

Autorska Pracownia Projektowa
mgr inż. Bartosz Sontowski
ul. Wierzbowa 8
75-635 Koszalin
NIP 669-151-48-44
tel. 502 168 562
adres do korespondencji:
75-644 Koszalin, ul. Świerkowa 27

PROJEKT
ORGANIZACJI RUCHU

**Przebudowa drogi powiatowej ulicy Karlińskiej do ulicy
Lubkowskiej w miejscowości Gościno.**

**Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Kołobrzegu, ul. Gryfitów 8,
78-100 Kołobrzeg**

Zawartość opracowania:

Opis TECHNICZNY

Orientacja 1:10000

Projekt zagospodarowania terenu - organizacja ruchu 1:500

Branża drogowa:

projektował: mgr inż. Bartosz Sontowski upr. nr ZAP/0115/POOD/07
sprawdził: mgr inż. Jan Sontowski
upr § 2 ust.1, § 5 ust.1, § 13 ust.1p.3b nr A/PB/8300/40/84 WBPPAiNB Koszalin
Opracował: mgr inż. Wojciech Lehmann

Koszalin 07.2017

OPIS TECHNICZNY

do projektu ORGANIZACJI RUCHU przebudowy dróg powiatowych -
ulicy Karlińskiej do ulicy Lubkowskiej w miejscowości Gościno.

1. Podstawa opracowania i wykorzystane materiały

- Umowa – zlecenie na opracowanie projektu;
- Obowiązujące przepisy i normy projektowe w tym jako wiodące, rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (z późn. zmianami)
- Załącznik nr 1 ÷ 4 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. załącznik do nru 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r). (z późn. zmianami)
- Uzgodnienia z Inwestorem i zainteresowanymi stronami;
- Mapa , pomiar i inwentaryzacja do celów projektowych;

2. Przedmiot i zakres projektu

Projekt obejmuje wykonanie przebudowy istniejącej ulicy Karlińskiej do ulicy Lubkowskiej w miejscowości Gościno.

Przebudowa byłej drogi powiatowa klasy Z z uzupełnieniem chodnika po stronie północnej i drogi dla rowerów po stronie południowej na całej projektowanej długości.

Inwestycja nie zmienia rodzaju zagospodarowania terenu

Równolegle z przebudową drogi w pasie drogowym jest projektowana przebudowa uzbrojenia kanalizacji deszczowej , oświetlenie i kable telekomunikacyjne oraz zabezpieczane kolizje i zbliżenia z istniejącym uzbrojeniem. związanego z drogą: kanalizacja sanitarna, kable.

3. Opis stanu istniejącego z opisem projektowanych zmian

Jezdnia istniejąca o nawierzchni bitumicznej stan zły, szerokość ok 6-7m na odcinku o przekroju ulicznym o długości ok 200m z obustronnymi chodnikami ok 1.5 – 2.0m szerokości. Klasa techniczna L - lokalna, kategoria powiatowa.

Na podstawie prognozy ruchu przyjęto, następujące kategorie ruchu do nawierzchni - KR 3

Ruch kołowy do ok. 300P/h . występuje ruch ciężarowy. Ok 10 % ruchu.

Ruch pieszy mały kilka kilkanaście osób/godzinę.

Ruch rowerowy miejscowy mały. Ruch rowerowy turystyczny mały.

4.0 Opis rozwiązania projektowanego

Parametry techniczne projektowanej drogi

- Klasa drogi L lokalna;
- Kategoria ruchu: KR 3;
- Szerokość nawierzchni 5,0 – 6,0 m ;
- Szerokość chodników 1,5m do 2,5m;
- Szerokość ścieżki rowerowej 2,0m

Na całej długości trasy przewidziano zachowanie istniejących granic pasa drogowego.

