

## **Zawartość teczki**

Strona tytułowa	str.1
Zawartość opracowania	str. 2
Opis techniczny	str. 3-8
Schemat nr 1 – Wzory ustawienia znaków drogowych	str. 9

## **Część rysunkowa**

Rys. nr 1 Plan orientacyjny	1:10000
Rys. nr 2 Stała organizacja ruchu	1:500

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu budowlanego branży drogowej

### **„Przebudowa odcinka pasa drogowego drogi powiatowej nr 3907 Z Szczecin – Dobieszczyn (dz. nr 66 dr, obr. 0015 Stolec) w m. Stolec, Gmina Dobra, powiat Police”**

#### **1. Inwestor:**

Gmina Dobra  
ul. Szczecińska 16a  
72-003 Dobra

#### **2. Materiały wyjściowe.**

- wizja lokalna w terenie,
- umowa z Inwestorem;
- dokumentacja fotograficzna,
- obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe i normy
- aktualny wtórnik geodezyjny w skali 1:500

#### **3. Cel i zakres opracowania.**

##### **Cel opracowania:**

Celem projektu jest opracowanie dokumentacji technicznej mającej posłużyć za materiał do wprowadzenia elementów stałej organizacji ruchu :znaków pionowych, poziomych oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego służących do poprowadzenia ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami i poprawie bezpieczeństwa ruchu.

##### **Zakres opracowania obejmuje:**

- chodnik po stronie zachodniej o szerokości 2,0 m i długości 640,27 m wraz ze zjazdami do posesji;
- pobocze utwardzone o szerokości 2,5 m na odcinku 145 m.
- przebudowa peronu po stronie wschodniej na wysokości posesji nr 1 i 2.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie następujących działek

obręb	numery działek	Kategoria drogi	właściciel
0015 Stolec	66 dr	droga powiatowa	Skarb Państwa

#### 4. **Charakterystyka drogi i ruchu na drodze**

Na przedmiotowym odcinku objętym opracowaniem droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,40-6,80 m wraz z trawiastymi pobocznymi. Wzdłuż jej zachodniej krawędzi (wzdłuż zabudowań) znajdują się zjazdy do posesji, oraz wjazdy na drogi gruntowe.



Fot.1 Istniejący przystanek autobusowy po stronie zachodniej



Fot. 2 Istniejący „peron” po stronie wschodniej



Fot.3 Istniejące przejście dla pieszych widok w kierunku Dobieszczyzna (strona wschodnia)



Fot. 4. Istniejące przejście dla pieszych widok w kierunku Dobieszczyzna (strona zachodnia)

Wzdłuż zachodniej krawędzi jezdni, gdzie projektowany jest chodnik rosną liczne drzewa, które zgodnie z wykonaną inwentaryzacją zieleni są chore i spróchniałe.

Zostały przeznaczone do wycinki.

Powierzchniowe wody opadowe zgodnie z istniejącymi spadkami kierowane są w pobocza, gdzie infiltrują.

Przedmiotowy odcinek objęty opracowaniem znajduje się w terenie zabudowanym o dopuszczalnej prędkości 50 km/h. Ruch pojazdów i pieszych jest mały. Częstotliwość kursowania autobusów to średnio 1 autobus na godzinę dla każdego kierunku ruchu (linie 122 i 123) w godzinach od 4 do 20.

Znajdujący się tu przystanek autobusowy jest przystankiem „na żądanie”.

## **5. Rozwiązania projektowe**

### **5.1. Oznakowanie pionowe (rys. nr 2)**

Projektowane zmiany w istniejącym oznakowaniu pionowym w znacznej mierze polegają na poprawie bezpieczeństwa ruchu poprzez zamontowanie znaków o lepszej widoczności w dzień i odblaskowości w nocy i wprowadzeniu ograniczenia prędkości.

W związku z przesunięciem na południe przejścia dla pieszych, którego położenie jest związane z lokalizacją przystanków autobusowych zaprojektowano likwidację istniejącego oznakowania pionowego w postaci znaków D-6, i zastąpieniu ich nowymi znakami D-6 grupy średniej umieszczonymi na żółtym odblaskowym tle.

Dodatkowo projektuje się oznakowanie peronów autobusowych znakami D-15 dla każdego kierunku ruchu.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych projektuje się ograniczenie prędkości do 40 km/h połączonego z zakazem wyprzedzania na odcinku projektowych przystanków autobusowych i przejścia dla pieszych za pomocą kompletu znaków B-25 + B-33 wraz z ich odwołaniem (B-42).

