

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	Podstawa opracowania.....	3
2.	Przedmiot opracowania.....	3
3.	Stan istniejący.....	3
4.	Stan projektowany	3
5.	Charakterystyka dróg, ruchu drogowego i pieszego.....	4
6.	Opis istniejącego oznakowania	4
7.	Opis projektowanego oznakowania	4
8.	Zasady ogólne stosowania znaków pionowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu	5
9.	Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	6

II. OPINIE

1. Zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu z dnia 14.07.2021r., znak KOM.7121.89.2021.AP
2. Opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Kamieniu Pomorskim z dnia 21.05.2021r., znak ZDP.5421-2.49.2021.MK
3. Opinia Komendy Powiatowej Policji z dnia 24.05.2021r., znak 03.L.dz. RD-5321-3240/21

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys. nr. 1 – Plan orientacyjny
Rys. nr. 2.1-2.1 – Plan stałej organizacji ruchu, skala 1:500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny
dla projektu zagospodarowania terenu:
„Przebudowa drogi powiatowej nr 1037Z
w granicach Powiatu Kamińskiego”

1. Podstawa opracowania

- [1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.07.2003r. w sprawie sztygłowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem
- [3] Umowa z Zamawiającym
- [4] Inwentaryzacja własna terenu,

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn.: Przebudowa drogi powiatowej nr 1037Z w granicach Powiatu Kamińskiego”

3. Stan istniejący

Teren inwestycji położony jest na terenie miasta wsi Unibórz. Przedmiotowa ulica posiada klasę drogi zbiorczej (Z).

Przedmiotowa droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,00-6,0m i jest w bardzo złym stanie technicznym. Na odcinku od drogi wojewódzkiej do istniejącej wiaty przystankowej, po wschodniej stronie biegnie chodnik, który wykonany jest z kostki betonowej i szerokości 1,50m. Na pozostałym terenie objętym inwestycją jest brak chodnika. Część istniejących zjazdów posiada nawierzchnie z kostki brukowej betonowej zaś na pozostałych zjazdach występuje nawierzchnia gruntowa nieutwardzona. Droga posiada oświetlenie uliczne.

Przy granicy powiatu kamińskiego znajduje się nieczynna linia kolejowa nr 420, która porośnięta jest drzewami. Sam przejazd przez przejazd kolejowy jest w dobrym stanie technicznym.

4. Stan projektowany

W ramach niemniejszego zadania zostanie przebudowana istniejąca droga powiatowa poprzez wykonanie nakładki drogowej z betonu asfaltowego, jak również nadaniu jej parametrów drogi zbiorczej (klasa Z), szerokość jezdni na terenie zabudowanym będzie wynosiła 5,50m zaś poza terenem zabudowanym 6,00m. Początek projektowanej inwestycji znajduje się na wysokości istniejącego wysokości sklepu (od strony drogi wojewódzkiej nr 108), koniec granicy administracyjnej Powiatu Kamińskiego.

Na terenie zabudowanym zostały zaprojektowane dwa wyniesione przejścia dla pieszych, dwie zatoki autobusowe, o długości peronu 20m i szerokości 3,00m, które zostaną wykonane z kostki brukowanej betonowej w kolorze grafitowym.

W ramach zadania istniejący chodnik znajdujący się po wschodniej stronie zostanie rozebrany i przeniesiony do granicy pasa drogowego. Jak również w ramach niniejszej

inwestycji zostaną wybudowane nowe chodniki o szerokości 1,5-2,0m, które zostaną wykonane również kostki brukowej betonowej w kolorze szarym.

Przebudowywane zjazdy na odcinku projektowanej inwestycji zostały zaprojektowane o szerokości dostosowanej do szerokości istniejących bram i wjazdów do posesji. Nawierzchnie zjazdu zaprojektowano z kostki brukowej betonowej o grubości 8cm i koloru czerwonego i betonu asfaltowego.

5. Charakterystyka dróg, ruchu drogowego i pieszego

Droga powiatowa 1037Z jest drogą dwukierunkową o nawierzchni asfaltowej, na których obowiązuje ograniczenie prędkości:

- do 50km/h na terenie zabudowanym
- do 90km/h poza terenem zabudowanym

Ruch pieszych będzie odbywał się po chodnikach.

6. Opis istniejącego oznakowania

Na obszarze projektowanej inwestycji znajduje się oznakowanie pionowe i poziome, które zostało przedstawione na rysunku nr 2 – Plan stałej organizacji ruchu.