4.1 Projekt zagospodarowania terenu

Po północnej (lewej) stronie za projektowano przebudowę i przedłużenie chodnika do skrzyżowania z ul. Lubkowicką. Po południowej (prawej) stronie za projektowano przebudowę chodnika na drogę dla rowerów i przedłużenie jej do skrzyżowania z ul. Lubkowicką.

Zaprojektowano przebudowę jezdni z wykonaniem kanalizacji deszczowej i oświetlenia. Rozwiązanie uwzględnia przebudowę ulicy Lubkowickiej i przebudowę ul. IV Dyw. W.P. wg odrębnego projektu (w realizacji).

Zjazdy i skrzyżowania

Pozostawiono wszystkie zjazdy istniejące. Wyposażono je w nowe nawierzchnie dostosowane do projektowanej przebudowy ulic. Ujęto zjazdy projektowane nowe do nowych projektów realizacji.

Skrzyżowania zwykłe, wykonano też włączenia do planowanych ulic.

Zadrzewienie i zieleń

Projekt nie powoduje konieczności wycięcia drzew.

Uzbrojenie i urządzenia nie związane z drogą.

Zaprojektowano zabezpieczenia istniejącego uzbrojenia celem usunięcia kolizji:

- Kable elektryczne;
- Wodociągi i kanalizacja;
- Telekomunikacja.

Ujęto regulacje wysokościowe studni i armatury w dostosowaniu do nowych rzędnych.

4.1 Projekt organizacji ruchu – główne założenia organizacji ruchu

Wykorzystano maksymalnie istniejący pas drogowy. Jezdnię poprowadzono jak w stanie istniejącym, chodni i drogę dla rowerów poprowadzono przy skrajach pasa drogowego. Uzyskano oddzielenie ich od jezdni pasem zieleni. Wykonana droga dla rowerów i chodnik zapewniają połączenia na odcinku planowanej budowy miasta.

Projekt nie zmienia istniejącej organizacji ruchu z wyjątkiem wspomnianego już rozwiązania dla pieszych i rowerów. W projekcie ujęto też wymianę oznakowania stosowanego na

odcinkach poza terenem zabudowanym na znaki stosowane na terenie zabudowanym (np. zamiast A-6a zastosowano D-1) i ustawiono je w odpowiednich odległościach.

Nie stosowano oznakowania poziomego, z wyjątkiem oznakowania przejść oraz linii w osi jezdni na długości ustalonej w projekcie przebudowy ul. IV Dyw. W.P..

Organizację ruchu i oznakowanie pokazano na rysunku.

5. Wymagania dotyczące znaków

Usytuowanie znaków w terenie powinno nastąpić zgodnie z niniejszym projektem oraz według zasad określonych w załącznikach nr 1 ÷ 4 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. załącznik do nru 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r).

Znaki poziome należy wykonać jako grubowarstwowe w technologii chemoutwardzalnej z wyjątkiem ścieżek dla rowerzystów gdzie należy wykonać oznakowanie cienkowarstwowe P-23. Znaki pionowe:

- znaki z folii typu 1

- znak A-7, B-2, B20 i D-6, D-6a, D-6b z folii typu 2.

Wielkość znaków pionowych – znaki średnie, z wyjątkiem oznakowania ścieżek i chodników. Znaki dot. chodników i ścieżek rowerowych – mini (C-13/16; C-13a; C-13a/16/a).

Słupki do znaków i bariery ocynkowane nie malowane. Zastosować słupki o śr. 60mm. Tablice znaków należy zakontrować względem słupka, zastosować dodatkową śrubę mocującą obejmę znaku ze słupkiem. Zamocowanie znaków (i słupków) uniemożliwiające obrót. Znaki pionowe podwójnie gięte uniemożliwiające zginanie. W każdym znaku pionowym należy zastosować dodatkowe śruby (3 sztuki na jednej obejmie) łączącą obejmę znaku ze słupkiem.

Wszystkie znaki pionowe powinny być zamocowane na słupkach itp. na wysokości min 2,4m. Dotyczy to również znaków ustawionych poza chodnikami ze względu na widoczność pieszych oraz skrajnię i widoczność dla ruchu pieszych i rowerów.

Zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik do nru 220 poz. 2181 Dz. U. z 2003 r).

6. Zdjęcie zbędnego oznakowania.

Na rysunku organizacji ruchu pokazano wszystkie znaki, które projekt przewiduje. Są tu też znaki istniejące przewidziane do pozostawienia, najczęściej w nowych lokalizacjach.

Do likwidacji należy przewidzieć zdjęcie starych drogowskazów, ich treść ani rodzaj nie jest w pełni zgodny z przepisami. Dotychczasowe dotyczyły dróg wojewódzkich (z numerami), obecnie drogowskazy dotyczą podania kierunków na drogach gminnych i powiatowych. Stare drogowskazy powinny być zdjęte po ustawieniu nowych drogowskazów – roboty te są ujęte w ramach przebudowy ulicy IV Dyw.W.P.

7. Termin wprowadzenia oznakowania

Oznakowanie należy wprowadzić po zrealizowaniu przebudowy na odpowiednim etapie robót. Termin do ustalenia przez zarządzającego ruchem. Istniejące znaki, które w wyniku przebudowy muszą być przestawione lub zdjęte, a ustalenia na nich zawarte są obowiązujące w trakcie robót, należy przestawić i zdjąć po wykonaniu odpowiedniego odcinka przebudowy.

8. Zestawienie nowego oznakowania

Znaki pionowe

Znaki ostrzegawcze - średnie

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
A-7	"ustąp pierwszeństwa"	2	2
A-3	zakręty pierwszy w rawo	1	-
A-30	"inne niebezpieczeństwo"	1	1

Znaki nakazu - mini

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
C-13/16 kreska pionowa	"droga dla pieszych i rowerów"	3	3
C-16/13 kreska pionowa		1	1
C-16/13 kreska pozioma		2	1
C-13a	"koniec drogi dla rowerów"	2	-

Znaki informacyjne - średnie

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
D-1	"droga z pierwszeństwem"	3	3
D-6	"przejście dla pieszych"	6	6

