

Zawartość opracowania

1. OPIS TECHNICZNY

- 1.1. Podstawa opracowania
- 1.2. Cel i zakres opracowania
- 1.3. Stan istniejący
- 1.4. Opis organizacji ruchu
- 1.5. Zasady oznakowania
- 1.6. Zestawienie projektowanych znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- 1.7. Zestawienie poziomych znaków drogowych projektowanych
- 1.8. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....

- 2.1 Plan orientacyjny rys. nr 1 w skali 1:10 000 / Arkuszy 1
- 2.2 Plansza oznakowania rys. nr 2 w skali 1:500 / Arkuszy 2

1. OPIS TECHNICZNY

1.1 Podstawa opracowania

Postawą opracowania projektu jest:

- Umowa z Inwestorem;
- mapa zasadnicza do celów opiniodawczych w skali 1:500;
- Ustalenia i uzgodnienia z Inwestorem;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 poz. 290, 961, 1165, 1250, 2255 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 Nr 62 poz. 627 z późn. zm.);
- Załączniki nr 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. z 2003 r. nr 220 poz.2181).
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999r. (Dz.U. nr 43 poz. 430);
- Obowiązujące normy i przepisy.

1.2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest zmiana organizacji ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 1401Z w miejscowości Narost. Powyższa zmiana wynika z przebudowy drogi.

1.3. Stan istniejący

Początek opracowania drogi nr 1401Z znajduje się w północnej części miejscowości Narost, natomiast koniec opracowania znajduje się w południowej części tej samej miejscowości. Długość odcinka wynosi około 945,5 m.



Rys. nr 1. Początek opracowania

Nawierzchnia jezdni w stanie istniejącym wykonana jest z masy mineralno-bitumicznej. Obecnie jezdni na przedmiotowym odcinku ma nieregularną szerokość w granicach 3,5 – 5,5 m. Kondycja nawierzchni jest zmienna na różnych odcinkach. Występują liczne uszkodzenia tj. siatki spękań, spękania podłużne, ubytki warstwy ścieralnej, znaczne deformacje profilu itp. Woda zbiera się w lokalnych zaniżeniach jezdni oraz wszelkich ubytkach nawierzchni powodując jej dalszą degradację. Zagospodarowanie pasa drogowego oprócz jezdni stanowią chodniki oraz zatoka autobusowa. Zjazdy są utwardzone kostką betonową. Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo w granicy pasa drogowego.



Rys. nr 2. Zatoka autobusowa.

Na skrzyżowaniu nr 2 znajduje się istniejący znak E-4 „Drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości podający do niej odległość”. Przy istniejącej zatoce autobusowej zlokalizowany jest znak D-15 „Przystanek autobusowy”.

1.4. Opis organizacji ruchu

Na początkowym odcinku opracowania zaprojektowane zostały urządzenia bezpieczeństwa U-9b oznaczające ograniczenie skrajni poziomej drogi z lewej lub z prawej strony w zależności od kierunku jazdy ze względu na mur znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Dodatkowo pozostawia się znaki D-42, D-43, E-18a, E-17a tak jak w stanie istniejącym.

W dalszej części projektowanego odcinka zastosowane zostały znaki D-1 „Droga z pierwszeństwem” oraz tabliczka T-6a w ciągu drogi powiatowej 1401Z, natomiast na skrzyżowaniu na drodze podporządkowanej zastosowany został znak A-7 „Ustąp pierwszeństwa” oraz tabliczka T-6c.

W dalszej części opracowania zastosowane zostały znaki D-6 „przejście dla pieszych” przed projektowanym przejściem dla pieszych.

Ponadto wprowadzone zostało oznakowanie informujące o zaprojektowanej zatoce autobusowej oraz peronie. W tym celu umieszczone zostały dwa znaki D-15 „Przystanek autobusowy”.

