

Zawartość teczki

Strona tytułowa	str. 1
Zawartość opracowania	str. 2
Opis techniczny	str. 3-9
Schemat nr 1 – Wzory ustawienia znaków drogowych	str. 10

Część rysunkowa

Rys. nr 0	Plan orientacyjny	1:10000
Rys. nr 1/1	Stała organizacja ruchu – arkusz 1	1:500
Rys. nr 1/2	Stała organizacja ruchu – arkusz 2	1:500
Rys. nr 1/3	Uzupełnienie organizacji ruchu – m. Stobno	1:1000
Załącznik nr 1	Zestawienie oznakowania pionowego	
Załącznik nr 2	Zestawienie oznakowania poziomego	

:

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu

**„Przebudowa odcinka ulicy Długiej w Mierzynie wraz z budową kanalizacji deszczowej -
ETAP II: odcinek od ul. Ślicznej do ul. Os. Pod Lipami; Gmina Dobra, powiat Police.”**

1. Inwestor:

Powiat Policki
ul. Tanowska 8
72-010 Police

2. Materiały wyjściowe.

- wizja lokalna w terenie,
- umowa z Inwestorem;
- dokumentacja fotograficzna,
- obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe i normy
- 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 na ulicach Długiej i Kolorowej w Mierzynie.

Zakres opracowania obejmuje:

Przedmiotem opracowania jest przebudowa odcinka ulicy Długiej w Mierzynie na odcinku od ul. Ślicznej do ul. Osiedle pod Lipami, polegająca na:

- budowie odcinków chodnika: wzdłuż południowej krawędzi jezdni na odcinku od ul. Ślicznej do istniejącego zjazdu na działkę nr 258/1., oraz wzdłuż północnej krawędzi jezdni na odcinku od ul. Modrzewiowej do ul. Jarzębinowej,
- budowie kanalizacji deszczowej wraz z odtworzeniem nawierzchni na odcinku ulicy objętym budową kanalizacji deszczowej.

Poniższy zakres inwestycji stanowi ETAP II projektu pierwotnego: "Przebudowa pasa drogowego ulic Długiej i Kolorowej w Mierzynie wraz z budową kanalizacji deszczowej,

Gmina Dobra, powiat Police" opracowanego w 02.2015 r. przez Usługi Projektowe i Nadzór Lucyna Kaczyńska, ETAP I na odcinku do ulicy Ślicznej jest obecnie w realizacji.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie następujących działek:

ul. Długa:

- właściciel: Skarb Państwa,
- droga powiatowa
- obręb 0010 Mierzyn 3: działki nr 221/1 dr, 254/1 dr, 256/1 dr, 257/3 dr, 257/4 dr, 257/6 dr, 269/2 dr, 333/1 dr, 333/2 dr
- obręb Stobno: 39/6 dr

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

4.1 ul. Długa

Ulica Długa leży w ciągu drogi powiatowej 3922Z Stobno – Mierzyn. Posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6,00-6,15 m. Wzdłuż ulicy występują odcinkowo chodniki po jednej lub po drugiej stronie ulicy, miejscowo po obu jej stronach. Chodniki przebiegają bezpośrednio przy jezdni, lub są od niej oddzielone pasem zieleni z rowem. W miejscu gdzie nie ma chodników w większości przypadków występują rowy przydrożne. Wzdłuż całego odcinka objętego opracowaniem występują zjazdy indywidualne oraz skrzyżowania z drogami publicznymi gminnymi i drogami wewnętrznymi.

Drogi gminne krzyżujące się z ulicą Długą na odcinku od ul. Kolorowej do ul. Osiedle pod Lipami:

1. ul. Księżycowa (dz. nr 254/25 dr):
szerokość pasa drogowego 9,95m, ulica bez przejazdu i nawierzchni bitumicznej, oznakowana od strony ulicy Długiej znakami D-4a „ulica bez przejazdu” oraz B-18 z ograniczaniem nośności pojazdów do 3,5 tony; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;
2. ul. Cedrowa (dz. nr 332 dr):
szerokość pasa drogowego od 2 do 12,85 m, droga gruntowa bez oznakowania, posiada połączenie z ulicą Brzozową; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;
3. ul. Długa Nr 17B-19 (dz. nr 334 dr):
szerokość pasa drogowego 4,10 m, ulica gruntowa, bez przejazdu, nie posiada oznakowania; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;
4. ul. Długa Nr 19A (dz. nr 335 dr):

szerokość pasa drogowego 6,60 m, ulica gruntowa, bez przejazdu, nie posiada oznakowania; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;

5. ul. Modrzewiowa (dz. nr 549 dr):

szerokość pasa drogowego 10,0m, ulica gruntowa, bez przejazdu, nie posiada oznakowania; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;

