

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

II. Zakres opracowania

III. Stan istniejący

IV. Charakterystyka ruchu

V. Stan projektowany

VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

b) Oznakowanie poziome

II. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny

2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:500

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Umowa nr 172/2018 z dnia 10.04.2018r. zawarta z Gminą Dobra,
- Aktualny podkład mapowy – skala 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393,
- Zał. 1 – 4 do rozporządzenia 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. Nr 220, poz. 2181),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784)
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. nr 1260),
- Wizja w terenie wykonana przez VIA PROJEKT Łukasz Szawaryński

II. Zakres opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 3911Z Grzepnica – Dobra związany z budowa chodnika.

III. Stan istniejący

Teren przeznaczony pod inwestycję zlokalizowany jest w północno - wschodniej części miejscowości Dobra. W stanie istniejącym na działkach objętych zakresem opracowania ma swój przebieg bitumiczna droga powiatowa nr 3911Z o szerokości ok. 5,5-6 m. Teren objęty opracowaniem w przewarzającej części znajduje się w niezadrzewionym pasie, który został wykarczowany podczas wykonywania linii energetycznej. Pozostały teren to niezagospodarowany pas drogowy porośnięty drzewami i krzewami. W ciągu planowanego chodnika znajdują się istniejące zjazdy gruntowe oraz z kostki betonowej. Na odcinku objętym organizacją ruchu znajduje się skrzyżowanie z drogą gminną ul. Bukową. Ulica Bukowa jest podporządkowana w stosunku do drogi powiatowej i oznakowana jest

znakami B-43 strefa ograniczonej prędkości do 30 km/godz. oraz A-7 ustęp pierwszeństwa ze znakiem B-44 koniec strefy ograniczonej prędkości.

IV Charakterystyka ruchu

DP 3911Z łączy miejscowość Dobra i Grzeczka. Droga jest obciążona ruchem szczególnie w godzinach szczytu komunikacyjnego.

Obecnie piesi poruszają się po jezdni na zasadach ogólnych oraz chodnikami w miejscach ich występowania.

V. Stan projektowany

Początek inwestycji zlokalizowany jest w km 0+000,00 (kilometraż przyjęty dla celów projektu) na granicy działek 215/1 oraz 272, strona prawa, w miejscu połączenia projektowanego chodnika z istniejącym zjazdem z kostki betonowej na działkę nr 859/1. Na połączeniu zjazdu z chodnikiem zaprojektowano krawężnik betonowy najazdowy o wysokości w świetle 3cm. Następnie w km 0+023 zaprojektowano przejście dla pieszych z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogowego po stronie prawej.

Projektowane przejście dla pieszych znajduje się w odległości 80m od istniejącego przejścia dla pieszych prowadzącego do przystanku autobusowego. Z uwagi na nieregularny kształt granic pasa drogowego drogi powiatowej, wymusiło to zlokalizowanie przejścia dla pieszych w nienormatywnej odległości między przejściami. Zachowanie normatywnej odległości między przejściami wymuszałoby lokalizację chodnika na terenach leśnych, co uniemożliwiłoby realizację zadania z uwagi na brak miejscowego planu zagospodarowania terenu dla tych działek, który uwzględniałby możliwość wykonania przedmiotowego chodnika.

Przejście dla pieszych wyznaczono na terenie obszaru zabudowanego m. Dobra i oznakowano znakami D-6 Przejście dla pieszych oraz od strony wjazdu do miejscowości znakiem A-16 przejście dla pieszych z tabliczką T-1 „120 m”. Z przeciwnej strony nie zastosowano znaku A-16 ze względu na dobrą widoczność przejścia. Przy przejściu znajduje się lampa oświetlenia ulicznego, która powoduje dobrą widoczność pieszych na przejściu.