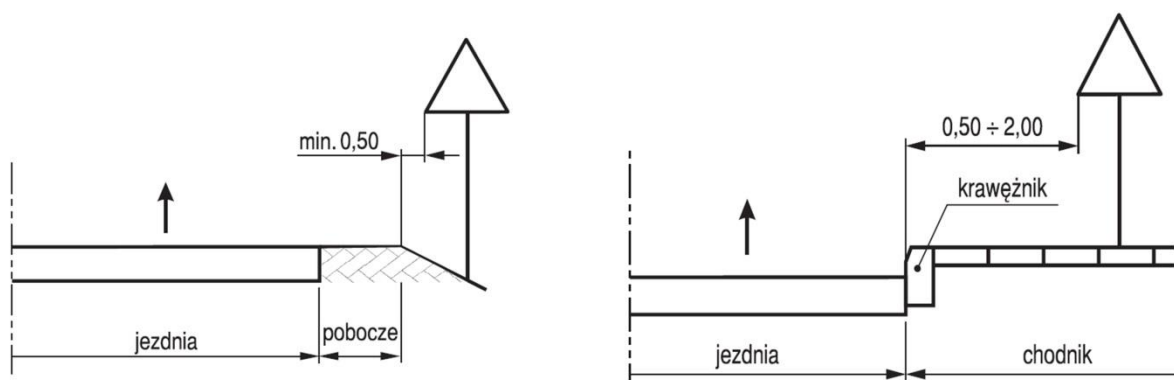
Na końcu projektowanego odcinka pozostawia się znaki D-42, D-43, E-18a, E-17a tak jak w stanie istniejącym.

Na całej długości drogi powiatowej zaprojektowano oznakowanie poziome. Wzdłuż drogi pojawia się oznakowanie segregacyjne P-1b oraz P-4, na zjazdach w ciągu oznakowania P-4 zaprojektowane zostało oznakowanie P-1e.

Na skrzyżowaniu z drogą gminną zaprojektowane zostały znaki P-13 oraz P-7a. W dalszej części opracowania zdecydowano się na zastosowanie znaku P-14 oznaczający przystanek autobusowy. Dodatkowo planuje się utworzenie przejścia dla pieszych oznakowanego znakiem P-10 oraz P-14.

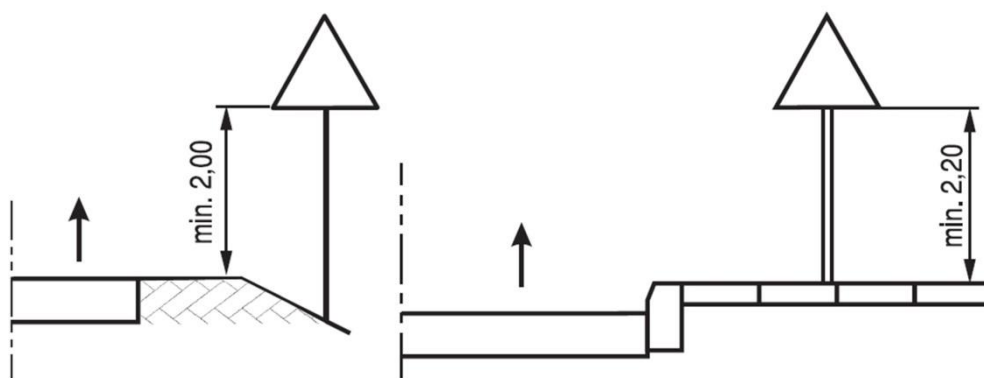
1.5. Zasady oznakowania

Znaki drogowe pionowe w ciągu przedmiotowych dróg powiatowych projektuje się wielkości małej (M). Na licach wszystkich znaków pionowych stosować folię odblaskową typu „2”. Znaki pionowe umieszczać na słupkach z rur stalowych ocynkowanych min. Ø 60 mm. Znaki pionowe należy ustawić w odległości minimum 0,50 m od krawędzi korony drogi, licząc od brzegu znaku i na wysokości min. 2,20 m nad poziomem chodnika/pobocza. Tarcza znaku na prostym odcinku drogi powinna być odchylona od kąta prostego o 5 stopni w kierunku środka drogi.