6. ul. Czeremchowa (dz. nr 331 dr):

szerokość pasa drogowego 6,70m, ulica gruntowa, nie posiada oznakowania; posiada połączenie z ulicą Brzozową; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;

7. ul. Jarzębinowa (dz. nr 434 dr):

szerokość pasa drogowego 12,15 m, ulica gruntowa, bez przejazdu, nie posiada oznakowania; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;

8. ul. Cisowa (dz. nr 431 dr):

szerokość pasa drogowego 12,10 m, ulica gruntowa, nie posiada oznakowania; posiada połączenie z ulicą Wędrawną; wykonane skrzyżowanie z ulicą Długą z kostki betonowej;

9. ul. Wędrawna (dz. nr 339 dr):

szerokość pasa drogowego 10,0 m, ulica gruntowa, nie posiada oznakowania; posiada połączenie z ulicą Mierzyńską i dalej do ulicy Okulickiego;

Ulica Długa prowadzi ruch o średnim natężeniu, w czasie szczytów komunikacyjnych natężenie jest zdecydowanie większe. Szczególny wzrost natężenia ruchu pojazdów zaobserwować można w przekroju drogi na wysokości wyjazdu z terenu szkoły. Natężenie ruchu pieszych jest największe w rejonie szkoły, zwłaszcza w godzinach rannych i popołudniowych. Najbardziej obciążoną relacją w ulicy Długiej jest prawoskręt wyjazdu z terenu szkoły w ulicę Długą.

Dopuszczalne prędkości na ulicy Długiej to 40 i 50 km/h.

5. Rozwiązania projektowe

5.1. *ul. Długa*

Początek opracowania dla ETAPU II ulicy Długiej przyjęto na wysokości skrzyżowania z ulicą Śliczną (za studnią D12 z ETAPU I). Chodnik poprowadzono od skrzyżowania z ulicą Śliczną w kierunku Stobna wzdłuż południowej krawędzi jezdni na długości ok. 276 m do istniejącego zjazdu na działkę nr 258/1.

Kolejny brakujący odcinek chodnika, tym razem po stronie północnej zaprojektowano począwszy od zjazdu na działkę nr 257/133 (na wysokości ul. Modrzewiowej) w kierunku na zachód do hm 14+10,40 (do wysokości ul. Jarzębinowej) , gdzie zakończono przejściem dla pieszych. Na dalszym odcinku do końca nie ma już miejsca na kontynuację chodnika i w tym zakresie zaprojektowano jedynie krawężniki wraz z wpustami ulicznymi lub samo odtworzenie nawierzchni (zgodnie z podanym zakresem).

Za końcem projektowanego chodnika, gdzie warunki terenowe nie pozwalają na jego kontynuację na terenie sąsiadujących działek nr 221/13, 221/14 oraz 221/28 znajduje się zbiornik wodny. Dla poprawy bezpieczeństwa na tym odcinku na długości 122 m zaprojektowano drogowe bariery ochronne U-14a sztywne, typu N1(N2)/W3/B. Projektowana odległość lica bariery od krawędzi jezdni to 0,75 m. Na tym odcinku projektowany krawężnik powinien mieć światło $h=14$ cm.

Barierę tą sklasyfikowano w poziomie zagrożenia 4 dotyczącym przeszkód. Lokalizacja przeszkody znajduje się w odległości około 1m (skarpy lub drzewa) od krawędzi bariery, co daje nam poziom szerokości pracującej $W \leq 1m$, a tym samym klasa poziomu szerokości pracującej wyniosła W3. Poziom intensywności zderzenia B. Po analizie określono parametry bariery na N1/W3/B. Dostępna na rynku i zastosowana w opracowaniu jest bariera N2/W3/B. Długość odcinka początkowego i końcowego na którym wysokość bariery zmienia się o pełnej wysokości do zagłębienia poniżej poziomu gruntu wynosi min. 8 m. Długość początkowa bariery z odchyleniem 1:20 wyniosła 20 m od przeszkody, a długość końcowa wyniosła 20m.

W miejscu projektowanego chodnika zgodnie wytycznymi zarządcy drogi dotychczasowe rowy przydrożne zostaną zniwelowane na całej długości przebudowanej drogi, ponieważ wody opadowe będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej. Zniwelowanie rowów przydrożnych nie będzie miało wpływu na meliorację terenów sąsiadujących.