Tabliczki do znaków

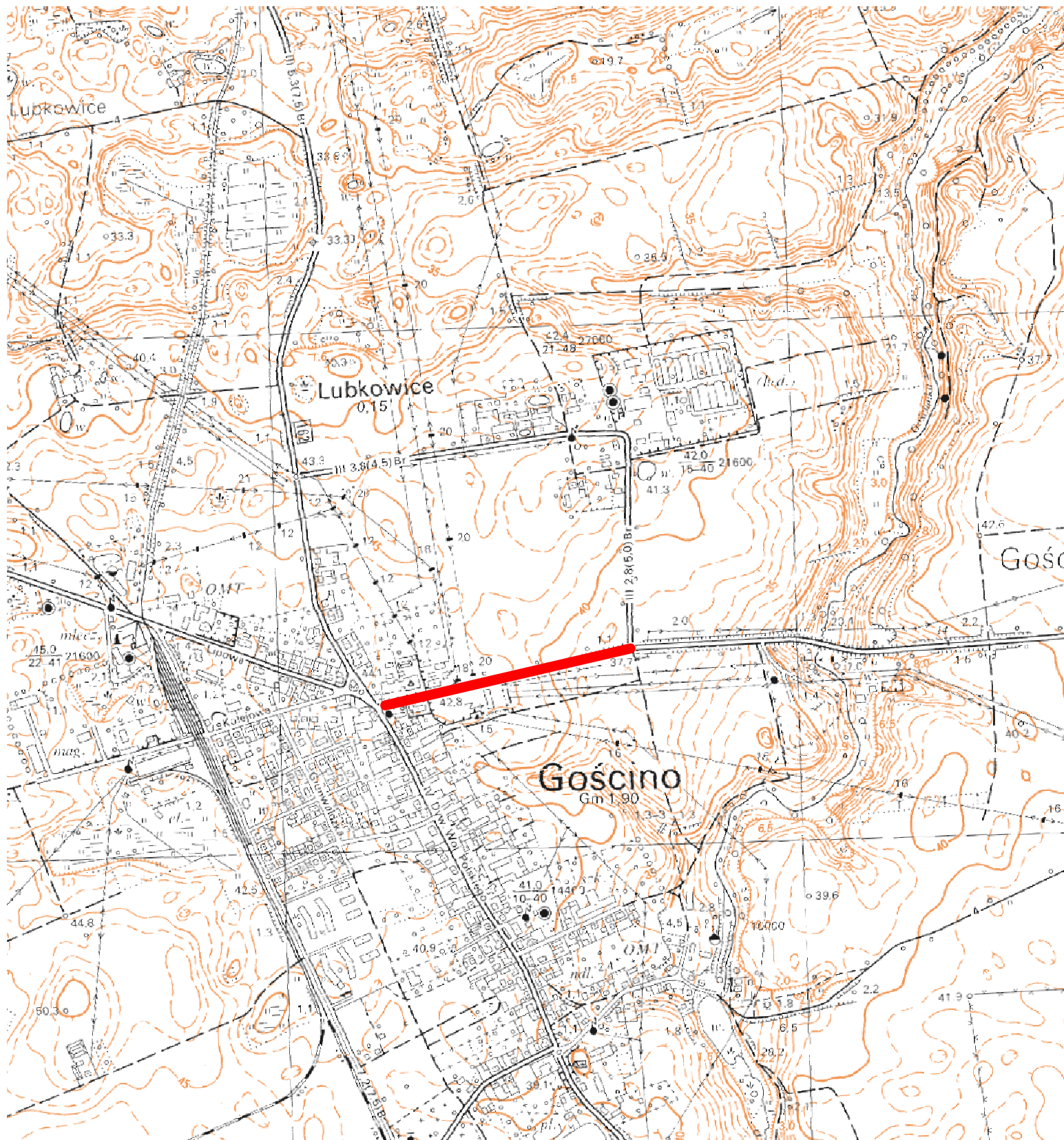
Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
T-4	" liczba zakretów – 3 "	istniejąca	-
T - ... do znaku A30	"inwalidzi"	istniejąca	-

6.2.Znaki poziome

Symbol znaku (linii)	Opis	Zużycie jednostkowe	Obmiar
P-4	"linia podwójnie ciągła"	0.24m2/mb	20mb

P-6	"linia ostrzegawcza"	0.08m ² /mb	50mb
P-10	"przejście dla pieszych"	0,5m ² /1m ²	4*6*4 = 24m ²
P-14	"linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów"	0.375m ² /mb	2,25m ²
P-23	"symbol roweru"	0.76m ² /mb	3,04m ²

Opracował mgr inż Bartosz Sontowski



— — zakres opracowania

Przebudowa drogi powiatowej ulicy Karlińskiej do ulicy Lubkowskiej w miejscowości Gościno

