

Zawartość teczki

Strona tytułowa	str. 1
Zawartość opracowania	str. 2
Opis techniczny	str. 3-7
Schemat nr 1 – Wzory ustawienia znaków drogowych	str. 8

Część rysunkowa

Rys. nr 1 Plan orientacyjny	1:15 000
Rys. nr 2 Stała organizacja ruchu	1:500

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego w zakresie inżynierii ruchu (stała organizacja ruchu) dla inwestycji:

„Przebudowa ulicy Piotra w Mierzynie wraz z infrastrukturą towarzyszącą (kanalizacja teletechniczna i oświetlenie) w pasie drogowym ul. Piotra (dz. nr: 59/22, 59/13, 59/24, 59/11, 59/35) obręb Mierzyn, Gmina Dobra, Powiat Policki”

1. Inwestor:

Gmina Dobra
ul. Szczecińska 16a
72-003 Dobra

2. Materiały wyjściowe.

- umowa z Inwestorem;
- dokumentacja fotograficzna;
- wizja i inwentaryzacja oznakowania w terenie;
- obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe i normy;
- aktualny wtórnik geodezyjny w skali 1:500;
- projekt drogowy.

3. Cel i zakres opracowania.

Cel opracowania:

Celem projektu jest opracowania jest dokumentacji technicznej mającej posłużyć za materiał do wprowadzenia elementów stałej organizacji ruchu (znaków pionowych i poziomych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu) służących do poprowadzenia ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami i poprawie bezpieczeństwa ruchu.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę ulicy Piotra (budowę pieszojezdni), wraz ze zjazdami i dojazdami do posesji oraz oświetleniem ulicznym,
- wprowadzenie stałej organizacji ruchu.

Inwestycja zlokalizowana jest w całości na ulicy Piotra w Mierzynie, która jest drogą gminną.

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Ulica Piotra zlokalizowana jest we wschodniej części Mierzyna i łączy ulicę Nasienną z ulicą Topolową (przy skrzyżowaniu z ul. Wykopaliskową). Ulica ta przebiega zasadniczo na kierunku północny – zachód południowy – wschód z krótkim odcinkiem załamania na kierunku południowy – zachód północny – wschód (kształt litery „S”).

Obecnie jest to ulica częściowo utwardzona, posiada kanalizację deszczową i zjazdy do niektórych posesji.

Ruch pojazdów na drodze jest niewielki – głównie stanowi ona dojazd do istniejących zabudowań jednorodzinnych zlokalizowanych wzdłuż ulicy, okazjonalnie jest łącznikiem między ulicami Nasienną i Topolową.

Ruch pieszych również jest niewielki.

5. Rozwiązania projektowe (rys. nr 2)

5.1. Oznakowanie pionowe

Projektowane oznakowanie pionowe ulicy Piotra w całości znajduje się w pasie drogowym tejże ulicy. Ulica po przebudowie będzie miała charakter pieszojezdni o szerokości 5,5 m. Na początku opracowania (przy skrzyżowaniu z ulicą Nasienną w chwili obecnej nie ma istniejącego oznakowania pionowego. Zaprojektowano tam komplet znaków D-40 (strefa zamieszkania) i D-41 (koniec strefy zamieszkania). Taki sam zestaw znaków zaprojektowano od strony ulicy Topolowej. Tam konieczna jest likwidacja

znaku B-44 (koniec strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h), ponieważ wjeżdżając w ulicę Piotra kierowcę automatycznie będzie obowiązywało ograniczenie prędkości do 25 km/h. Znak B-43 zostanie zachowany.

W związku z wydzieleniem w pieszojezdni miejsc postojowych parkowania równoległego w postaci pasów postojowych – ich początek i koniec oznakowano grupami znaków: początek - D-18 z tabliczką T-30i, oraz koniec D-18 z tabliczką T-3.

Pozostałe projektowane znaki pionowe są to powtarzające się przy zaprojektowanych płytowych progach zwalniających (U-16c) znaki informujące o tych urządzeniach A-11a i T-1 umieszczone w odległości 20m przed progiem. Oznakowanie to jest takie samo dla każdego progu i dla obu kierunków ruchu.

Projekt przewiduje montaż oznakowania pionowego wielkości znaków małych 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 $\varnothing 70$ mm ze stali ocynkowanej ogniowo z korkiem na górze zabezpieczającym przed zmiennymi warunkami atmosferycznymi.

W projekcie zastosowano:

- słupki – 18 szt.;
- znaki z grupy A – 10 szt.;
- znaki z grupy D – 12 szt.;
- znaki z grupy T – 18 szt.

Dla znaków z grupy D wykorzystano istniejące słupki po demontażu znaku B-44 i projektowany słup oświetlenia ulicznego.

5.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome projektuje się na projektowanych płytowych progach zwalniających z formie znaków P-25 oraz jako linie P-19 (wydzielone pasy postojowe w grupach mieszczących 2,3 lub 4 miejsca postojowe dla samochodów osobowych, malowanych grubowarstwowo chemoutwardzalnie).

