

SPIS TREŚCI

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

RYSUNKI

- | | |
|--|---------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1:20000 |
| 2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu | skala 1:500 |

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Temat opracowania:

"Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki w Barlinku"

Inwestor:

***Gmina Barlinek
ul. Niepodległości 20, 74-320 Barlinek***

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Mapa w skali 1:500.
- Dodatkowe pomiary oraz wizja lokalna przeprowadzona w terenie.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze 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 (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.).
- Obowiązujące normy i specyfikacje techniczne.

II. Zakres opracowania

Niniejszy projekt zakłada przebudowę drogi gminnej ul. Tadeusza Kościuszki od ul. Szosowej (z wyłączeniem skrzyżowania) do Fryderyka Chopina oraz ul. Kazimierza Pułaskiego w miejscowości Barlinek, powiat Myśliborski, województwo Zachodniopomorskie.

Przebudowa polega na wymianie nawierzchni jezdni z wyregulowaniem jej szerokości, wykonanie normatywnych chodników dla pieszych oraz zjazdów na przyległe posesje.

W ramach inwestycji zakłada się:

- rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni, chodników i zjazdów na przyległe posesje,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni, chodników zjazdów oraz utwardzonych poboczy,
- wykonanie elementów uspokojenia ruchu w postaci wyniesionych tarcz skrzyżowań z drogami bocznymi,
- wymianę wpustów deszczowych oraz zwieńczeń studni kanalizacji deszczowej oraz sanitarnej,
- zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu rurami dwudzielnymi.

**Inwestycja zlokalizowana jest na działkach o numerze ewidencyjnym
546, 346, 468/5, 411, 387, 338/6, 312, 355, 331,**

Jednostka ewidencyjna Barlinek, Obręb 0001 Barlinek

III. Stan istniejący

Ulica Tadeusza Kościuszki posiada przekrój uliczny o szerokości jezdni 3,5-5,5m ograniczony obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30. Na odcinku ul. Kościuszki dochodzącej do ul. Szosowej nawierzchnię jezdni o szerokości 5,5m stanowią betonowe elementy prefabrykowane "trylinka", betonowa kostka brukowa oraz nawierzchnia betonowa wylewana na mokro. Obustronnie znajdują się chodniki dla pieszych o szerokości zmiennej 1,25-2,00. Nawierzchnię zjazdu stanowią prefabrykowane elementy betonowe (betonowe płyty chodnikowe, kostka betonowa. Zjazdy na przyległe posesje wykonane są z trylinki lub betonowej kostki brukowej.

Na odcinku ul. Tadeusza Kościuszki prostopadłym do ul. Chopina jezdnia posiada szerokość 3,5m, nawierzchnię stanowią prefabrykowane elementy betonowe "trylinka", konstrukcja jezdni ograniczona jest krawężnikami betonowymi. Po lewej stronie znajduje się chodnik dla pieszych z płyt betonowych chodnikowych.

Ulica Tadeusza Kościuszki rozpoczyna się skrzyżowaniem zwykłym typu "T" z ulicą Szosową z podporządkowaniem ruchu na ul. Tadeusza Kościuszki. Następnie w ciągu ul. Tadeusza Kościuszki występuje skrzyżowanie typu T z ul. Jana Matejki Działkową, Grunwaldzką. Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki kończy się włączeniem do ul. Fryderyka Chopina. Skrzyżowania z ul. Matejki, Działkową, Grunwaldzką oraz Chopina nie posiadają oznakowania pionowego i poziomego, regulacja pierwszeństwa ruchu odbywa się na zasadzie prawej ręki.

IV. Charakterystyka ruchu

Ulice objęte przebudową prowadzą ruch lokalny powodowany dojazdem do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W obszarze przebudowywanym nie występują zakłady pracy, urzędy, oraz inne obiekty, które generują duże natężenie ruchu. Występuje głównie ruch samochodów osobowych, rzadziej dostawczych.

