farbą odblaskową lub oklejone białą odblaskową folią II generacji;
- Konstrukcje wsporcze dla znaków – słupki stalowe – $\phi 60\text{mm}$ dla znaków z pojedynczą tarczą oraz $\phi 76\text{mm}$ w pozostałych przypadkach mocowane do fundamentu z betonu min. C12/15;