

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu

Zadanie: Przebudowa ul. Zbożowej i Dożynkowej w Zielonej Górze
polegającej na budowie chodnika.

Obiekt: chodnik

Inwestor: Miasto Zielona Góra
ul. Podgórna 22
65-424 Zielona Góra

Opracował: mgr inż. Piotr Kowalski

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Umowa zawarta z Miastem Zielona Góra nr DZ-BD.7251.31.2024.RK z dnia 29.07.2024r.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.

- mapa sytuacyjno- wysokościowa w skali 1:500
- Inwentaryzacja i materiały uzupełniające wykonane przez firmę „BUDMIL”
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r.
w sprawie warunków techniczno- budowlanych dotyczących dróg publicznych
(Dz. U poz. 1518);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2017r. w sprawie szczegółowych
warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym
zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019r. w sprawie
szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń
bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019
poz. 2311);
- Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków Miejskich. Centrum Techniki
Budownictwa Komunalnego, Warszawa 1987r.

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.

Celem budowy jest poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych poruszających się aktualnie nieutwardzonym poboczem drogi (ul. Zbożowa i ul. Dożynkowa). Zadanie obejmuje wykonanie projektu chodnika wraz z trzema przejściami dla pieszych (dwoma wyniesionymi i jednym zwykłym) oraz remont zjazdów do posesji. Inwestycja znajduje się na działkach o nr ewid. 28/15, 28/4 – obręb 039; 42/4 203, 51/1, 54/5, 52, obręb 0040 (w pasie drogi gminnej).

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI, DANE TECHNICZNE.

Charakterystyka drogi:

- teren zabudowany,
- droga gminna klasy „L”
- prędkość projektowa 40 km/h
- szerokość istniejącej jezdni bitumicznej:
 - * 5,20 m ÷ 6,10 m – ul. Zbożowa
 - * 5,00 m ÷ 5,70 m – ul. Dożynkowa

5. STAN ISTNIEJĄCY.

Cały odcinek objęty opracowaniem znajduje się w terenie zabudowanym (strefa zamieszkania). Obecnie na odcinku drogi gminnej objętym projektem brak jest bezpiecznego skomunikowania ruchu pieszego w kierunku nowo budowanych osiedli domów jednorodzinnych, jak również w kierunku ogródków działkowych. Piesi poruszają się poboczem gruntowym. Sytuacja ta stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pieszych.

Droga w projektowanym obszarze nie posiada oznakowania poziomego. Większość istniejącego oznakowania pionowego jest w dobrym stanie technicznym.

6. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU.

Szczegóły oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono w załączonym planie sytuacyjnym organizacji ruchu.

Na początku opracowania (jadąc od ul. Jędrzychowskiej) na ul. Zbożowej likwiduje się „strefę zamieszkania” (znak D-40), a wprowadza się „strefę ograniczonej prędkości” (znak B-43), która obowiązuje na ul. Zbożowej i Dożynkowej. Na każdej odnodze tych dwóch ulic wprowadza się „strefę zamieszkania” (znak D-40), oprócz ul. Bocznej, która staje się „strefą ruchu” (znak D-52). W związku z projektowanymi przejściami dla pieszych należy ustawić znaki pionowych D-6 oraz wprowadzić oznakowanie poziome (P-10, P-14, P-25), projektuje się także doświetlacze przejść.

Na końcu opracowania znajdują się przystanki autobusowe, projektuje się więc linie przystankowe P-17 na długości 15m. W miejscu gdzie krzyżują się ul. Zbożowa z Dożynkową wprowadza się powierzchnię wyłączoną z ruchu (znak P-21), a w jej obszarze znak U-5b mini dwustronny ustawiony na azylu PCV o wymiarach 1,0x1,0m.

7. WYKAZ PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA.

7.1. Projektowane oznakowanie pionowe.

Dla projektowanego oznakowania przyjęto wielkość znaków jak w tabeli poniżej oraz **folię odblaskową II generacji**. Znaki pionowe należy ustawić w odległości zapewniającej zachowanie skrajni drogowej z uwzględnieniem odległości wynikających z przepisów prawa.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić min. 0,50 m.

Znaki drogowe pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową, podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi. Znaki pionowe należy ustawić na słupkach ocynkowanych.

Spis projektowanych znaków pionowych przedstawiono w poniższej tabeli:

L.p.	NAZWA ZNAKU	ROZMIAR ZNAKU	ILOŚĆ
1	B-43 (30 km/h)	średni	2
2	B-44 (30 km/h)	średni	2

3	D-40	średni	5
4	D-41	średni	5
5	D-52	średni	2
6	D-53	średni	2
7	D-6	średni	6
8	U-5b dwustronny na azylu PCV o wym. 1,0x1,0m	mini	1
9	D-40	PRZENIESIENIE	2
10	D-41	PRZENIESIENIE	2
11	A-7	USUNIĘCIE	2

7.2. Projektowane oznakowanie poziome.

Oznakowanie wykonać jako grubowarstwowe. Oznakowanie poziome powinno być trwałe, szorstkie, odporne na ścieranie i zabrudzenia oraz spełniać wymagania techniczne określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019 poz. 2311). Przed przystąpieniem do wykonania zmian w oznakowaniu poziomym, należy usunąć stare oznakowanie w sposób trwały. Na przejeździe rowerowym (jeśli występuje) krawężnik na wys. 0cm, w miejscu przejścia dla pieszych 1cm.

Dokładną lokalizację znaków poziomych przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego						
Lp.	Rodzaj lini	Ilość	Jednostka	Wsp.	Pole powierzchni malowanej	Jednostka
1	P-10	$5,5 \times 4 + 5,5 \times 4 + 5,8 \times 4 = 67,2$	m ²	0,5	33,60	m ²
2	P-14	$2,8 + 2 \times 2,8 + 2 \times 3,0 = 14,4$	m	0,375	5,40	m ²
3	P-25	$4 \times 5,5 = 22,0$	m	0,232	5,10	m ²
4	P-1e	$6,2 + 11,5 + 5,0 + 6,0 + 3,0 + 3,0 + 3,0 = 37,7$	m	0,12	4,52	m ²
5	P-4	$3,8 + 9,0 + 9,8 + 18,9 +$	m	0,24	22,25	m ²

		11,7+2,5+37,0=92,7				
6	P-7a	17,0	m	0,12	2,10	m ²
7	P-13	16,0	m	0,2625	4,20	m ²
8	P-7	11,0	m	0,12	1,32	m ²
9	P-21a	7,0	m ²	0,38	2,66	m ²
10	P-17	2x15m	m	1,71	3,42	m ²

8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do : **II-III kwartał 2026r.**

opracował:

mgr inż. Piotr Kowalski