7. Opis projektowanego oznakowania

— PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

W ramach inwestycji zaprojektowano następujące oznakowanie pionowe:

Przejścia dla pieszych oznakowano znakami informacyjnymi D-6 (przejście dla pieszych).

Na przystankach autobusowych (zatoki) zaprojektowano znaki informacyjne D-15 (przystanek autobusowy).

W obrębie granicy Powiatu Kamieńskiego przewidziano ograniczenie prędkości do 40/60 km/h (znak B33), jak również na znaku B-33 (60km/h) zaprojektowano znak ostrzegawczy A-3 (dwa niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo).

W odległości 20m od wyniesionych przejść dla pieszych zaprojektowano znaki A-11a z tabliczką T-1 (20m) i ograniczeniem prędkości do 20km/h (znak B-33).

Istniejący E-5 (Unibórz nr 5,6,7) należy przestawić w stronę projektowanego zjazdu.

— PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME

Na projektowanym odcinku drogi zaprojektowano w osi następujące oznakowanie poziome P-1a (linia pojedyncza przerywana - długa); P-1b (linia pojedyncza przerywana - krótka); P-1e (linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka); P-3a (linia jednostronnie przekraczalna – długa); P-3b (linia jednostronnie przekraczalna - krótka); P-4 (linia podwójna ciągła); P-6 (linia ostrzegawcza); na najazdach na wyniesione przejścia dla pieszych zaprojektowano linie poprzeczna P-25 (próg zwalniający).

Zatoki autobusowe oddzielono od jezdni drogi linią krawędziową P-7a (linia krawędziowa - przerywane szeroka). Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem poprzecznych P-10 (przejście dla pieszych) o szerokości 4,00m i w odległości 2m od linii P-10 zaprojektowano znaki P-14 (linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów).

8. Zasady ogólne stosowania znaków pionowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Należy zamocować znaki z grupy „średnie”

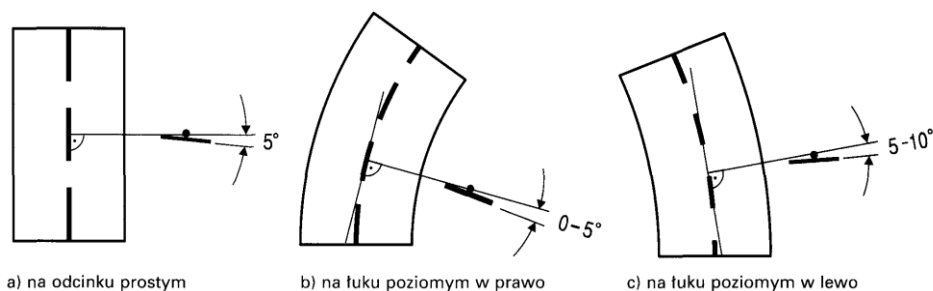
- A znaki ostrzegawcze – długości boku trójkąta 1050mm
- B znaki zakazu – średnica 900mm
- C znaki nakazu – średnica 900mm

Do wykonania lic znaków zastosowanych do oznakowania w pasie drogowym należy zastosować folię odblaskową typu 2 lub folie pryzmowane.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni na konstrukcjach wsporczych wykonanych z materiałów trwałych. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m. Znaki należy umieszczać na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Ustawienie znaków i urządzeń BRD nie może ograniczać widoczności wzajemnej uczestnikom ruchu. Tarcze znaków powinny być odchylone od osi prostopadłej o ok. 5 stopni w kierunku jezdni.

Odległość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Rys. 2. Odchylenie poziome tarczy znaku

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać w technologii **grubowarstwowej**.

Minimalne wymagania dla oznakowania poziomego dróg

Właściwości	Wymagania
-------------	-----------

Współczynnik luminacji β (widzialność w dzień)	0,3
Wskaźnik szorstkości [SRT]	45
Powierzchniowy współczynnik odbłasku [mcd/lx/m ²] (widoczność w nocy)	0,9-3,5mm
Trwałość	6

Punkty narażone obszarów chromatyczności oznakowani poziomego dróg

Punkt narażony		1	2	3	4
Oznakowanie białe	x	0,355	0,305	0,285	0,335
	y	0,355	0,305	0,325	0,375

9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do końca IV kw. 2022

Opracował: mgr inż. Jarosław Jaros

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA