

OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej organizacji ruchu na drogowym przejściu granicznym Bobrowniki – Bierestowica.

I. Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu, oznakowanie pionowe oraz poziome na drogowym przejściu granicznym Bobrowniki – Bierestowica.

II. Podstawa opracowania

- Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999, poz. 430),
- Dziennika Ustaw RP Zał. do nru 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.
- Wizja lokalna w terenie z dnia 12.10.2020r.,
- Uzgodnienia z Inwestorem, Zarządcą.

III. Istniejący stan zagospodarowania

Istniejące zagospodarowanie na działkach, na których zlokalizowana jest inwestycja, stanowi układ komunikacyjny międzynarodowego przejścia granicznego w m. Bobrowniki, wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Występują ciągi komunikacyjne o nawierzchni bitumicznej o zróżnicowanej szerokości. Pasy ruchu pojawiają się w zależności od ilości zorganizowanych miejsc kontroli, i zanikają do ok 2 czy 3 pasów ruchu na odcinkach wyjazdowych z obiektu – *Fot. 1.*



Fot. 1. Wyjazd z punktów kontrolnych z kierunku z Polski

Na odcinkach wjazdowych na teren obiektu następuje segregacja pojazdów w zależności od grupy wielkości – pojazdy osobowe, pojazdy ciężarowe typu TIR (*Fot. 2*).



Fot. 2. Wjazd na drogowe przejście graniczne w kierunku z Polski.

Wzdłuż drogi służbowej zorganizowano miejsca parkingowe dla pojazdów osobowych. Występują miejsca do parkowania prostopadłego oraz do parkowania ukośnego. Droga służbowa funkcjonuje jako dwukierunkowa -*fot. 3.*



Fot. 3. Droga wraz z miejscami parkingowymi dla pracowników przejścia.

Na przejściu granicznym funkcjonują miejsca parkingowe przeznaczone dla pojazdów ciężarowych typu TIR. Są to miejsca do parkowania ukośnego zasadniczo pod kątem 60 stopni – *Fot. 4.*



Fot. 4. Miejsca parkingowe dla pojazdów ciężarowych

Oznakowanie pionowe zasadniczo jest w dobrym stanie. Niektóre tarcze wymagają wymiany. Folia jest popękana, w złym stanie wizualnym – Fot. 5.



Fot. 5. Oznakowanie pionowe – do wymiany

Część oznakowania poziomego została na nowo wykonana w ramach dokonywanych remontów. Występuje oznakowanie błędnie wykonane oraz wymagające odnowienia – Fot. 6.



Fot. 6. Oznakowanie poziome – błędnie wykonane

W nawierzchni jezdni występują liczne urządzenia takie jak:

- elementy bezpieczeństwa ruchu: progi zwalniające, szlabany parkingowe
- kanały,
- elementy odwodnienia: wpusty deszczowe, odwodnienie liniowe,
- infrastruktura podziemna: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć C.O, kable energetyczne, kable/urządzenia telekomunikacyjne.

IV. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacja ruchu

♦ Oznakowanie poziome:

W ramach przedmiotowej inwestycji zachodzi potrzeba częściowo odnowienia oraz częściowo wykonania na nowo oznakowania poziomego.

Zasadnicze zmiany:

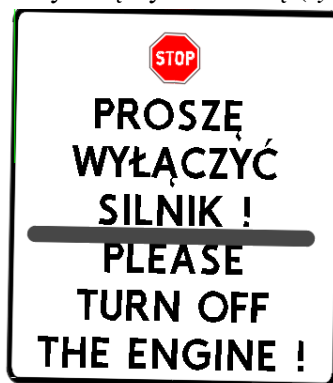
- wykonanie oznakowania P-21a we właściwych kierunkach,
- w rejonie szlabanów wykonać linię zatrzymania P-12,
- dodatkowe strzałki kierunkowe – oznakowanie P-8...

Szczegółowe rozwiązania odnośnie oznakowania poziomego przedstawiono w części graficznej – rys. 3.

♦ Oznakowanie pionowe:

Zasadnicze zmiany:

- część oznakowania z uwagi na zły stan wymaga wymiany tarcz,
- oznakowanie ustawić po odpowiedniej stronie ciągów komunikacyjnych,
- znaki nakazu C-9; C-10 wymagają uzupełnienia,
- we wszystkich miejscach przeznaczonych do kontroli granicznej/celnej należy ustawić znaki zakazu B-32 i B-32a.
- pod wszystkimi znakami B-32a należy dołączyć tabliczkę (rys. 1);



rys. 1. Tabliczka pod znakami B-32a.

- należy uzupełnić znaki określające pierwszeństwo na skrzyżowaniach ciągów komunikacyjnych – A-7; B-20.
- uzupełnić oznakowanie przejścia dla pieszych– D-6,
- z uwagi na zmianę lokalizacji miejsca parkingowego przeznaczonego dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi należy je odpowiednio oznakować znakami C-17 oraz zestawami D-18a z tabliczką T-23h.

Szczegóły wykonania oznakowania i usytuowania znaków pokazano w części rysunkowej (Rys. 2. Plan sytuacyjny)

V. Uwagi końcowe

Znaki pionowe na projektowanej drodze gminnej zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową **2 typu**. Stalowe słupki stanowiące konstrukcję wsporczą dla tarcz znaków powinny posiadać średnicę wewnętrzną \geq min. 5cm.

Uwaga!

- W przypadku większej ilości znaków umieszczanych na jednym słupku, należy przewidzieć dłuższe słupki.

- Oznakowanie pionowe należy starać się ustawić z zachowaniem skrajni drogowej min. 0,5m od krawędzi pasa ruchu/ krawędzi jezdni.
- Zachodzi potrzeba likwidacji progów zwalniających.
- Oznakowanie pionowe w rejonie punktów kontrolnych należy ustawić nie ograniczając widoczności służbom – z wykorzystaniem elementów konstrukcji budynków/wiaty (fot. 7).
- Istniejące oznakowanie (grubowarstwowe) nie odpowiadające projektowanemu, należy usunąć nie uszkadzając nawierzchni jezdni.



Fot. 7. Oznakowanie pionowe na elementach konstrukcyjnych

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – po zrealizowaniu inwestycji - IV kwartał 2021 r.

W trakcie prowadzenia robót należy zapewnić całkowite bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom obiektu.

W rejonie inwestycji funkcjonuje wprowadzona na stałe organizacja ruchu. Inwestycja obejmuje odtworzenie oznakowania poziomego jako **grubowarstwowego** - chemoutwardzalnego oraz wprowadzenie drobnych zmian w organizacji ruchu. Stare oznakowanie poziome nieodpowiadające projektowanemu podlega rozbiórce.

Zachodzi konieczność wprowadzenia oznakowania poziomego jako **cienkowarstwowe** lądowisko w rejonie parkingu dla pojazdów ciężarowych. **Oznakowanie lądowiska jest odtworzeniem stanu istniejącego.**

Szczegółowe rozwiązania przedstawiono wg rys. 3.