RYСУNEK

Orientacja

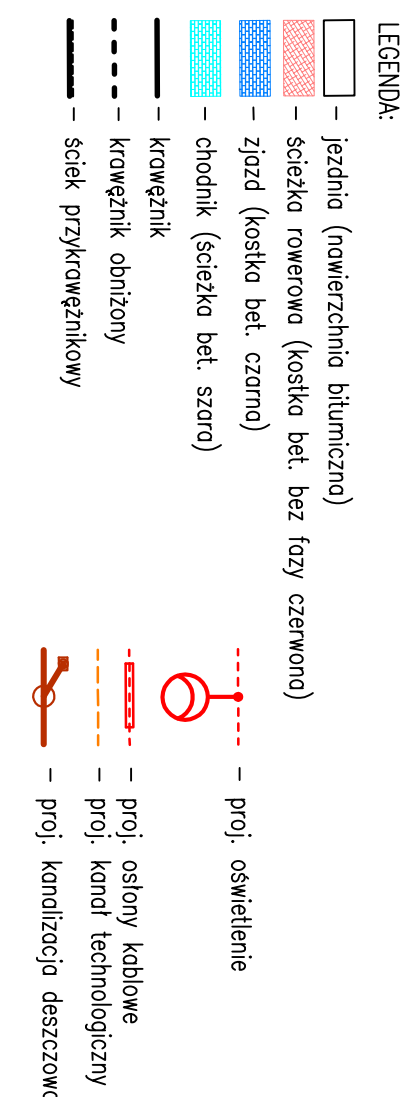
AUTORSKA PRACOWNIA
PROJEKTOWA
mgr inż. Bartosz Sontowski
75-635 KOSZALIN, ul. Wierzbowa 8
tel. 502 188 562

projektował:
mgr inż. Bartosz Sontowski
sprawdził:
mgr inż. Jan Sontowski
opracował:

uprawnienia do proj. bez ograniczeń
w spec. drogowej nr ZAP/0115/P000/07
upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b
nr A/PB/8300/40/84 MBPAINB Koszalin

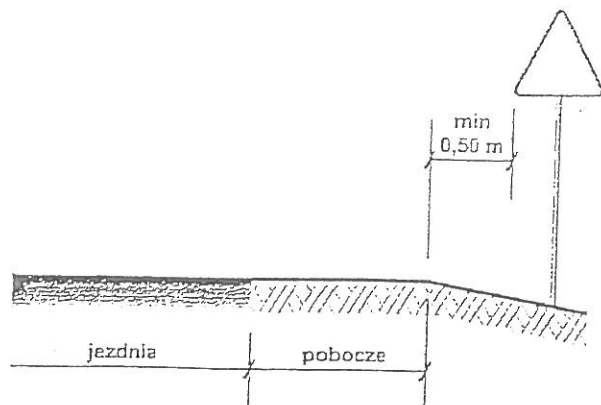
[Signature]
[Signature]

DATA
sierpień 2016
SKALA
1:10000
RYS.
0

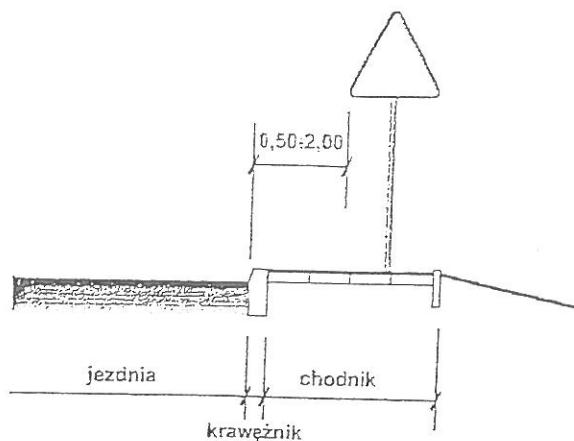


Przebudowa drogi powiatowej ulicy Karłińskiej do ulicy Lubkowieckiej w miejscowości Gościno	
STADIUM	
Stadia organizacja ruchu	
projektant: mgr inż. Bartosz Sombiński opracował: mgr inż. Jan Sombiński	uprawnienia do proj. bez ograniczeń in spec. dopuszcz. nr 04015/19000/07 upr. § 2 art. 18 i § 13 ust. pkt 3b nr 4/19/2004/04/4 wyrażenie zezwolenia DATA Wzrzesień 2016 SKALA 1:500 PRZ. 1
AUTORSKA PRACOWNIA PROJEKTOWA "Pracownia Inżynierska" ul. 100-lecia Wolności 144, 20-038 Białystok tel. 22 634 18 322	

