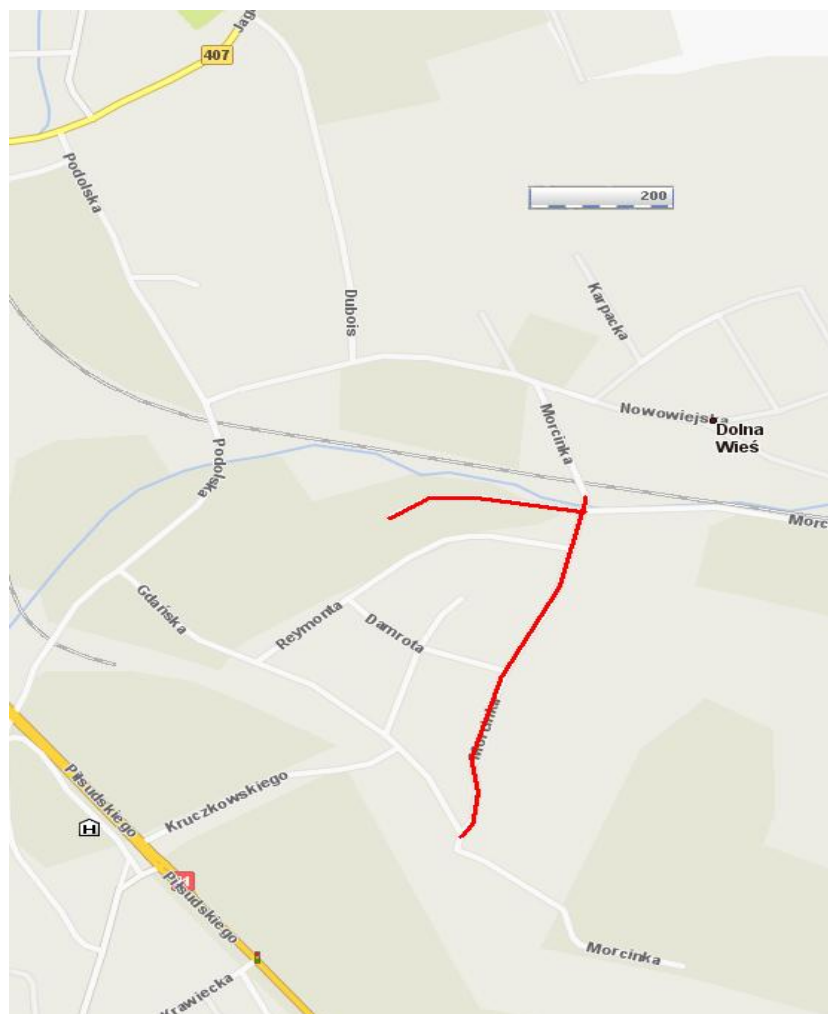


PLAN ORIENTACYJNY

Skala 1:10 000



OPIS TECHNICZNY

do projektu docelowej organizacji ruchu na ul. Morcinka w Nysie
w ramach opracowania dokumentacji projektowej pt:

**„BUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI
UL. MORCINKA W NYSIE”.**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Jako podstawę opracowania przyjęto:

- zlecenie Inwestora,
- szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach Dz.U. nr. 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003.

2. ZAKRES OPRACOWANIA

W zakres opracowania wchodzi wprowadzenie docelowej organizacji ruchu dla drogi ul. Morcinka w Nysie na odcinku od skrzyżowania z ulicą Gdańską do obiektu mostowego przed przejazdem kolejowym oraz droga boczna (również ul. Morcinka) na odcinku od skrzyżowania przed obiektem mostowym, aż do działki gruntowej o nr 31/2 (AM-41, obręb: Śródmieście, gmina: Nysa - Miasto. Opracowanie ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa zarówno użytkownikom pieszym jak i zmotoryzowanym korzystającym z nowoprojektowanych ulic.

3. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

Opracowywana ul. Morcinka w Nysie zgodnie z MPZP jest kategorii D (dojazdowa), ma charakter drogi głównej w stosunku do prostopadłych dróg gruntowych i utwardzonych, jest również drogą z pierwszeństwem przejazdu na skrzyżowaniu z ul. Gdańską. Na przedmiotowej drodze gminnej obowiązuje ograniczenie prędkości do 40km/h oraz tonażu do 2,5t. Teren obszaru robót objęty jest znakiem D-42 – obszar zabudowany. Na odcinku drogi bocznej (km 0+000-0+304) brak w tym momencie oznakowania zarówno poziomego jak i pionowego.

4. OPIS INWESTYCJI

Wymieniona w tytule droga gminna ul. Morcinka, na odcinku planowanym do przebudowy, zlokalizowana jest na terenie m. Nysa (województwo opolskie, powiat nyski, gmina Nysa).

Obecny ciąg komunikacyjny spełnia następujące funkcje:

- ruch pojazdów w komunikacji lokalnej,
- dojazd mieszkańców do domów posesji,
- ciąg pieszy.

Zabudowa na przedmiotowym odcinku to przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ponadto w rejonie terenu objętego opracowaniem znajdują się pojedyncze obiekty, w których prowadzona jest działalność gospodarcza.

W ramach zagospodarowania terenu projektuje się:

- przebudowę drogi gminnej ul. Morcinka w km 0+000 do 0+618,35 (odcinek A),
- budowę drogi gminnej ul. Morcinka w km 0+000 do 0+304,00 (obecnie jako droga gruntowa, odcinek B),
- zjazdy indywidualne na posesje oraz na drogi boczne,
- chodnik obustronny, na całej długości odcinka A,,
- budowę nowego oświetlenia ulicznego,
- uzupełnienie, uporządkowanie lub w przypadku złego stanu technicznego wymiana sieci i przyłączy/przykanalików wodociągowych oraz kanalizacji sanitarnej i deszczowej,
- przełożenie uzbrojenia kolidującego.

Projektowany odcinek A posiadał będzie jezdnie dwukierunkową o szerokości 5,50m oraz obustronny chodnik o zmiennej szerokości w zakresie od 1,25m do 2,50m (w zależności od szerokości pasa drogowego). Na całym odcinku projektuje się obniżenie krawężnika do wys. 6cm w celu umożliwienia parkowania częściowo na chodniku.

Na działce gruntowej nr 104 (km 0+270 – 0+312) projektuje się jezdnie o szerokości 3,50m i ruchu w jednym kierunku (zgodnie z kilometrażem).

Projektuje się 2 przystanki autobusowe – jeden pozostaje w miejscu istniejącego przystanku (km 0+563 na odc. A), drugi natomiast musiał zostać przesunięty (na km 0+463 odc. A), gdyż zlokalizowany był na tej samej wysokości co pierwszy przystanek.

Na odcinku B projektuje się jezdnię dwukierunkową o zmiennej szerokości (min 4,50m) w zależności od możliwości terenowych i szerokości pasa drogowego. Projektuje się jezdnie od ogrodzenia do ogrodzenia (tam, gdzie nie występują obustronne ogrodzenia, jezdnie ograniczono krawężnikiem zwykłym lub najazdowym). Odcinek ten będzie oznaczony znakiem B-43 – strefa ograniczonej prędkości 30km/h. Będzie to ulica klasy D

pełniącą funkcję ciągu pieszo-jezdnego. Zaprojektowane zostały 2 progi zwalniające typu U-16a wraz z oznakowaniem towarzyszącym (linia P-25).

Parametry techniczne

ODCINEK A KM 0+000 – 0+618

- Droga gminna - klasy D,
- Teren zabudowany,
- Układ jezdny: 2 pasy,
- Szerokość pasa ruchu: min. 2,75m,
- Ograniczenie prędkości: 40km/h
- Chodnik: obustronny o szer. 1,25 – 2,50m - w zależności od szerokości pasa drogowego,

ODCINEK B KM 0+000 – 0+304

- Droga gminna - klasy D,
- Teren zabudowany,
- Układ jezdny: 2 pasy,
- Szerokość pasa ruchu: min. 2,25m,
- Ograniczenie prędkości: strefa ograniczonej prędkości 30km/h.

