

OPIS TECHNICZNY

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla projektu budowy drogi łączącej ul. Polną z ul. Leszczyńską w Gostyniu.

Inwestycja zlokalizowana jest w mieście Gostyń, Województwo Wielkopolskie, Powiat Gostyń.

Celem przedmiotowej organizacji ruchu jest zapewnienie odpowiedniego oznakowania układu komunikacyjnego, umożliwiającego płynne i bezpieczne poruszanie się pieszych i pojazdów.

Przedmiot inwestycji pokazano na Rys. nr 1 *Plan orientacyjny*.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Nr 430 MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dziennik Ustaw Nr 170 – poz. 1393.
- Rozporządzenie 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 poz. 2181 Dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003r. Nr 220.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz. U. Nr 177 – poz. 1729.

3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego oraz poziomego w związku z budową drogi łączącej ul. Polną z ul. Leszczyńską w Gostyniu.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Droga na projektowanym odcinku przebiega przez tereny zabudowy jednorodzinnej oraz tereny uprawne. Posiada nawierzchnię bitumiczną, jednojezdniową. Po jednej stronie jezdni wydzielone są ciągi piesze.

5. ZAKRES ROBÓT DO REALIZACJI W INWESTYCJI

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie rozbudowy istniejącego odcinka ulicy Polnej oraz wybudowanie odcinka o nowym przebiegu. Przewidziano wykonanie połączenia ul. Polnej z ul. Leszczyńską (dk nr 12). Zaprojektowano ulicę o szerokości 7,0m ograniczoną

obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30x100 cm. Po stronie prawej zaprojektowano ciąg pieszo – rowerowy natomiast po stronie lewej ciąg pieszy.

Początek budowanej ulicy połączony jest z istniejącym układem drogowym poprzez skrzyżowanie zwykłe z ulicą Leśną oraz z ul. Zacisze. Natomiast na końcu projektowana droga łączy się z ul. Leszczyńską (dk nr 12 km 196+775) poprzez skrzyżowanie typu rondo.

6. PROJEKTOWANE ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

6.1. PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- teren - równinny,
- kategoria drogi - gminna,
- klasa techniczna - Z,
- prędkość projektowa - $V_p = 50$ km/h,
- kategoria ruchu - KR3.

Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- teren - równinny,
- kategoria drogi - krajowa,
- klasa techniczna - G,
- prędkość projektowa - $V_p = 70$ km/h,
- kategoria ruchu - KR5.

6.2. PARAMETRY GEOMETRYCZNE

Przyjęto następujące parametry geometryczne:

- szerokość pasa ruchu - 3,50 - 4,50 m,
- szerokość chodników - 1,50 m – 3,50 m,
- szerokość zjazdów - 4,00 - 7,00 m.

Parametry ronda:

- średnica wyspy środkowej - 28,0 m,
- średnica zewnętrzna ronda - 45,0 m,
- szerokość jezdni na rondzie - 6,50 m,

7. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE I POZIOME

Na odcinku objętym opracowaniem projektuje się wykonanie oznakowania pionowego i poziomego:

Oznakowanie pionowe

W związku z zaprojektowaniem ciągu pieszo – rowerowego przewidziano ustawienie znaku C-16/13 na początku przedmiotowego ciągu. Bezpośrednio przed skrzyżowaniami z drogami podporządkowanymi przewidziano ustawienie znaków D-1, natomiast na drogach podporządkowanych A-7.

Przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6. W miejscu, w którym ciąg pieszy przecina drogę wraz ze ścieżką rowerową zaprojektowano znak D-6b.

W związku z zaprojektowaniem łuku poziomego promieniu $R = 30$, m zaprojektowano ustawienie znaków A-1 i A-2. Jednocześnie wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h znakiem B-33.

Na wlotach na skrzyżowanie typu rondo przewidziano ustawienie znaków A-7 wraz ze znakiem D-2. Jednocześnie bezpośrednio przed wjazdem na rondo zaprojektowano znak A-7 wraz ze znakiem C-12. Na wyspach kanalizujących ruch przewidziano ustawienie znaków C-9 wraz ze znakami U-6a.

Na drodze krajowej nr 12 przewidziano ograniczenie prędkości do 60 km/h znakiem B-33, oraz A-8.

Na wlotach skrzyżowania przewidziano również ustawienie znaków przeddrogowskazowych E-1. Bezpośrednio na wyspie środkowej zaprojektowano ustawienie znaków drogowskazowych E-3.

Oznakowanie poziome

Projektowane przejścia dla pieszych oznakowano linią P-10 (przejście dla pieszych) i poprzedzono je linią P-14 (linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów).

Pasy ruchów zostały rozdzielone liniami: P-4, P-1e, P-6 oraz P-1b.

Na drogach podporządkowanych zaprojektowano wykonanie linii P-13 oraz P-12.

Na wylotach ronda zaprojektowano linię P-1c.

Powierzchnie wyłączone z ruchu określono obwiednią linii P-7b oraz wypełniono oznakowaniem P-21a.

Na całym zaprojektowanym odcinku drogi przewidziano wykonanie oświetlenia ulicznego.

Szczegóły rozwiązań oznakowania przedstawione są na rys. 2 *Docelowa organizacja ruchu*.

8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJ. ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu prac związanych z budową niniejszego odcinka drogi w II kwartale 2016r.

9. WYTYCZNE WYKONANIA OZNAKOWANIA

Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z **grupy średnich**.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią.

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej II generacji. Trwałość znaków 10 lat.

Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Znaki należy ustawić na wysokości 2,20 m od poziomu krawędzi jezdni bądź nawierzchni chodnika. Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5 m.

Odstępy od znaków nie mogą być mniejsze niż 10,0m.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako oznakowanie grubowarstwowe termoplastyczne grubości 3,0 – 5,0 mm. Dla uzyskania odblaskowości zastosować mikrokulki szklane o współczynniku załamania światła powyżej 15%.

10. UWAGI KOŃCOWE

*Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia MI z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 z 2003r. poz. 1729) realizujący organizację ruchu, na podstawie przedmiotowego projektu, zobowiązany jest **powiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.***

Opracował:
inż. Marcin Kuciak