V. Stan projektowany

PROJEKTOWANA TRASA W PLANIE

Na potrzeby opracowania przyjęto lokalną kilometrację. Ulicę Tadeusza Kościuszki podzielono na 2 odcinki. Odcinek A prostopadły do ul. Szosowej o długości ok. 390m, Odcinek B łączący odcinek A oraz ul. Fryderyka Chopina o długości ok. 113m.

Dodatkowo przebudowa obejmuje ul. Kazimierza Puławskiego od ul. Tadeusza Kościuszki do Fryderyka Chopina o długości ok. 113m.

PROJEKTOWANE ELEMENTY W PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nawierzchnia jezdni ul. Tadeusza Kościuszki

- betonowa kostka brukowa kolor szary gr. 8cm,
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 25cm.

Nawierzchnia jezdni ul. Kazimierza Puławskiego

- betonowa kostka brukowa chłonna kolor szary gr. 8cm,
- podsypka piaskowa gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 25cm.

Nawierzchnia utwardzone pobocze

- betonowa kostka brukowa kolor szary gr. 8cm,
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 25cm.

Nawierzchnia chodnik

- betonowa kostka brukowa kolor szary gr. 8cm,
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 15cm.

Nawierzchnia zjazdu

- betonowa kostka brukowa kolor grafit gr. 8cm,
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 25cm.

Nawierzchnia zjazdów

- warstwa ścierna AC11S gr. 5cm,
- warstwa wiążąca AC11W gr. 6cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 25 cm.

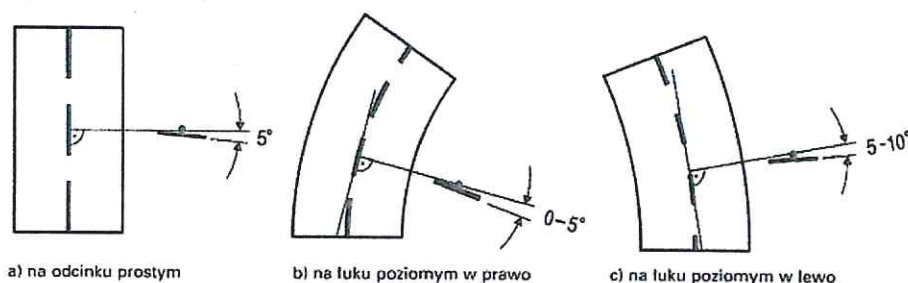
PROJEKTOWANY UKŁAD WYSOKOŚCIOWY

W ramach inwestycji ze względu na przylegające zagospodarowanie terenu nie przewiduje się zmian układu wysokościowego. Projektowany układ komunikacyjny zostanie dowiązany do przyległej zabudowy i wjazdów na przyległe posesje.

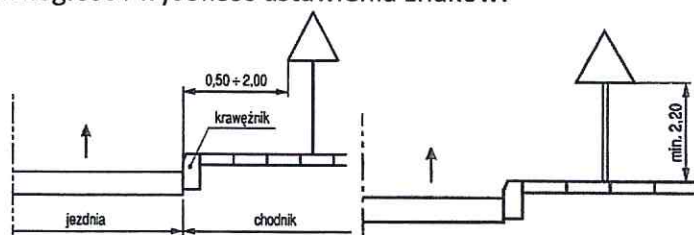
VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
małe	M	750	600		600
średnie	S	900	800		600

W zakresie skrzyżowania drogi gminnej z powiatową znaki grupy średniej.

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości małe i średnie. Lica znaków należy wykonać z **folii odbłaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

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.

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH		
Nazwa	Wielkość	Nowe
D-1	średnie	2
D-1	małe	5
D-1	mini	5
T-6a4	małe	2
T-6a5	małe	1
A-7	małe <i>średnie</i>	9
A-7	średnie	1
A-11a	małe	5
T-1	małe	5
B-33	małe	5
RAZEM		40

b) Oznakowanie poziome

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

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

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH	
Nazwa	ILOŚĆ
P-25	32m
P-7c	80mb

Opracował:

mgr inż. Marcin Jurewicz