5. ORGANIZACJA RUCHU

5.1 Oznakowanie poziome.

Projekt organizacji ruchu przewiduje zastosowanie poziomego oznakowania w formie oznakowania skrzyżowania z ulicą Gdańską (zgodnie z rys. O-1) oraz dwóch znaków P-17 o długości 30m każdy na odcinku A w km 0+447 – 477 oraz 0+548-578. Na skrzyżowaniu z ulicą Gdańską zaprojektowano wyspy malowane w powierzchni jezdni, żeby wyznaczyć graficznie kierunki ruchu i pasy o stałej szerokości 3,5m. Ze względu na układ, kąt skrzyżowania oraz możliwości terenowe wyspy malowane zastosowano, aby umożliwić przejazd przez skrzyżowanie pojazdom ciężarowym z naczepą.

Dodatkowo na odcinku B projektuje się 2 progi zwalniające typu U-16a, a co za tym idzie oznakowanie poziome w postaci linii P-25 w km 0+081,00, 0+084,00 oraz 0+229,00 i 0+232,00.

Projektowane oznakowanie poziome powinno charakteryzować się :

- dobrą widocznością w ciągu całej doby:

wsp. Luminacji b (widoczność w dzień) – 0,30,

- wysokim współczynnikiem odbłaskowości:

Powierzchniowy wsp. odbłasku [mcd/lx/m^2] (widzialność w nocy) - 100,

- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,

- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni:

Wskaźnik szorstkości [SRT] - 45,

- odpowiednim okresem trwałości:

farba chemoutwardzalna do natrysku gr. 0,3 – 0,8 mm; trwałość 3 lata,

- odpornością na ścieranie i zabrudzenie:

trwałość (wg skali LC PC) - 6,

- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

5.2 Oznakowanie pionowe.

W ramach dokumentacji projektowej przewidziano ustawienie w obrębie pasa dróg niniejszego opracowania oznakowanie pionowe. Na rysunku organizacji ruchu oznaczono zarówno nowoprojektowane znaki jak i istniejące, które należy pozostawić bez zmian (tylko wymiana znaków i słupków na nowe bez zmiany lokalizacji). Wszystkie pokazane na rysunku organizacji ruchu nowoprojektowane pionowe znaki drogowe należy ustawić jako fabrycznie nowe.

ODCINEK A KM 0+000,00 – 0+618,35

W ciągu przedmiotowego odcinka A zaprojektowano 23 nowe znaki pionowe:

- Na ul. Gdańskiej – znak D-1 z tabl. T-6a,
- Km 0+030,00 – znak D-1 z tabl. T-6a,
- Km 0+086,00 – znak A-7,
- Km 0+260,00 – znak D-1,

- Km 0+272,00 – znaki D-3 i D-46 – na wjeździe na drogę na działce nr 104,
- Km 0+290,00 – znak B-21,
- Km 0+305,00 – znak B-22,
- Km 0+306,00 – znak B-22,
- Km 0+309,00 – znaki A-7, D-47 i B-2 (od strony drogi głównej),
- Km 0+332,00 – znaki D-1 i B-21,
- Km 0+463,00 – znak D-15,
- Km 0+513,00 – znak D-1
- Km 0+528,00 – znak A-7 – na wlocie od ul. Reymonta,
- Km 0+548,00 – znak D-1,
- Km 0+605,00 – znaki A-7, D-46 i D-47,

Zdecydowano o pozostawieniu w:

- km 0+000,00 – znaku A-7,
- km 0+021,00 – znaku B-18 z tabl. T-0,
- km 0+034,00 – znaku B-33,
- km 0+295,00 – znaku A-7- od strony ul. Damrota,
- km 0+301,00 – znaku B-2 - od strony ul. Damrota,
- km 0+527,00 – znaków A-10 i G-1a,
- km 0+563,00 – znaku D-15,
- km 0+567,00 – znaku G-1b,
- km 0+607,00 – znaku G-1c – przesunięty z km 0+615.
- Znaków D-46 i D-47 – poza obszarem opracowania, na ul. Gdańskiej – bez wymieniania znaku.

