

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

II. Zakres opracowania

III. Stan istniejący

IV. Charakterystyka ruchu

V. Stan projektowany

VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

b) Oznakowanie poziome

II. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny 1:10000

2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:500

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Aktualny podkład mapowy – skala 1:500,
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2020 r. poz 454 z późn. zm.)
- Zał. 1 – 4 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 (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310)
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.),
- Wizja w terenie ,
-

II. Zakres opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związany z remontem drogi powiatowej nr 3927Z Szczecin – Siadło Górne na odcinku Ustowo - Kurów. Zakres opracowania obejmuje odcinek ok. 1300m drogi.

III. Stan istniejący

DP 3927Z– droga powiatowa o szerokości jezdni ok 5,8m z gruntowymi pobocznymi przy jezdni. Nawierzchnia jezdni bitumiczna, bez oznakowania poziomego. Stan nawierzchni jest niezadowolający. Przy jezdni wykonane są perony dla komunikacji autobusowej.

IV. Charakterystyka ruchu

Natężenie ruchu pojazdów na DP 3927Z jest duże. Jest to główny dojazd do Szczecina z miejscowości, Kurów, Siadło Dolne oraz siadło Górne. Drogą poruszają się głównie pojazdy osobowe oraz sporadycznie ciężarowe, jako dojazd do firm. Ruch pieszy i rowerowy do tej pory odbywał się na zasadach ogólnych przy krawędzi jezdni. Z uwagi na stan nawierzchni na odcinku poza obszarem zabudowanym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h.

V. Stan projektowany

Remont nawierzchni będzie polegał na wykonaniu nakładki z mieszanki mineralno-asfaltowej o szerokości jak istniejąca jezdnia.

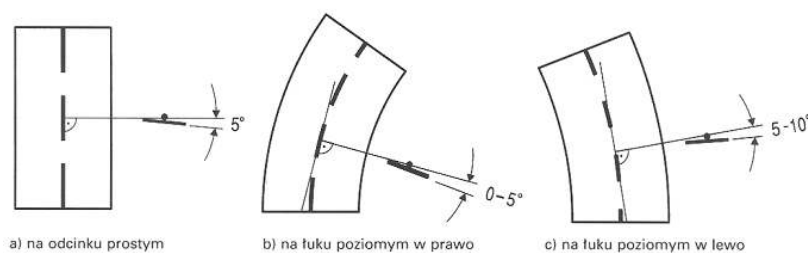
Przystanek autobusowy z km 0+719 w Kirowie zostanie przeniesiony za zjazd publiczny w km 0+668. Peron przystankowy będzie miał szerokość 2m i będzie wykonany z kostki betonowej.

Zestawienie oznakowania pokazano w pkt. VII

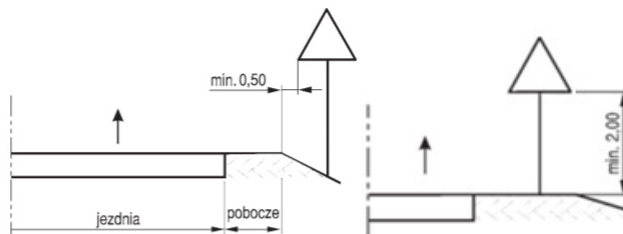
VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	Zakazu	nakazu	informacyjne
średnie	S	długość boku	średnica		Długość podstawy
		900	800		600

Folia lica znaków – II typu

VII. Opis organizacji ruchu

Oznakowanie DP 3927Z wymaga korekty z uwaga na polepszenie stanu nawierzchni.

Istniejące znaki A-30 z tabliczkami Przełomy oraz odległością należy na odcinku Ustowo – Kurów usunąć. Prędkość na tym odcinku zostanie podniesiona do 70 km/h.

Po odnowieniu nawierzchni wymalowane zostaną linie krawędziowe wąskie cienkowarstwowe.

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości średnie. Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych o średnicy 60mm zabezpieczonymi od góry korkiem zabezpieczającym przed warunkami atmosferycznymi.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Tarcze znaków należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej o grubości min. 1,25 mm z podwójnie zaginаныmi krawędziami. Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.

W przypadku gdy znaki mogą zostać zasłonięte przez istniejącą roślinność należy wykonać cięcia pielęgnacyjne drzew i krzaków lub usunąć drzewa i krzaki zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 55).

W przypadku umieszczenia znaków na drodze dla rowerów znaki umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi tej drogi, a w przypadku znaków umieszczanych nad drogą dla rowerów, wysokość umieszczenia znaku powinna wynosić nie mniej niż 2,50 m.

Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone, dla których:

- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych - w odniesieniu do
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat zgodności lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną - w odniesieniu do wyrobów niepodlegających certyfikacji,
- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa.

Znaki pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być wykonane i ustawione zgodnie z rozporządzeniem 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. z 2019 r. poz. 2310)

Zestawienie oznakowania pionowego projektowanego

ID	Nazwa	Stan	Szt.
	B-33/40/	Projektowane	1
	D-15	Projektowane	1
	D-47	Projektowane	3
	D-46	Projektowane	3
	D-42	Projektowane	2
	D-43	Projektowane	2
	E-18a	Projektowane	2
	E-17a	Projektowane	2

Słupki 16 szt.

b) Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać jako **cienkowarstwowe koloru białego**.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odbłaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Malowanie poziome należy wykonać na warunkach określonych w przepisach zawartych w załączniku nr 2 do Dz. U. z 2003 r., nr 220 poz. 2181 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

Zestawienie oznakowania poziomego projektowanego

ID	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
	P-14	Projektowane	12.000	4.50
	P-17	Projektowane	90.0000	13.7
	P-10	Projektowane	12.000	24

Termin wprowadzenia: do 31 grudnia 2020r.

Opracował: dr inż. Przemysław Gardas