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



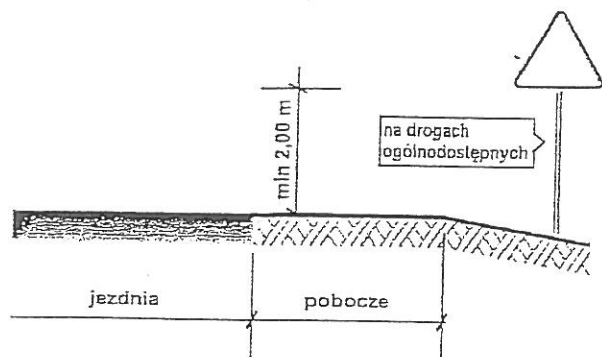
b) na ulicach

UWAGA!

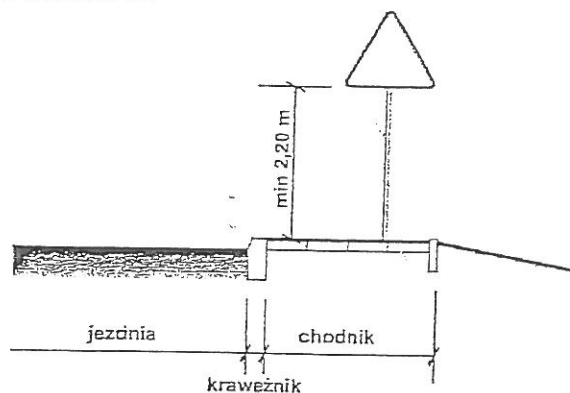
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony, na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w odległości nie większej niż 5m od krawędzi jezdni.

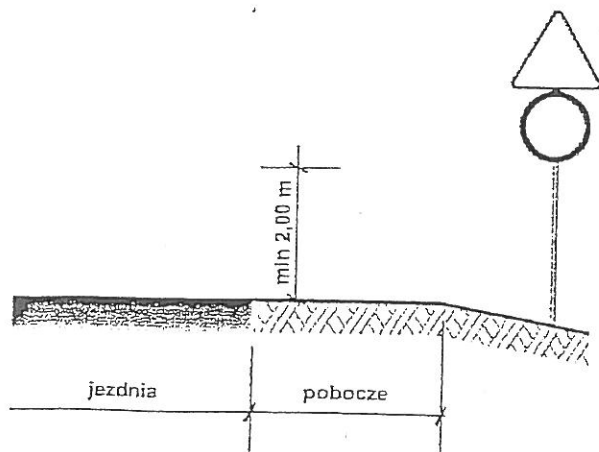
2. Wysokość umieszczania znaków



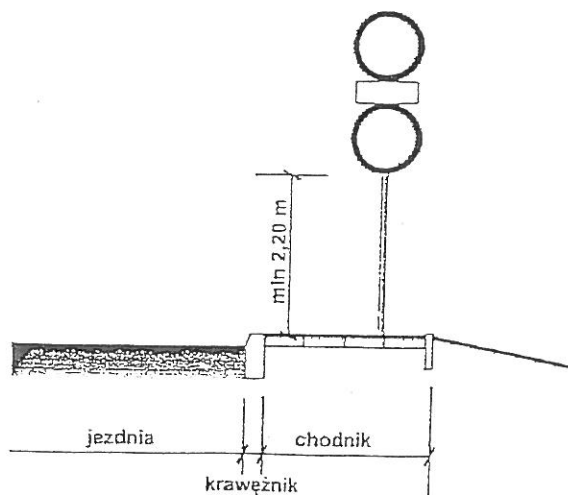
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach.



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



c) dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice,



d) dwóch na jednym słupku na ulicach,

UWAGA!

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na tej drodze /lub ulicy/ czyli znaki z grupy wielkości "duże". W grupie tej znaki ostrzegawcze w kształcie trójkąta równobocznego posiadają długość boku 1050 mm, a okrągłe znaki zakazu i nakazu średnicę wielkości 900mm, natomiast znaki informacyjne o kształcie prostokąta o długości podstawy 900mm.