Zdecydowano o usunięciu w:

- km 0+536,00 – znaku B-18 z tabl. T-0 – z powodu przesunięcia podobnych znaków z km 0+524,00 na km 0+596,00.

ODCINEK B KM 0+000,00 – 0+300,00

W ciągu przedmiotowego odcinka B zaprojektowano 6 nowych znaków pionowych:

- Km 0+009,00 – znaki A-7, B-44 i D-47,

- Km 0+010,00 – znaki D-4a, B-43 i D-46,

Oznakowanie pionowe należy wykonać jako znaki średnie grupa „S” Oznacza to, iż:

- znaki ostrzegawcze – kategoria A powinny mieć długość boku równą 900 mm,
- znaki zakazu - kategoria B powinny mieć średnicę 800 mm,
- znaki nakazu - kategoria C powinny mieć średnicę 800 mm,
- znaki informacyjne – kategoria D powinny mieć długość podstawy równą 600 mm i wysokość równą $600+150 \times n$ ($n = 0, 1, 2$).

Folie odblaskowe, których zostaną wykonane znaki pionowe powinny być foliami typu 2.

6. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA I WYPOSAŻENIA

Znaki poziome

Lp	Sygnatura	Pow. malowania [m ²]	Długość [m]	(P)rojekt./ (I)stniejące
1	P-1d	ok. 2,0	32,9	P (malowane)
2	P- 4	ok. 14,4	60,0	P (malowane)
3	P-7a	ok. 0,7	5,5	P (malowane)
4	P-7b	ok. 19,6	81,5	P (malowane)
5	P-13	ok. 2,6	10	P (malowane)
6	P-17	ok. 6,9	30,0	P (malowane)
7	P-21a	ok. 34,6	-	P (malowane)
8	P-25	ok. 4,7	-	P (malowane)
SUMA		ok. 85,5	-	-

Znaki pionowe

Lp	Sygnatura	Ilość [szt.]	(P)rojekt./ (I)stniejące	Lokalizacja
1	A-7	7	5xP/2xI	Odc. A – km 0+000,00; 0+086,00; 0+295,00; 0+309,00; 0+528,00; 0+605,00; Odc. B – 0+009,00
2	A-10	1	1xP	Odc. A – km 0+527;
3	B-2	2	1xP/1xI	Odc. A – km 0+301,00; 0+309,00
4	B-18	1	1xI	Odc. A – km 0+021,00
5	B-21	2	2xP	Odc. A – km 0+290,00; 0+332,00
6	B-22	2	2xP	Odc. A – km 0+305,00; 0+306,00
7	B-33	1	1xI	Odc. A – km 0+034,00;
8	B-43	1	1xP	Odc. B – km 0+010;
9	B-44	1	1xP	Odc. B – km 0+009;
10	D-1	6	6xP	Odc. A – ul. Gdańska, km 0+030,00; 0+260,00; 0+332,00; 0+513,00; 0+548,00;
11	D-3	1	1xP	Odc. A – km 0+272,00
12	D-4a	1	1xP	Odc. B – 0+010,00
13	D-15	2	1xP/1xI	Odc. A – km 0+463,00; 0+563,00
14	D-46	4	3xP/1xI	Odc. A – km 0+272; 0+605; Odc. B – km 0+010;
15	D-47	4	3xP/1xI	Odc. A – km 0+309; 0+605; Odc. B – km 0+009;
16	G-1a	1	1xI	Odc. A – km 0+527,00

17	G-1b	1	1xI	Odc. A – km 0+567,00
18	G-1c	1	1xI	Odc. A – km 0+607,00 – przesunięty z 0+615;
19	T-0	1	1xI	Odc. A – km 0+021,00
20	T-6a	2	2xP	Ul. Gdańska; Odc. A – km 0+030,00
	SUMA	42	Nowe – 30/Istn. - 12	

7. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidziany termin wprowadzenia nowej organizacji ruchu – po zakończeniu prac budowlanych.

Wrocław, czerwiec 2013 r.

Sporządził:

dr inż. Arkadiusz Dróżdż

mgr inż. Szymon Piątkowski

mgr inż. Marcin Tuliszka