

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Inwestycja: Przebudowa drogi powiatowej nr 1191F w miejscowości Stare Kramsko

Inwestor: Powiatowy Zielonogórski Zarząd Dróg, al. Kolejowa 4, 66-131 Cigacice

Projektant: mgr inż. Krzysztof Zajac

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę niniejszego opracowania stanowi umowa zawarta z Inwestorem.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Podkład syt.-wys. w skali 1:500,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393).
- Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r. załącznik do n-ru 220, poz. 2181).
- Wizja lokalna w terenie.

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 1191F w m. Stare Kramsko na odcinku od km 2+455 do km 4+570. Zakres opracowania organizacji ruchu obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 1191F o długości 2115,27 m, na którym zostaną wykonane roboty związane z poszerzeniem i wzmocnieniem jezdni, budową chodnika oraz kanalizacji deszczowej.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest w terenie zabudowanym na terenie m. Stare Kramsko w ciągu drogi powiatowej nr 1191F, gmina Babimost, powiat zielonogórski, województwo lubuskie.

W ciągu analizowanej drogi po obu jej stronach zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna a ruch pieszych odbywa się poboczem gruntowym. W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości w zakresie od 3.30m do 4.50m. W obecnym stanie droga nie spełnia wymaganych warunków technicznych, parametry geometryczne odbiegają od normowych, brak odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz brak wyodrębnionego ciągu pieszego powoduje duże zagrożenie i utrudnienia dla użytkowników drogi.

W obecnym stanie teren (pas drogowy) jest nienormatywny oraz nieuporządkowany, a co za tym idzie nieestetyczny.

Cały teren jest uzbrojony w następujące sieci:

- gazową,
- energetyczną,
- telekomunikacyjną
- wodociągową
- sanitarną.

Parametry techniczne drogi:

- droga klasy Z
- droga jedno jezdniowa, dwu pasmowa
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN
- prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h
- kategoria ruchu KR 2
- pochylenie poprzeczne
 - daszkowe 2%
 - jednostronne 2%
- szerokość jezdni: 6,00 ÷ 6,50 m
- szerokość poboczy gruntowych: 1m
- szerokość chodnika 1,50-2,50m

ŚREDNI DOBOWY RUCH

droga powiatowa nr 1191F

lp	Rok		Moto	Sam.	Sam.	Sam.	Sam.	Autobusy	Ogółem
			cykle	osob.	dost.	ciężarowe bez przyczep	ciężarowe z przyczepami		
			b	c	d	e	f	g	o
1	2010	p/d	6	323	32	0	0	8	369
2	2020	p/d	6	453	52	0	0	8	519

Istniejąca organizacja ruchu ulega zmianie co jest ujęte w projekcie stałej organizacji ruchu.

5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Oznakowanie pionowe:

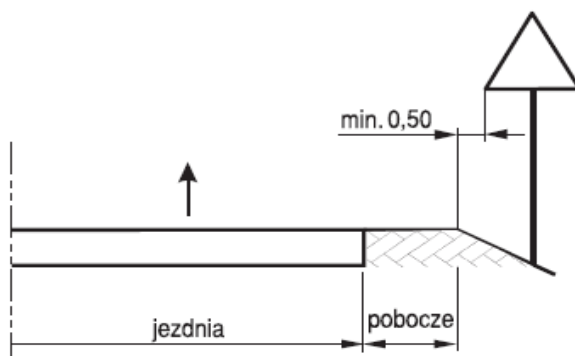
Znaki projektowane należy wykonać i zlokalizować zgodnie z warunkami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220. Poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Zastosowano znak pionowy B-33 zmniejszający dopuszczalną prędkość poruszania się po jezdni pojazdów samochodowych mając na celu uspokojenie ruchu z uwagi na:

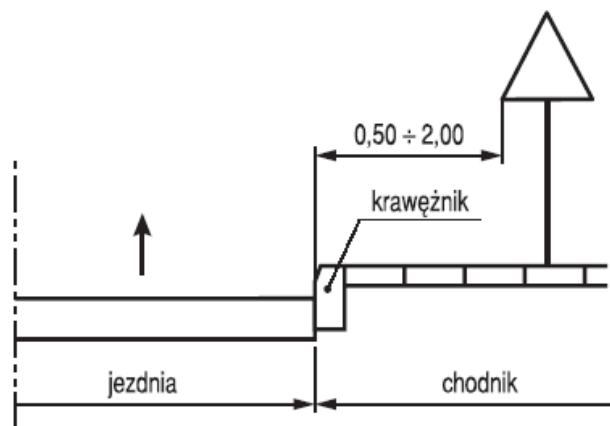
- słabą widoczność przed i na zakrętach
- przystanek autobusowy bez wydzielonej zatoki
- ryzyko wtargnięcia dzieci na jezdnię

Wykaz i lokalizacja znaków pionowych umieszczono w punkcie 6 niniejszego opracowania.