W obrębie skrzyżowania drogi powiatowej z ul. Bukową zastosowano znaki A-6b i A-6c skrzyżowanie z drogą podporządkowana występującą odpowiednio po prawej i po lewej stronie. Na skrzyżowaniach dróg o tej samej funkcji pierwszeństwo należy nadawać drogom o większym natężeniu ruchu, drogom, po których przebiegają linie komunikacji publicznej, i drogom, którym nadanie pierwszeństwa jest uzasadnione cechami geometrycznymi skrzyżowania. Wszystkie te przypadki występują na tym skrzyżowaniu. W celu ograniczenia prędkości w obrębie przejścia przeniesiono istniejące znaki ograniczenia prędkości do 70 km/godz. pod znaki A-6b i A-6c.

Z powodu lokalizacji projektowanego przejścia w odległości mniejszej niż 10m od granicy obszaru zabudowanego znaki D-42 obszar zabudowany i D-43 koniec obszaru zabudowanego zostaną przeniesione na odległość 10 m od projektowanego. Zachowanie przepisowej odległości zapewni większe bezpieczeństwo w ruchu pieszym i pojazdów.

Znaki miejscowości E-17a z napisem Dobra i E-18a koniec miejscowości z napisem Dobra należy umieścić na granicy obrębów łącznie ze znakami m. Grzeczica w sposób pokazany na rysunku z organizacją ruchu.

Oznakowanie drogi gminnej ul. Bukowej nie ulegnie zmianie.

Chodnik kontynuowany jest do końca opracowania po stronie lewej. Od km 0+019 do km 0+106 chodnik zlokalizowany jest również przy krawędzi jezdni, a jego szerokość to 2,0 m. Na dalszym odcinku do zjazdu w km 0+150 chodnik odsuwa się od krawędzi jezdni i kontynuowany jest szerokością 2m. Na pozostałym odcinku, aż do końca opracowania chodnik posiada szerokość 1,5 m i jest odsunięty od krawędzi jezdni o min. 1,0 m. W km 0+318 projektuje się zjazd z kostki brukowej. Całkowita powierzchnia projektowanej nawierzchni chodnika to 1 652 m².

PROJEKTOWANA DROGA W PRZEKROJU POPRZECZNYM

Dla przedmiotowej inwestycji zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni chodnika:

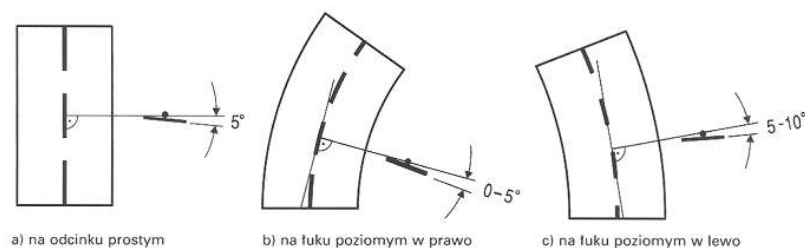
- betonowa kostka brukowa kolor szary gr. 8cm
- podsypka cementowa - piaskowa gr. 5 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 gr. 15 cm,

Przedmiotowy chodnik w przekroju poprzecznym zaprojektowany został ze spadkiem jednostronnym wynoszącym 2,0 %. Chodnik objęty opracowaniem projektuje się jako ograniczony obrzeżami, natomiast w miejscu dowiązania do istniejących zjazdów na połączeniu należy zastosować krawężnik obniżony 15x30 na ławie z oporem.