Wprowadzenie tak wyrazistego oznakowania pionowego w rejonie przejścia dla pieszych (znaki D-6 na odblaskowym tle oraz ograniczenie prędkości do 40 km/h) podyktowane jest kilkoma względami:

- jest to miejsce znajdujące się na łuku pionowym wypukłym o słabej widoczności;
- jest to pierwsze przejście dla pieszych znajdujące się za znakiem teren

- zabudowany (wjazd do Stolca), po zjeździe ze wzniesienia;
- miejsce jest słabo oświetlone i zacienione koronami drzew .

Kierujących pojazdami ostrzeżono o przejściu dla pieszych znakiem A-16 umieszczonym dla obu kierunków ruchu w odległości 75 m przed przejściem.

Projekt przewiduje montaż oznakowania pionowego wielkości **znaków średnich** z folii II typu.

Wytyczne dla znaków pionowych- schemat nr 1:

- wszystkie znaki pionowe powinny posiadać znak bezpieczeństwa zgodny z obowiązkiem certyfikacji wyrobów,
- lica znaków winny być pokryte folia odblaskową typu 2,
- obowiązuje posiadanie świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym,
- tarcze znaków powinny być wykonane z blachy aluminiowej (grub.2,5-3,0 mm) w obejmach usztywniających,
- znaki powinny być umieszczone w odległości od 0,5m do 2,0m od krawędzi jezdni, na wysokości min. 2,0 m w przypadku znaków umieszczonych w poboczu i 2,2 m. w przypadku znaków umieszczonych chodniku.
- konstrukcja wsporcza znaków- słupki Ø70 mm ze stali ocynkowanej ogniowo z korkiem na górze zabezpieczającym przed zmiennymi warunkami atmosferycznymi.

W projekcie zastosowano:

- słupki – 10 szt.;
- znaki z grupy A – 2 szt.;
- znaki z grupy B – 6 szt.
- znaki z grupy D – 4 szt.;

W przypadku kiedy istniejące oznakowanie pionowe naruszałby skrajnię projektowanego chodnika należy dokonać przestawienia tego oznakowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## **5.2. Oznakowanie poziome (rys. nr 2)**

Zaprojektowano odnowienie istniejącego oznakowania poziomego P-10 z przesunięciem przejścia dla pieszych o 26 m w kierunku południowym. Przed oznakowaniem P - 10 zaprojektowano linie warunkowego zatrzymania P-14 dla obu kierunków ruchu. Zaprojektowane linie P-4 o długości 33 m po obu stronach przejścia dla pieszych ze względu na zjazdy rozdzielono liniami P-1e.

Przystanki dla autobusów oznakowano liniami P-17, o długości 30m.

W celu wymuszenia na kierujących pojazdami zmniejszenia prędkości przy wjeździe na teren zabudowany od strony południowej oraz na dojeździe od strony północnej przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych zaprojektowano 4 grupy pasów spowalniających na każdym pasie ruchu w następujący sposób:

- I grupa - 30 m przed przejściem dla pieszych 10 pasów o szerokości 0,12 m w rozstawie co 0,12 m;
- II grupa – 15 m od początku I grupy 10 pasów szerokości 0,12 m w rozstawie co 0,12 m;
- III grupa – 30 m za początkiem II grupy 10 pasów szerokości 0,12 m w rozstawie co 0,24 m,;
- IV grupa – 45 m za początkiem III grupy 10 pasów szerokości 0,12 m w rozstawie co 0,36.

Pasy spowalniające wykonane są z dwuskładnikowej masy chemoutwardzalnej lub taśm termoplastycznych grubości minimum 3 mm.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako grubowarstwowe chemoutwardzalne (lub termoplastyczne).

## **5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu (rys. nr 2)**

Ze względu na różnice wysokości pomiędzy projektowanym chodnikiem a istniejącym terenem, w miejscu gdzie projektowany chodnik znajduje się min. 0,5 m ponad poziomem terenu istniejącego zaprojektowano balustrady typu U-11 a. Rozmieszczenie: 20 m balustrady wzdłuż chodnika na wysokości działki nr 67/11, oraz 207,5 m balustrady wzdłuż chodnika na łuku drogi.

**6. Analiza wpływu organizacji ruchu na ruch w rejonie.**

Droga po przebudowie tzn. wybudowaniu chodnika zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo i komfort jej pieszych użytkowników. Wprowadzone ograniczenie prędkości do 40 km/h oraz wyraziste oznakowanie przejścia dla pieszych w rejonie przystanków autobusowych poprawi bezpieczeństwo w najbardziej narażonym na kolizje miejscu. Dodatkowo widoczność pieszych w rejonie przejścia dla pieszych zostanie poprawiona po wycince wybranych drzew.

