

OPIS TECHNICZNY

projektu oznakowania ulic: Żołnierskiej, Cmentarnej i Poleskiej w Gubinie.

I. Podstawa opracowania.

1. Plan sytuacyjno-wysokościowy terenu w skali 1: 500.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14.05.1999 r.) z komentarzami.
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. nr 98, z późniejszymi zmianami).
4. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170, poz. 1393)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177, poz. 1729).
6. 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
7. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załączniki do w/w rozporządzenia.
8. Wizja lokalna.

II. Stan istniejący, położenie terenu.

Teren Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Gubinie zlokalizowany jest we wschodniej części miasta na wschód od osiedla Komorów. Istniejące ulice utwardzone, posiadające oznakowanie to: ul. Żołnierska w części północnej i ul. Cmentarna w części południowej – na granicy opracowania projektowego.

III. Projekt drogowy

3. Opis oznakowania.

W niniejszym opracowaniu przyjęto zmianę organizacji ruchu związane z opracowaniem projektu budowy ulic w rejonie projektowanej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Gubinie. Nie przewiduje się etapowania projektu organizacji ruchu.

- a) Ulica Cmentarna – droga klasy L o prędkości projektowej 50 km/h, projektowana jezdnia asfaltowa o szerokości podstawowej 7,00 m, szerokość ciągu pieszo- rowerowego 2,50 m.
- b) Ulica Żołnierska – droga klasy L o prędkości projektowej 50 km/h, projektowana jezdnia asfaltowa o szerokości podstawowej 7,00 m, szerokość chodnika 3,0 m, ścieżki rowerowej 2,50 m.
- c) Ulica Poleska – droga klasy D o prędkości projektowej 50 km/h, projektowana jezdnia asfaltowa o szerokości podstawowej 7,00 m, obustronnie chodniki o szerokości 2,0 m. Skrzyżowania ulic – zwykłe.

3. Opis oznakowania.

Projektowane oznakowanie jest podobne do istniejącego.

Wprowadzono aktualizację istniejącego oznakowania zgodnie z rozporządzeniem 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).

3.1. Oznakowanie pionowe

Ustawienie znaków pionowych zaprojektowano zgodnie z rozporządzeniem 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) oraz szczegółowych warunków techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (załączniki do w/w rozporządzenia). Zestawienie znaków drogowych do ustawienia wg rysunku nr 1 przedstawia się następująco:

Lp.	Symbol	Objaśnienie znaku	Ilość	Uwagi
1.	A-7	„ustąp pierwszeństwa przejazdu”	9 szt.	z tabliczką: „nie dotyczy autobusów”
2.	B-18	„zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 7 t”	1 szt.	
3.	D-1	„droga z pierwszeństwem”	8 szt.	
4.	D-6	„przejście dla pieszych”	14 szt.	
5.	T-6a	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z pierwszeństwem)	2 szt.	
Razem			34 szt.	oraz 1 tabliczka: „nie dotyczy autobusów”

Znaki pionowe będą osadzone na 31 słupkach.

Do oznakowania ulicy stosować znaki wyłącznie odblaskowe małe o wymiarach :

- znaki ostrzegawcze (A) - długość boku 750 mm,
- znaki zakazu (B) i nakazu (C) - średnica 600 mm,
- Informacyjne (D) - długość podstawy 600 mm, wysokość $600+n \times 150$.

Znaki umieszcza się po prawej strony jezdni.

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 jezdni winna wynosić na ulicach $0,50 \div 2,00$ od krawędzi jezdni.

3.2. Oznakowanie poziome

Ustawienie znaków pionowych zaprojektowano zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach. Zastosowano oznakowanie grubowarstwowe. Zastosowano minimalną szerokość przejścia dla pieszych 4,0 m.

Oznakowanie poziome ulic powinno charakteryzować się :

- dobrą widocznością w dzień i w nocy, także podczas opadów deszczu,
- dobrą i jednoznaczną czytelnością znaków,
- zachowaniem prawidłowości wymiarów geometrycznych,
- odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone,
- wysoką trwałością,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie.

Dla celów organizacji ruchu użyto w projekcie następujących oznakowań poziomych:

P-10 – „przejście dla pieszych”, stosowana w celu oznaczenia powierzchni jezdni przeznaczonej do poprzecznego ruchu pieszych. Powierzchnię przejścia wyznaczają linie równoległe do osi jezdni, których długość stanowi szerokość przejścia. Minimalna szerokość przejścia dla pieszych s wynosi 4,0 m.

Opracował

mgr inż. Antoni Dybikowski