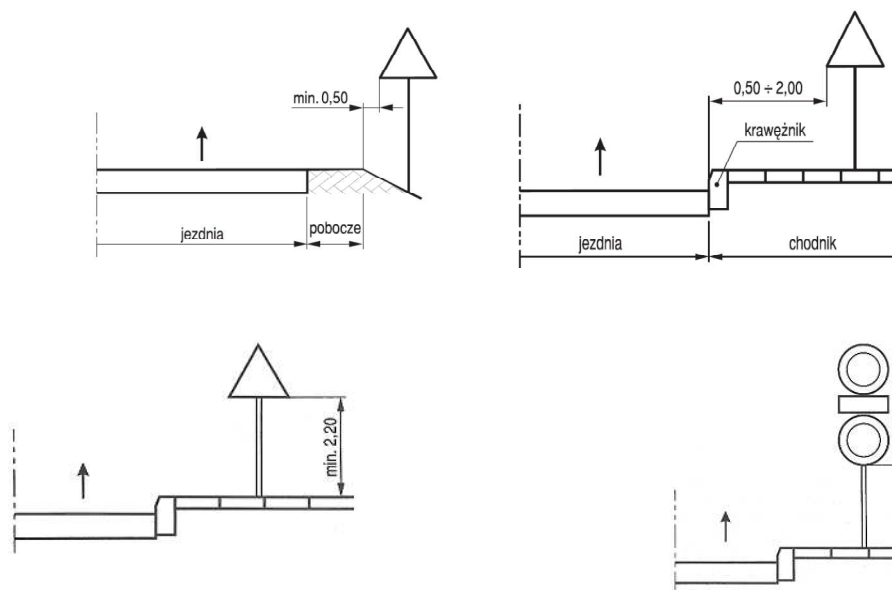
VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Zasady umieszczania znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
średnie	S	900	800		600

VII. Opis organizacji ruchu

Projektowany chodnik wymaga zmiany oznakowania na odcinku od istniejącego oznakowania poziomego przed projektowanym przejściem dla pieszych do granicy obrębów Dobra/Grzepnica włącznie ze skrzyżowania z drogą gminną tj. ul. Bukową.

a) Oznakowanie pionowe i warunki umieszczenia:

Oznakowanie pionowe zostało zaprojektowane zgodnie z Zał. 1 – 4 do rozporządzenia 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. Nr 220, poz. 2181).

Znaki ostrzegawcze zaprojektowano od strony obszaru niezabudowanego.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Przy lokalizacji znaków należy zapewnić dobrą ich widoczność, a ich lica nie mogą być zasłonięte przez drzewa, krzaki i inne elementy.

Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych. Średnica rur $\phi 60\text{mm}$ z zabezpieczeniem kapturkiem przeciwdeszczowym od góry. Konstrukcje wsporcze muszą być zamocowane do fundamentów wykonanych, jako: prefabrykaty betonowe, z betonu wykonanego na mokro lub w innych zaakceptowanych przez Inżyniera. Zamocowane na nich znaki i tablice nie powinny stanowić zagrożenia dla użytkowników dróg i powinny być odporne na obciążenie siłą wiatru w odpowiedniej strefie wiatrowej.

Na odwrotnej stronie tarcz znaków należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaków

b) Oznakowanie poziome i warunki umieszczenia

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe koloru białego. Grubość ułożonej masy chemoutwardzalnej powinna wynosić od 1,8 – 3,0 mm i okres trwałości 4 lata.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Malowanie poziome należy wykonać na warunkach określonych w przepisach zawartych w załączniku nr 2 do Dz. U. z 2003 r., nr 220 poz. 2181 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

Zgodnie z opinią Komendy Powiatowej Policji w Policach przed projektowanym przejściem dla pieszych należy zastosować rozwiązanie techniczne wymuszające ograniczenie prędkości przez kierującego takie jak odgięcie toru jazdy. Projektant informuję, że z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogowego wykonanie ww. odgięcia w projekcie budowy chodnika jest niemożliwe i należałoby przeprowadzić odrębną procedurę przetargową na wykonanie omawianego odgięcia. Druga uwaga mówi, że w braku możliwości odgięcia toru jazdy należy na jezdni umieścić dodatkowo wypukłe, prostopadłe do kierunku jazdy paski, które po najechaniu na nie powodują zmianę dźwięku. Informuję, że z uwagi na dobrą widoczność na odcinku gdzie zlokalizowane jest przejście dla pieszych oraz jego prostoliniowość projektant uważa, iż zastosowanie w tym miejscu elementów dźwiękowych na jezdni jest bezzasadne.

Opracował:

mgr inż. Damian Berdowski