

OPIS TECHNICZNY

do zmiany projektu stałej organizacji ruchu

w pasie drogowym dróg gminnych – ulica Polna, ulica Rybacka

w m. Człopa

1. Cel i zakres opracowania:

- W związku z wprowadzeniem strefy zamieszkania oraz wykonaniem progów zwalniających zachodzi konieczność zmiany stałej organizacji ruchu w obrębie jezdni dróg gminnych – ulica Polna, ulica Rybacka.
- Celem niniejszego opracowania jest wykazanie niezbędnych zmian w oznakowaniu poziomym i pionowym.

2. Podstawa formalno-prawna

- Ustawa z dn. 21.03.1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013r. poz. 260 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999r. nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2003r. nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003r. nr 220 poz. 2181, z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dn. 20.06.1997 r. – „Prawo o ruchu drogowym” (tekst jednolity Dz. U. z 2012r. poz. 1137 z późniejszymi zmianami),
- Projekt budowlany przebudowy ulicy Polnej i Rybackiej w m. Człopa.

3. Podstawa merytoryczna

- Uzgodnienie z zarządcą terenu.
- Uzgodnienie z organizatorem ruchu.

4. Podstawa opracowania projektu

1. Wizja lokalna w terenie
2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 1000

5. Charakterystyka ruchu na drodze

Ulica Polna i ulica Rybacka to drogi gminne o charakterze dojazdowym obsługujące głównie ruch składający się z pojazdów osobowych. Stanowią dojazd do zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej zlokalizowanej w sąsiedztwie pasa drogowego. Ruch pieszki, na odcinku objętym opracowaniem odbywać się będzie projektowanym chodnikiem. Obecnie piesi poruszają się na małym odcinku ul. Rybackiej istniejącym chodnikiem, na pozostałych odcinkach poboczem dróg. Natężenie ruchu pojazdów i pieszych jest małe.

Dopuszczalna prędkość na drogach gminnych objętych opracowaniem wynosi 50km/h.

6. Zakres planowanych robót

Projektuje się przebudowę nawierzchni ulicy Polnej i Rybackiej. Są to ulice o charakterze dojazdowym, przewidziane dla ruchu o kategorii KR1.

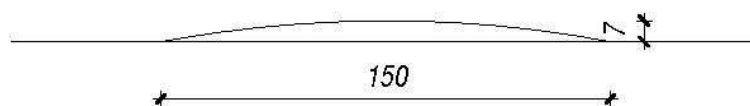
Nowa nawierzchnia utwardzona z kostki betonowej w krawężniku ulicznym na ławie betonowej.

W obrębie pasa drogowego, w liniach rozgraniczających ulice zaprojektowano jednostronny chodnik przy krawędzi jezdni o szer. 1,5m .

Planowana inwestycja polegająca ma na celu poprawę stanu technicznego dróg.

W związku z przebudową planuje się wprowadzenie strefy zamieszkania oraz montaż 4 szt. progów zwalniających liniowych listwowych z kostki betonowej.

W związku z przebudową ulic i wykonaniem progów zwalniających listwowych zachodzi konieczność zmiany oznakowania. Prace będą prowadzone w pasie drogowym dróg gminnych.



RYS NR 1 SCHEMAT PROGU ZWALNIAJĄCEGO
LINIOWEGO LISTWOWEGO

7. Stan istniejący

Teren objęty opracowaniem stanowi pas drogowy dróg gminnych. Przebiega od granicy z pasem drogowym drogi krajowej nr 10 w kierunku północnym.

Ulica Polna na odcinku ok. 40m jezdni o szer. 5,0m o nawierzchni asfaltowej bez krawężników. Na dalszym odcinku tj do skrzyżowania z ulicą Rybacką szerokość nawierzchni zmniejsza się do 4,50m, jezdni ograniczona jednostronnie krawężnikiem po stronie lewej na długości około 110m. Chodniki na tym odcinku nie występują.

Na pozostałym odcinku tj. od skrzyżowania z ulicą Rybacką do łącznika jezdni o zmiennej szerokości od 4,50m do 3,80m. Nawierzchnia bitumiczna nieograniczona krawężnikiem. Obustronne pobocza gruntowe.

Dalszy odcinek ulicy Polnej przebiega w kierunku lasu i stanowi drogę o nawierzchni gruntowej.

Ulica Rybacka przebiega od ulicy Polnej w kierunku północnym. Na końcu odcinka sąsiaduje z działkami terenów leśnych. Ulica posiada nawierzchnię tłuczniową o zmiennej szer. od 3,80m do 6,0m częściowo okrawężnikowaną. Po stronie lewej na długości około 185m chodnik o nawierzchni z kostki betonowej, dalej obustronne pobocza gruntowe.

Zjazdy istniejące do posesji o nawierzchni gruntowej wzmocnione kruszywem lub kostką brukową.

Na odcinku objętym opracowaniem brak oznakowania poziomego jezdni. Istniejące oznakowanie pionowe znak B-20 „stop” na włączeniu do drogi krajowej nr 22.

Skrzyżowanie z drogą krajową nr 22 (w pasie drogowym DK 22) oznakowano oznakowaniem poziomym:

- linia w osi P-4 „linia podwójna ciągła”,
- znak P-12 „linia bezwzględnie zatrzymania – stop”.

8. Stan projektowany

Planuje się wprowadzenie na terenie ulic Polnej i Rybackiej strefy zamieszkania i oznakowanie jej znakami: D-40 „strefa zamieszkania” i D-41 „koniec strefy zamieszkania”.

Przewiduje się wykonanie 4 progów zwalniających liniowych listwowych o nawierzchni z kostki betonowej zgodnie z lokalizacją jak na rys. nr 2.

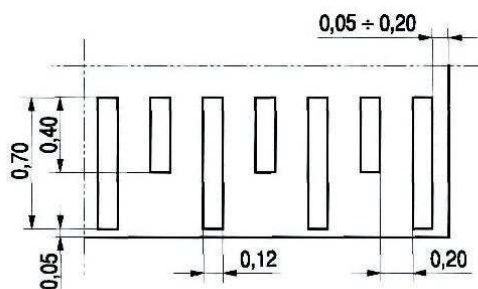
Próg zwalniający oznakować oznakowaniem poziomym poprzez umieszczenie na całej szerokości powierzchni najazdowej i zjazdowej znaku P-25 „próg

zwalniający” tj. linii odblaskowych podłużnych szer. 120mm barwy białej równoległe do osi jezdni. Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe masami chemoutwardzalnymi na zimno lub masami termoplastycznymi.

Projekt zmiany stałego oznakowania pokazano na rysunku nr 2.

9. Uwagi

1. Przed przystąpieniem do wykonania robót, konieczne jest uzyskanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.
2. Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe masami chemoutwardzalnymi na zimno lub masami termoplastycznymi.
3. Do oznakowania pionowego należy użyć wyłącznie znaków odblaskowych wielkości „małe” tj. znaki okrągłe na tarczy o średnicy \varnothing 600mm, znaki trójkątne na tarczy o boku 750mm. Lica znaków wykonane z folii odblaskowej typu II lub folii pryzmatycznej.
4. Znaki należy montować na słupkach stalowych z rur ocynkowanych \varnothing 60mm.
5. Wbudowane znaki pionowe powinny być odblaskowe i posiadać atesty jakości, aprobaty techniczne lub certyfikaty obowiązujące dla danej grypy wyrobów oraz odpowiadać określonym normom.
6. Wszystkie elementy oznakowania należy wykonać zgodnie z załącznikiem 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.



Znak P-25 „próg zwalniający”

Opracował: