

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

| | |
|---|----|
| <u>KARTA UZGODNIENIA</u> | 3 |
| <u>OPIS TECHNICZNY</u> | 4 |
| 1. Przedmiot i zakres opracowania | 5 |
| 2. Podstawa opracowania | 5 |
| 3. Cel opracowania | 5 |
| 4. Stan istniejący | 5 |
| 5. Stan projektowany | 6 |
| 6. Projektowane oznakowanie | 6 |
| 7. Przewidywany termin wprowadzenia proj. organizacji ruchu | 7 |
| 8. Wytyczne wykonania oznakowania | 7 |
| 9. Uwagi końcowe | 7 |
| <u>RYSUNKI</u> | 8 |
| Rys. nr 1 Plan orientacyjny | 9 |
| Rys. nr 2 Plan stałej organizacji ruchu skala 1:500 | 10 |

KARTA UZGODNIENIA

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z budową ścieżki rowerowej przy drodze powiatowej nr 1315P w miejscowości Trzcianka.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych gminy Trzcianka, powiat czarnkowsko-trzcianiecki, województwo Wielkopolskie.

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

| | |
|------------------------------|---|
| <u>Inwestor:</u> | Zarząd Dróg Powiatowych, ul. Gdańska 56, 64-700 Czarnków |
| <u>Jednostka Projektowa:</u> | Biuro projektowo – Konsultingowe MKM-PROJEKT , ul. Kazimierza Wielkiego 5/1 61-863 Poznań |

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- uzgodnienia i ustalenia z Inwestorem,
- wizja lokalna,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),
- „Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” wprowadzonej Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 6 czerwca 1990 r. (MP Nr 24, poz. 184),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie 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 (poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz.602 z późniejszymi zmianami),
- 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. Nr 170, poz. 1393).

3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu po zakończeniu budowy ścieżki rowerowej przy drodze powiatowej.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Zaprojektowany ścieżka rowerowa przebiega wzdłuż drogi powiatowej 1315P (ulica Gorzowska). Początek znajduje się za zjazdem publicznym prowadzącym na plażę jeziora Długiego. Natomiast koniec ścieżki znajduje się przy zjeździe publicznym. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 759,96m.

Przed zjazdem publicznym na plażę jeziora Długiego ma swój koniec biegnąca od centrum Trzcianki odsunięta od jezdni ścieżka pieszo - rowerowa z kostki betonowej. Koniec ścieżki oznaczono to znakiem C13a/16a, natomiast początek ścieżki – w przeciwnym kierunku C13/16. Przy jezdni drogi powiatowej w kierunku Trzcianki ustawiony jest „zakaz jazdy rowerów” B-9, a w przeciwnym kierunku za zjazdem na plażę – znak B-42 odwołanie zakazu jazdy rowerem po drodze powiatowej. Na dalszym odcinku w obszarze proj. ścieżki na łuku przy krawędzi drogi powiatowej znajduje się znak A-24 „uwaga rowerzyści” oraz za ostatnią zabudową w zależności od kierunku jazdy – znaki D-42, D-43 oznaczające początek i koniec obszaru zabudowanego. Oznakowanie poziome na przedmiotowym odcinku drogi nie występuje.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Parametry techniczne

- **Droga powiatowa**

- kategoria drogi - powiatowa
- klasa drogi - Z,
- przekrój poprzeczny - drogowy, jednojezdniowy, 2 pasy ruchu
- szerokość jezdni - około 5,5-6m,

- **ścieżka rowerowa**

- szerokość ścieżki rowerowej - 2,5m,
- szerokość zjazdów publicznych - 4,5m,
- pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej - 2%

5.2. Rozwiązania sytuacyjne

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 1315P na odcinku o długości 759,96m od zjazdu publicznego przy plaży jeziora Długiego do zjazdu publicznego w km 757,71.

Ścieżka rowerowa na całej długości (oprócz odcinka na kładce) posiada szerokość 2,5m. Nawierzchnię ścieżki zaprojektowano z kostki betonowej, obramowanej obrzeżem betonowym 8x30x100cm układanym na ławie betonowej z oporem.

Na odcinku od początku opracowania do km 0+045,90 oraz na odcinku od km 0+059,50 do km 0+169,50 zaprojektowano przy krawędzi jezdni betonowy ściek trójkątny. Na odcinku od km 0+177 do zjazdu w km 0+757,71 między jezdnią a proj. ścieżką został odtworzony i wyprofilowany rów trawiasty trapezowy. W ramach opracowania przewidziano także ułożenie nowej konstrukcji zjazdów przecinających projektowaną ścieżkę. Zaprojektowano nawierzchnię z betonu asfaltowego wraz z ułożeniem przepustów z rur PEHD $\Phi 400$ pod zjazdami w km 0+370,43 i km 0+473,60.

W ramach zadania zaprojektowano przepust pod ścieżką rowerową w km 0+332,50, który podobnie jak istniejący przepust pod drogą powiatową przeprowadza ciekim nagromadzoną wodę w kierunku jeziora. Przewidziano ułożenie rury PEHD o długości 6,4m i średnicy 600mm na podsypce z pospółki i podbudowie z kruszywa związanego hydraulicznie cementem. W ramach projektu konieczne było zaprojektowanie obiektu w celu przejścia ścieżki przez przeszkodę jaką jest Kanał Żeglowny. Przewidziano wykonanie samodzielnej kładki nad przedmiotowym kanałem.

6. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

6.1. Oznakowanie poziome

Brak.

6.2. Oznakowanie pionowe

W związku z budową ścieżki rowerowej, istniejące znaki w obszarze zjazdu na plażę – B-9, B-42 oraz znak A-24 należy zlikwidować, a należy ustawić znaki C-13 i C-13a. Na końcu proj. odcinka należy ustawić znaki: C13 („początek ścieżki rowerowej”), B-9 oraz w odległości około 250m od tego miejsca znak A-24.

Istniejące znaki C-13/16, C-13a/16a, D-42 i D-43 pozostają bez zmian.

6.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

W miejscu wysokich nasypów zaprojektowano balustrady ochronne dla pieszych U-11a. Także na proj. obiekcie mostowym – kładce zaprojektowano balustrady ochronne.

Szczegóły rozwiązań oznakowania przedstawione są na rys. 2 Plan stałej organizacji ruchu.

7. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona do końca II kwartału 2021r.

8. WYTICZNE WYKONANIA OZNAKOWANIA

Oznakowanie przedstawione zostało w formie symboli graficznych odpowiadających poszczególnym kategoriom znaków wraz z obowiązującą numeracją podaną w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wszystkie znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono wraz z numeracją na rys. nr 2.

Wszystkie projektowane znaki należy wykonać według wzorów i wymiarów podanych w „Warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach” uwzględniając grupę wielkości znaków. Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy **średnich**.

Znaki należy umieszczać zgodnie z lokalizacją podaną na planie sytuacyjnym z uwzględnieniem czynników wpływających na możliwość ich zauważenia i odczytania przez uczestników ruchu czyli obecność obiektów budowlanych, drzew, krzewów i urządzeń w pasie drogowym mogących zasłaniać znaki oraz widoczność poprzeczną na skrzyżowaniach i na łukach poziomych.

Wymiary i szczegółowe zasady stosowania oznakowania poziomego podane są w załączniku nr 2 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. Nr 220 poz. 2181

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. Jeżeli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki to dolna krawędź niższej położonego znaku powinna znajdować się na w/w wysokości (dotyczy to również tabliczek pod znakami). Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5 m.

9. 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 zarządzeniem (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:

mgr inż. Jacek Bromber

RYSUNKI