5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Zaprojektowano 5 sztuk płytowych progów zwalniających typu U-16 c wykonanych z materiału jak nawierzchnia pieszojezdni tylko w kolorze czerwonym. Rozmieszczenie progów zgodnie z rysunkiem nr 2.

Progi usytuowano zgodnie z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem warunków miejscowych (zjazdu, profil).

Zaprojektowano progi o wymiarach 5,0 m (szerokość) szerokość 4,5 m (długość), długość wysokości 0,1 m.

6. Analiza wpływu organizacji ruchu na ruch w rejonie.

Ulica Piotra po przebudowie zdecydowanie poprawi komfort zarówno jej pieszych jak i zmotoryzowanych użytkowników. Być może zwiększy się ruch pojazdów poruszających się na „skrót” między ulicami Topolową i Nasienną jednak raczej nie będzie on znaczny. Wprowadzone progi zwalniające i ograniczenie prędkości do 25 km/h przy równoczesnym

pierwszeństwie pieszych przed pojazdami (znak D-40) powinny w skuteczny sposób zapewnić bezpieczeństwo pieszych poruszających się ulicą. Dodatkowym czynnikiem zwiększającym bezpieczeństwo będzie oświetlenie uliczne.

7. Zalecenia ogólne

Oznakowanie pionowe zgodnie z załączoną planszą powinno 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.

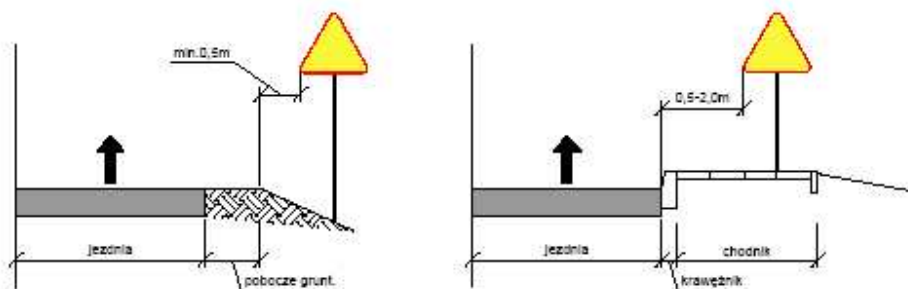
Opracowała:

Lucyna Kaczyńska

Schemat nr 1

Wzory ustawienia znaków drogowych

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym

b) na ulicach

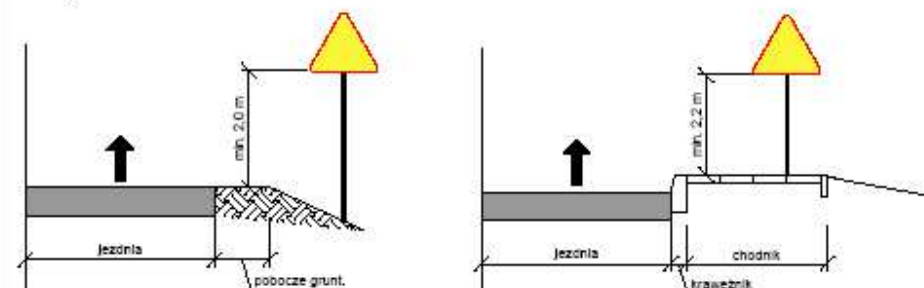
UWAGA!

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.

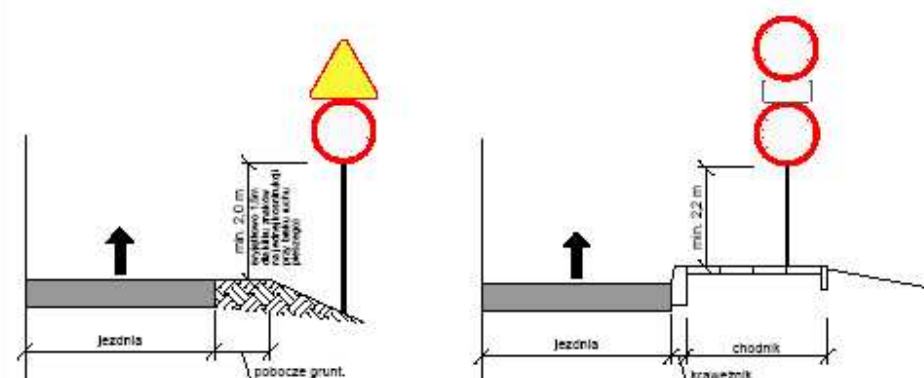
W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5,0m od krawędzi jezdni.

2. Wysokość umieszczania znaków



a) kategorii A,B,C,D,F,G na drogach

b) kategorii A,B,C,D,F,G na ulicach



c) dwóch na jednym słupku na drogach

d) dwóch na jednym słupku na ulicach

UWAGA!

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