

# **ARKUSZ UZGODNIENÍ**

**Przebudowa drogi wewnętrznej Sławęcinek - Cieřlin**

# OPIS TECHNICZNY

## Przebudowa drogi wewnętrznej Sławęcinek - Cieślin

### Dane ogólne:

Przedmiotem opracowania dokumentacji projektowej jest wprowadzenie zmiany stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi wewnętrznej z drogą powiatową nr 2511C w miejscowości Sławęcinek do istniejącego zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 251 w miejscowości Cieślin (bez przebudowy zjazdu). Przebudowa obejmuje remont i poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni i zjazdów oraz wykonanie peronów przystankowych.

### Podstawa opracowania stanowią:

1. zlecenie Inwestora,
2. podkłady geodezyjne w skali 1:500,
3. 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 (załączniki 1-4);
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem;
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
6. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
7. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
8. wizja terenowa.

### 1. Opis stanu istniejącego:

#### Charakterystyka drogi:

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działkach nr 152, 155/1, 153/4, 122/2, 154/2, 154/1, 60/2, 61/2, 225, 123/2, 226, 67/2, 68/2, 124/2, 217, obręb Sławęcinek oraz 60, 61, 63 obręb Cieślin, na odcinku przebiegającym od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2511C w miejscowości Sławęcinek do istniejącego zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 251 w miejscowości Cieślin. W ciągu odcinka drogi objętego opracowaniem nie występują skrzyżowania z innymi drogami publicznymi, występują zjazdy na drogi gruntowe, dojazdowe do pól.

W obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 2511C, w pasie drogi wewnętrznej zlokalizowano przepust pod koroną drogi wewnętrznej sieć energetyczną biegnącą poprzecznie do korony drogi. Na dalszym odcinku występują lokalne podziemne przyłącza do napowietrznej sieci telekomunikacyjnej i energetycznej oraz przyłącza i elementy sieci wodociągowej i kanalizacyjnej.

Droga powiatowa nr 2511C w miejscu skrzyżowania z drogą wewnętrzną przebiega w odcinku prostym. W odległości około 20 m od zjazdu na drogę wewnętrzną znajduje się przejazd kolejowy bez zapór. Droga powiatowa posiada jezdnię bitumiczną szerokości 4,6m oraz obustronne pobocza, występują rowy przydrożne. Na odcinku od zjazdu na drogę wewnętrzną do przejazdu kolejowego rów przydrożny przy drodze powiatowej pełni rolę rowu szczegółowego. Rów ten w obrębie zjazdu na drogę wewnętrzną zmienia kierunek na równoległy do drogi wewnętrznej. Zmianę kierunku rowu wykonano poprzez przepust pod jezdnią drogi wewnętrznej oraz studnię kierunkową i odcinek przepustu równoległy do drogi wewnętrznej. Rów szczegółowy przebiega na odcinku około 100m wzdłuż drogi wewnętrznej a następnie skręca w stronę przyległej posesji. Wylot przepustu pod koroną drogi

wewnętrznej oraz wlot przepustu równoległego do drogi wewnętrznej umocniono ścianką czołową z bloczków betonowych. Przepusty wykonano z rur betonowych średnicy 40cm. Droga wewnętrzna na odcinku w km 0+000,0÷1+443,02 oraz 2+493,70÷3+020,16 posiada jezdnię o nawierzchni z kruszywa łamanego. Szerokość jezdni 3,0÷4,0m. Na odcinku w km 1+443,02÷2+493,02 droga posiada jezdnię o nawierzchni żużlowej, lokalnie z domieszkami z kruszywa łamanego. Wzdłuż drogi nie występują rowy przydrożne, odwodnienie drogi na przyległe tereny zielone. W pasach zieleni występuje roślinność trawiasta oraz pojedyncze drzewa o zróżnicowanych gatunkach, ponadto występuje drobna roślinność krzewiasta. Po obu stronach drogi wewnętrznej w jej sąsiedztwie występują głównie pola uprawne, lokalnie pojedyncza zabudowa zagrodowa i jednorodzinna. W ciągu drogi występują zjazdy na pola oraz do gospodarstwa i budynków zagrodowych. Wszystkie zjazdy posiadają nawierzchnię gruntową. Całość drogi przebiega poza obszarem objętym oznakowaniem „teren zabudowany”. Lokalnie na odcinku w km 0+446 ÷1+469,10 wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h (znaki B-33).

### **Charakterystyka ruchu na drodze:**

Na drodze dominuje ruch pojazdów osobowych oraz maszyn rolniczych. Ruch ma głównie charakter docelowy do obiektów przyległych do drogi. Występuje również niewielki ruch tranzytowy od DP2511C do DW251.

## **2. Opis stanu projektowanego:**

Opracowanie obejmuje wykonanie nawierzchni bitumicznej o szerokości 3÷5m. Wykonane zostaną również nowe nawierzchnie zjazdów.

