

F.U. RADIUS
ul. Jana Matejki 10
98-300 Wieluń

-----EGZ. NR 1-----

Stadium	PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Nazwa obiektu	Przebudowa drogi gminnej Nr G117156E w miejscowości Dietrzniki, gm. Pątnów
Inwestor	Gmina Pątnów Pątnów 48 98-335 Pątnów
Lokalizacja inwestycji	Dietrzniki, dz. nr ewid. 99, gm. Pątnów
Kategoria obiektu	XXV
Data opracowania	marzec 2020

AUTOR OPRACOWANIA

Funkcja	Tytuł zawodowy	Imię i nazwisko	Podpis
<i>Projektant branża drogowa</i>	mgr inż.	Tomasz Stasiak upr.projekt. LOD/0872/POOD/08 izba ŁOD/BD/8424/08 upr. do proj. bez ogr. w spec. drogowej	

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne

STADIUM:

Projekt zmiany stałej organizacji ruchu

TEMAT:

Przebudowa drogi gminnej Nr G117156E w miejscowości Dietrzniki, gmina Pątnów

LOKALIZACJA:

działka nr ewid. 99, obręb Dietrzniki, gm. Pątnów

2. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2018r., poz. 1990 z późn. zm)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. Ustawa o drogach publicznych (t.j.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2068 tj)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003r. w spr. szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.z 2017r. poz. 784)
- 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 (DZ.U. z 2003r Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U z 2002r. Nr 170, poz.1393 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 w spr. warunków tech., jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 124)
- projekt przebudowy drogi gminnej

3. Stan istniejący

Teren prowadzonej inwestycji zabudowany, w sąsiedztwie pasa drogowego zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zagrodowa oraz pola uprawne. Jezdnia drogi gminnej na przedmiotowym odcinku o nawierzchni bitumicznej szerokości ~3,50-5,00m. Na odcinku od DK43 do istniejącej szkoły prawostronny chodnik z kostki betonowej. Teren uzbrojony – sieć wodociągowa, telekomunikacyjna oraz energetyczna. Odwodnienie powierzchniowe zgodnie z naturalnym spadkiem terenu.

4. Cel, zakres opracowania oraz charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

Celem niniejszego opracowania jest projekt zmiany stałej organizacji ruchu związany z projektem pn. „Przebudowa drogi gminnej Nr G117156E w miejscowości Dietrzniki, gmina Pątnów ”

Opracowanie swoim zakresem obejmuje przebudowę drogi na odcinku o długości 2100,84.

Zakres opracowania stanowi odcinek od drogi krajowej DK 43 do końca obszaru zabudowanego.

Układ komunikacyjny zgodny z przebiegiem istniejącym.

Parametry charakterystyczne projektowanej drogi:

- długość w opracowaniu: 2100,84m
- kategoria obciążenia ruchem: KR2
- klasa drogi: klasa D (dojazdowa)
- prędkość projektowa $V_p=30\text{km/h}$
- nawierzchnia projektowanej jezdni: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni:
5,00m w tym 2 pasy ruchu po 2,50m
- chodniki przyjezdniowe z kostki betonowej szerokości 2,00m, lokalizacja zgodna z przekrojem konstrukcyjnym oraz rysunkiem PZT.
- zatoka postojowa dla samochodów osobowych w km 0+056,78 – 0+166,32
- pobocze utwardzone kruszywem łamanym o szerokości 0,75m

5. Projektowane oznakowanie pionowe

Rodzaj oraz lokalizacja zgodna z rysunkiem:

- do oznakowania pionowego w pasie drogi gminnej należy zastosować znaki **małe (M)**
- znaki A-7 oraz B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu tj. znaki średnie (S)
- należy stosować znaki z blachy ocynkowanej pokryte farbą proszkową z podwójnymi zaginanymi ciągłymi krawędziami. Lica znaków muszą być pokryte folią odblaskową typu 1, lica znaków A-7, D-6, B-20 muszą być pokryte folią odblaskową typu 2
- wszystkie znaki pionowe należy ustawiać na słupkach stalowych średnicy min. 50mm, tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka
- znaki na drogach z poboczem należy umieszczać w odległości min. 0,50m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczania znaków min. 2,00m z wyjątkiem znaków umieszczonych na chodniku gdzie wysokość powinna wynosić min. 2,20m. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta). W przypadku umieszczania oznakowania na chodniku o szerokości mniejszej niż 2,00m znaki należy umieszczać na wsporniku pozostawiając wolną przestrzeń na całej szerokości.

Z uwagi na brak wymaganej widoczności na zjazdach w rejonie projektowanych zatok postojowych dla samochodów osobowych, wprowadzono w tym rejonie strefę zamieszkania.

Materiały do oznakowanie pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

6. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano na przejściach dla pieszych oraz liniach segracyjnych w rejonie skrzyżowania z DK43.

Oznakowanie poziome wykonać w technologii grubowarstwowej (przy użyciu mas chemoutwardzalnych, mas termoplastycznych).

Do malowania oznakowania poziomego należy zastosować farbę białą gładką o gr. warstwy 0,9-3mm.

Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów.

Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających rozpuszczalnik aromatyczny w ilości nie większej niż 10%. Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających benzen i rozpuszczalniki chlorowane.

Właściwości fizyczne materiałów do znakowania określa Aprobata Techniczna.

7. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W rejonie szkoły istniejące bariery łańcuchowe zastąpiono barierami wygradzeniowymi ze szczebelkami U-12a o łącznej długości 46m, wprowadzono również dwa punktowe progi podrzutowe (pinezkowe). Bariery U-12a zastosowano również za chodnikiem w rejonie przepustu kd1000 w km ~0+966,00. Po przeciwnej stronie zaprojektowano barierę energochłonną H1W5 o długości 20m. Do likwidacji przewidziano istniejący próg podrzutowy listwowy.

8. Uwagi

--- Jednostka realizująca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, administratora drogi oraz właściwego komendanta Policji co najmniej na 7 dni przed jej wprowadzeniem

--- Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu – **po oddaniu do użytkowania w/w inwestycji**