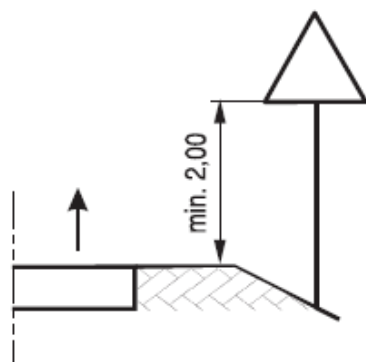
ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW OD KRAWĘDZI JEZDNI



W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi znak powinien być uczony na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni.



WYSOKOŚĆ UMIESZCZANIA ZNAKÓW



UMIESZCZANIA ZNAKÓW WZGLĘDEM OSI JEZDNI Z ODCHYLENIEM RZĘDU 5°.



Znaki użyte do organizacji ruchu powinny być wielkości ŚREDNIEJ.

Znaki należy wykona z folii odblaskowej typ I (wyjątkowo D6 z folii typ II).

Oznakowanie poziome:

Linie projektowane zaznaczono na rysunku kolorem niebieskim. Na przebudowywanej drodze projektuje się oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych oraz oznakowanie poziome w postaci linii krawędziowych. Linie segregacyjne zastosowano w granicach gdzie jezdnia osiąga szerokość 6,5 m tj. od km 2+485 do km 4 + 540. Zastosowano linie segregacyjne P-1b. Linie krawędziowe zaprojektowano na zjazdach o nawierzchni bitumicznej oraz w przekroju półulicznym po stronie pobocza i rowów przydrożnych. Na przejściach dla pieszych zaprojektowano znak poprzeczny P-10 natomiast przed przejściami zastosowano linie warunkowego zatrzymania P-14.

Projektowane oznakowanie poziome należy wykona jako cienkowarstwowe.

6. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE:

(korekcja poprzeczna i wysokościowa zgodnie z pkt. 5 w razie potrzeby)

- D-42** - „obszar zabudowany” – 1 szt. _km 2+510,00
- D-43** - „koniec obszaru zabudowanego” – 1 szt. _km 2+510,00
- E-17a** - „miejscowość” – 1 szt. _km 2+470,00
- E-18a** - „koniec miejscowości” – 1 szt. _km 2+470,00
- E-4** - „drogowskaz” – 4 szt. _km 3+119,00; 4+030,00
- B-1** - „zakaz ruchu w obu kierunkach” – 2 szt. _km 3+585,00; km 3+620,00
- A-17** - „dzieci” – 1 szt. _km 4+155,00
- D-15** - „przystanek autobusowy” – 1 szt. _km 3+610,50 (maks. 2 m od krawędzi jezdni)

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE DO PRZESTAWIENIA:

- D-42** - „obszar zabudowany” – 1 szt. _km 4+383, 00 → km 4+560,00
- E-17a** - „miejscowość” – 1 szt. _km 4+475, 00 → km 4+560,00
- E-18a** - „koniec miejscowości” – 1 szt. _km 4+475, 00 → km 4+560,00

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME:

BRAK

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE:

- B-33** - „ograniczenie prędkości do 40 km/h” - 2 szt. _km 3+080,00; km 4+155,00
- B-34** - „koniec ograniczenia prędkości do 40 km/h” - 2 szt. _km 3+080,00; km 4+155,00
- D-6** - „przejście dla pieszych” - 6 szt. _km 3+553,95; km 3+558,95; km 3+817,75; km 3+822,75; km 4+006,65; km 4+011,65;
- D-43** - „koniec obszaru zabudowanego” – 1 szt. _km 4+560,00

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ODCINKU OD KM 2+455 DO KM 4+570
W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ 1191F W M. STARE KRAMSKO
PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME:

- P-1b** - „linia pojedyncza przerywana krótka - segregacyjna” - 2082,0 mb
- P-7c** - „linia krawędziowa – przerywana wąska” - 142,0 mb
- P-7d** - „linia krawędziowa – ciągła wąska” - 503,5 mb
- P-10** - „przejście dla pieszych” - 3 x (4,0x6,0 m)
- P-14** - „linia warunkowego zatrzymania” – 20,0 mb

Wskazane jest umieszczać znaki pionowe w przekroju ulicznym w odległości 2m od krawędzi jezdni.

7. TERMIN WPROWADZENIA OZNAKOWANIA

Wprowadzenie zaprojektowanego oznakowania przewiduje się po realizacji całego zamierzenia budowlanego i w warunkach umożliwiających wykonanie oznakowania poziomego, a więc do końca 2012 roku.

8. UWAGI KOŃCOWE

Znaki drogowe pionowe powinny być zgodne ze wzorami w załączniku nr 1 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. 220, póź. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Oznakowanie poziome powinno być trwałe, szorstkie, odporne na ścieranie i zabrudzenia oraz spełniać wymagania techniczne określone w p. 1.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).

Osoby pracujące przy wprowadzaniu stałej organizacji ruchu w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą koloru pomarańczowego wyposażoną w elementy odblaskowe.

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Krzysztof Zajęc