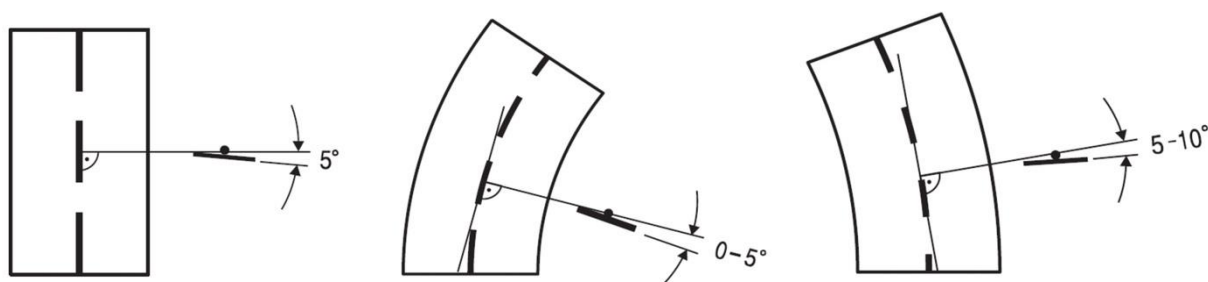
Ryc. 1. Sposób umieszczania znaków na drogach z poboczem gruntowym i ulicach.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.



Ryc. 2. Wysokości umieszczania znaków na drogach z poboczem gruntowym i ulicach.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku. Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na ryc. 3.



Ryc. 3. Kąt umieszczania znaków drogowych.

Znaki pionowe powinny być ustawione w sposób taki aby zachowana została ich stabilność i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi.

Roboty oznakowania pionowego i poziomego wykonać zgodnie z projektem i Szczegółowymi Warunkami Technicznymi dla Znaków i Sygnałów Drogowych oraz urządzeń

1.6 Zestawienie projektowanych pionowych znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Tab. 1. Zestawienie ilościowe projektowanych znaków pionowych i UBR.

Lp.	Znaczenie znaku	Szt.	Uwagi
1	A-7 Ustąp pierwszeństwa	1	folia typu 2 średni
2	U-9b „Ograniczenie skrajni poziomej drogi z prawej strony”	3	folia typu 2
3	T-6c „tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem”	1	folia typu 2 średni
4	D-6 „przejście dla pieszych”	2	folia typu 2 średni
Suma:		7	

Do projektowanych znaków pionowych zakłada się użycie 9 słupków stalowych, prostych, ocynkowanych, Ø60. Szczegóły lokalizacji odpowiednich znaków pokazano na załączonej planszy organizacji ruchu, rys. nr 2.

Tab. 2. Zestawienie ilościowe istniejących znaków pionowych i UBR.

Lp.	Znaczenie znaku	Szt.	Uwagi
1	D-1 „Droga z pierwszeństwem”	2	-
2	U-3b	1	-
3	T-6a „tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem”	2	-
4	D-15 „przystanek autobusowy”	2	-
5	E-4 „drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości podający do niej odległość”	1	-
6	D-42 „obszar zabudowany”	2	-
7	D-43 „koniec obszaru zabudowanego”	2	-
8	E-17a „tablica z nazwą miejscowości”	2	-
9	E-18a „koniec miejscowości”	2	-
Suma:		16	

1.7 Zestawienie poziomych znaków drogowych projektowanych

Tab. 2. Zestawienie ilościowe poziomych znaków projektowanych.

Lp.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Ilość (szt./mb.)	Pow. mal. [m ²]
1	P-1b	Linia pojedyncza przerywana - krótka	683 mb.	22,88 m ² grubowarstwowo
2	P-1e	Linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka	77 mb.	9,08 m ² grubowarstwowo
3	P-4	Linia podwójna ciągła	257 mb.	64,20 m ² grubowarstwowo
4	P-7a	Linia krawędziowa – przerywana szeroka	57 mb.	1,24 m ² grubowarstwowo
5	P-10	Przejście dla pieszych	1 szt.	12 m ² grubowarstwowo
6	P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	8 mb.	1,58 m ² grubowarstwowo
7	P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	6 mb.	2,07 m ² grubowarstwowo
Całkowita powierzchnia malowania grubowarstwowego [m²]:				124,94

1.8. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Organizację ruchu należy wprowadzić po zakończeniu prac przy przebudowie drogi powiatowej. Przewidywany termin – sierpień 2021.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....

2.1 Plan orientacyjny, rys. nr 1 w skali 1:10 000 / Arkuszy 1

2.2 Plansza oznakowania, rys. nr 2 w skali 1:500 / Arkuszy 2