Przyjęto następujące parametry projektowe:

- kategoria ruchu KR1
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość jezdni bitumicznej szerokości zmiennej 5m z dwoma pasami ruchu oraz jednym pasem ruchu szer. 4m i 3m z mijankami umożliwiającymi wymijanie pojazdów
- odwodnienie za pomocą spadków poprzecznych na przyległe istniejące i projektowane rowy odwadniające oraz na przyległe pasy zieleni
- zapewnienie możliwości swobodnego dojazdu do posesji oraz pól uprawnych

## **3. Projektowana organizacja ruchu**

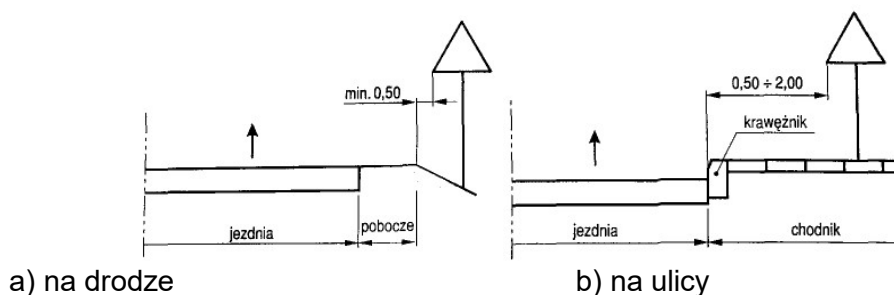
- W obrębie skrzyżowania z DP2511C oraz DW251 wprowadzono oznakowanie odpowiednio do kierunków ruchu znakami D-46 i D-47 „droga wewnętrzna” i „koniec drogi wewnętrznej”
- Oznakowano znakami A-3 i A-4 z tabliczkami T-2 i T-3 odcinki z łukami na drodze o zmianie kierunku ruchu powyżej 5° i promieniu poniżej 450m.
- Zlikwidowano ograniczenie prędkości do 30km/h
- Wprowadzenie ostrzeżenia dla pojazdów jadących w kierunku drogi powiatowej o przejeździe kolejowym w ciągu DP2511C – znak F-6 z ikoną znaku A-10.

**Sposób umieszczania znaków drogowych wg załącznika nr 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r.)**

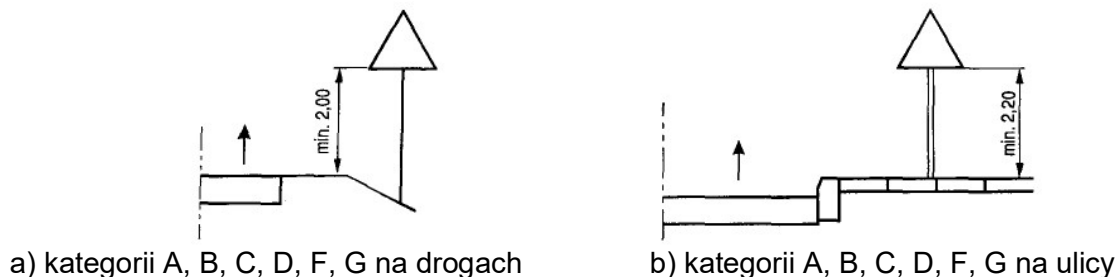
Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem

betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kotwowy lub eliptyczny.

#### **Odległość znaków od krawędzi jezdni:**



#### **Wysokość umieszczenia znaków (pobocze i chodnik):**



a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach

b) kategorii A, B, C, D, F, G na ulicy

**Dla znaków pionowych drogowych dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie kilku metrów, które wynikają z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich widoczności lub ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.**

#### **4. Analiza skutków wprowadzenia czasowego oznakowania dla uczestników ruchu.**

Zmiany w istniejącej organizacji ruchu na nie będą skutkowały znacznymi zmianami w sposobie ruchu dla jego uczestników i pozostają w zgodzie z ideą minimalnego niezbędnego oznakowania. Projektowane oznakowanie ma charakter uzupełniający i porządkujący stan istniejący. Oznakowanie łuków na drodze wprowadzono zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu [3].

#### **6. Uwagi końcowe:**

Oznakowanie wynikające ze stałej organizacji ruchu powinno być dobrze widoczne zarówno w porze dziennej jak i nocnej, dodatkowo wykonawca robót lub inna jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązany jest do ustawienia stabilnego oznakowania i urządzeń BRD.

##### **Zaprojektowane oznakowanie:**

- oznakowanie wykonać znakami grupy średniej (M - droga wewnętrzna) z folii odblaskowej typu I lub II – generacji odblaskowości,
- znaki pionowe umieścić na wysokości min. 2,00 m. licząc od górnej rzędnej nawierzchni gruntu do dolnej rzędnej znaku w odległości 0,5 m od krawędzi pobocza a 2,20 m ponad poziomem krawędzi peronu,

Przewidywany termin wprowadzenia zmiany stałej organizacji ruchu:  
**do 31 grudnia 2019 r.**

**Projektant:** .....

mgr inż. Andrzej Piasecki

KUP/0117/PWOD/11