**7. Zalecenia ogólne**

Oznakowanie pionowe, poziome oraz elementy bezpieczeństwa ruchu zgodnie z załączoną planszą powinny być wykonane za pomocą znaków wykonanych w technice odblaskowej zgodnie z załącznikami nr 1 i 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003r Nr 220 poz. 2181).

Wykonawca robót (inwestor) zobowiązany jest uzyskać od zarządu drogi decyzję o zajęciu pasa drogowego.

**8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do 31.12.2017 r.

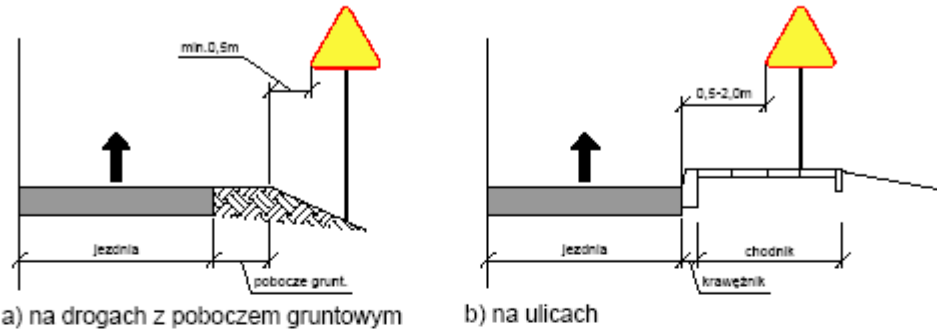
Opracowała:

Lucyna Kaczyńska

Scenemat nr 1

# Wzory ustawienia znaków drogowych

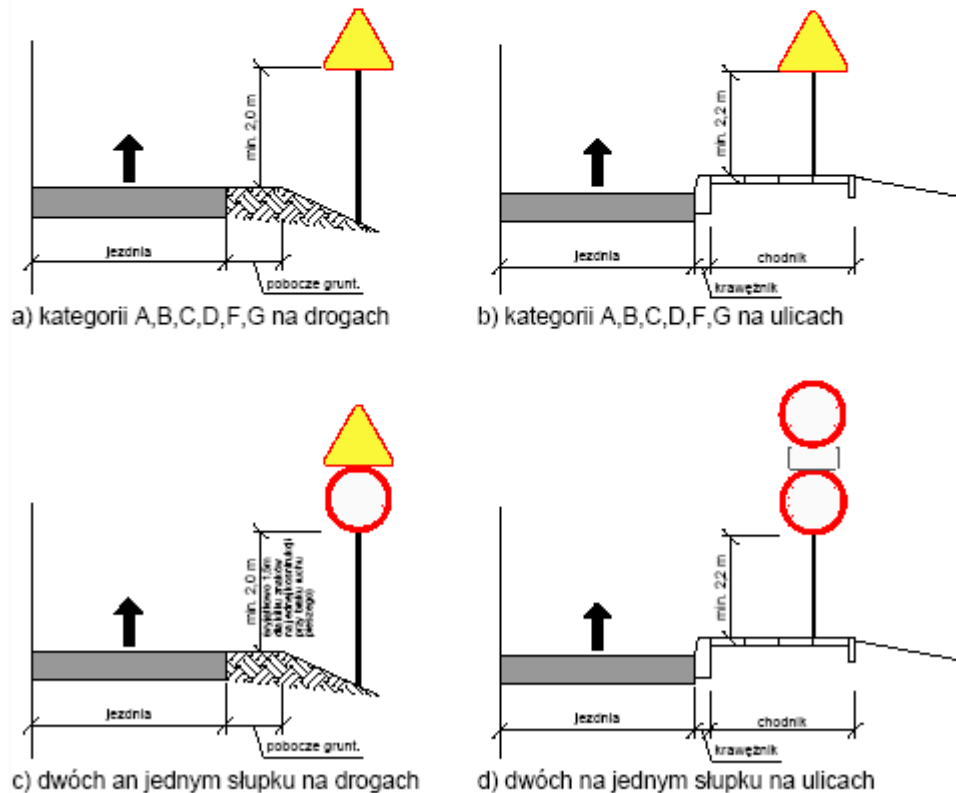
## 1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



### UWAGA!

W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony :  
 -na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni;  
 -na drogach z poboczami utwardzonymi - w odległości nie mniejszej niż 0,5m od pobocza bitumicznego.  
 W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5,0m od krawędzi jezdni.

## 2. Wysokość umieszczania znaków



### UWAGA!

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedna grupę wielkości wyższą niż stosowane na tej drodze/ulicy .