W związku z niwelacją rowów zasadność tracą ustawione wzdłuż istniejącego chodnika balustrady typu U-11a (elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego), zabezpieczające ruch pieszych przed upadkiem z wysokości przy różnicy poziomów większej niż 0,5 m. Istniejące balustrady na całej długości przebudowanej drogi gdzie rowy zostaną zlikwidowane zostaną usunięte (ok. 210 mb) i przekazane właścicielowi (Gmina Dobra)

5.1.1 Oznakowanie pionowe

Projektowane oznakowanie pionowe w ulicy Długiej to przede wszystkim oznakowanie związane z nowoprojektowaną infrastrukturą – zatoka autobusowa, przystanek autobusowy i

przejścia dla pieszych, znaki uzupełniające dotyczące pierwszeństwa ruchu na skrzyżowaniach z drogami gminnymi oraz korekta stanu istniejącego pod kątem elementów projektowanych. Projektowane na odcinku ETAPU II przejścia dla pieszych oznakowano każdorazowo dla obu kierunków ruchu znakami D-6 i poprzedzającymi je znakami A-16 (od 50 do 100 m przed przejściem dla pieszych w zależności od warunków terenowych np. zjazdu, skrzyżowania). Krzyżujące się z ulicą Długą drogi gminne posiadające nawierzchnie utwardzone oznakowano na znakami A-7 na wyjeździe w ulicę Długą. Zgodnie z warunkami technicznymi w ciągu ulicy Długiej przed tymi skrzyżowaniami umieszczono znaki D-1 (w wersji mini). Przed przejściem dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Osiedle pod Lipami zlikwidowano znak A-30 z tabliczką „Piesi”, natomiast zaprojektowano znaki A-16 dla obu kierunków ruchu. Skrzyżowania z drogami wewnętrznymi zgodnie planem oznakowano kompletem znaków D-46 „droga wewnętrzna” i D-47 „koniec drogi wewnętrznej”.

5.1.2 Oznakowanie poziome

Zaprojektowane oznakowanie poziome w ulicy Długiej przy nowo projektowanych przejściach dla pieszych i przy skrzyżowaniu z ulicą Osiedle pod Lipami. Nowe przejścia dla pieszych zostały wyznaczone, gdzie kończy się lub rozpoczyna bieg projektowanego chodnika oraz w miejscach newralgicznych gdzie spodziewany jest celowy ruch pieszych w poprzek jezdni, tzn. przed boiskiem od strony Stobna.

Nowoprojektowane oznakowanie poza znakami P-10 wyznaczającymi przejścia dla pieszych i P-14 (linie warunkowego zatrzymania przed przejściami) to także linie P-4 oraz związane z nimi linie P-1e i P-1d przed przejściami dla pieszych. Istniejące przejścia dla pieszych także uzupełniono o linie P-4, P-1d i P-1e.

Całe istniejące oznakowanie poziome należy odmalować ze względu na remont warstwy ścieralnej.

5.2 Skrzyżowanie dróg powiatowych w we wsi Stobno (droga powiatowa nr 3923Z i droga powiatowa nr 3922Z)

5.2.1 Oznakowanie pionowe

Ze względu na zaprojektowanie w ciągu ulicy Długiej znaków D-1 MINI, konieczne jest odwołanie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu dróg powiatowych poprzez ustawienie znaku D-2 w komplecie ze znakiem A-7 w odległości 50 m od skrzyżowania.

Pozostałe istniejące oznakowanie pionowe nie ulegnie zmianie.

6. Wytyczne dla oznakowania pionowego i poziomego

6.1 Oznakowanie pionowe

Projekt przewiduje montaż oznakowania pionowego wielkości **znaków średnich** z folii II typu w ulicy Długiej (za wyjątkiem znaków D-1 MINI), oraz **znaków A-7 średnich** folii II typu na włączeniu wybranych dróg gminnych do ulicy Długiej, także znaków **D-46 i D-47 wielkości mini** na wybranych włączeniach dróg wewnętrznych do ulicy Długiej. Oznakowywane drogi gminne i wewnętrzne zgodnie z planem.

Wytyczne dla znaków pionowych– schemat nr 1:

- wszystkie znaki pionowe powinny posiadać znak bezpieczeństwa zgodny z obowiązkiem certyfikacji wyrobów;
- na odwrotnej tracy znaków należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaków;
- lica znaków winny być pokryte folią 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 przypadku kiedy istniejące oznakowanie pionowe naruszałoby skrajnię projektowanego chodnika należy dokonać przestawienia tego oznakowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako **grubowarstwowe chemoutwardzalne**.

7. Analiza wpływu organizacji ruchu na ruch w rejonie.

Droga po przebudowie tzn. wybudowaniu chodnika zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo i komfort jej pieszych użytkowników oraz usprawni komunikację zbiorową w rejonie szkoły.

8. Zalecenia ogólne

Oznakowanie pionowe i poziome 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.

9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do 31.12.2017 r.

Opracowała:

Lucyna Kaczyńska