

Inwestycja:

Stała organizacja ruchu dla Inwestycji pn. „Budowa drogi w obrębie Ustowo od drogi krajowej nr 13 do ul. Floriana Krygiera w Szczecinie”

miejsowość:

Przeclaw, Gmina Kolbaskowo

Inwestor:

**Gmina Kolbaskowo
72-001 Kolbaskowo 106**

Faza:

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Branża:

drogowa

Opracował i projektował:

mgr inż. Elżbieta Janczyńska

Uprawnienia budowlane: ZAP/0125/POOK/10 z 15.12.2010 r.
do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

mgr inż. Kazimierz Matecki

Uprawnienia budowlane: 130/Sz/84 z 13.04.1984 r.
do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

Data wykonania: **luty 2016 r.**

SPIS TREŚCI

| | | |
|-------|---|----|
| I. | PODSTAWA OPRACOWANIA | 3 |
| II. | PRZEDMIOT INWESTYCJI | 3 |
| 2.1 | Przedmiot i zakres opracowania | 3 |
| 2.2 | Opis stanu istniejącego i projektowane zmiany | 3 |
| 2.2.1 | Oznakowanie skrzyżowania z DK13..... | 4 |
| 2.2.2 | Oznakowanie skrzyżowania drogi gminnej z drogą krajową 13 (ul. Floriana Krygiera)..... | 4 |
| 2.2.3 | Oznakowanie skrzyżowania dróg gminnych w km 0+600,85..... | 5 |
| 2.2.4 | Oznakowanie połączenia drogi gminnej z drogą wewnętrzną (droga dojazdowa do zbiornika) w km 0+976,43..... | 5 |
| 2.2.5 | Oznakowanie drogi gminnej..... | 6 |
| III. | WARUNKI TECHNICZNE DLA PIONOWYCH I POZIOMYCH ZNAKÓW DROGOWYCH | 6 |
| 3.1 | Kategorie znaków pionowych..... | 7 |
| 3.2 | Wielkości znaków pionowych..... | 7 |
| 3.3 | Materiał na znaki pionowe | 8 |
| 3.3.1 | Tarcza znaku..... | 8 |
| 3.4 | Konstrukcje wsporcze..... | 8 |
| 3.5 | Oznakowanie poziome | 9 |
| | Załączniki graficzne | 11 |

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1 Umowa nr 34/2015 z 27.01.2015 r.
- 1.2 Wizja lokalna wraz z inwentaryzacją do celów projektowych;
- 1.3 Mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- 1.4 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity) (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137);
- 1.5 Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z dnia 12 października 2002 roku z późniejszymi zmianami).
- 1.6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 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 z dnia 23 grudnia 2003 roku).

II. PRZEDMIOT INWESTYCJI

2.1 Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest Projekt Stałej Organizacji Ruchu dla drogi gminnej łączącej drogę krajową nr 13 z ul. Floriana Krygiera w Szczecinie, przebiegającej przez teren „szklarni gumieńce”.

Zakresem opracowania jest oznakowanie pionowe i poziome odcinka drogi gminnej:

- od km 0+015 (dz. nr ew. 44 obręb Ustowo) do km 1+122,17;
- skrzyżowanie dróg gminnych w km 0+600,85;
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną w km 0+976,43 (droga dojazdowa do zbiornika).

2.2 Opis stanu istniejącego i projektowane zmiany

Inwestycja zlokalizowana jest w Gminie Kołbaskowo, Powiecie Polickim w Województwie Zachodniopomorskim. Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną z betonu asfaltowego. Szerokość istniejącej drogi wynosi średnio 5,8-6,0 m. Droga łączy drogę krajową nr 13 z ul. Floriana Krygiera.

Droga służy głównie jako dojazdowa do znajdujących się obiektów handlowo – usługowo – produkcyjnych i czynnych szklarni ogrodniczych. Wzdłuż drogi brakuje ciągów pieszych, piesi poruszają się po jezdni. Blisko nawierzchni znajdują się ogrodzenia będące w skrajni drogowej.

Nawierzchnia posiada fragmentaryczne obramowanie krawężnikiem.

Droga przebiegająca przez teren szklarni posiada oznakowanie pionowe progu zwalniającego zlokalizowanego w km ok. 0+980, którego w chwili obecnej nie ma, natomiast oznakowanie pionowe znajduje się w bardzo złym stanie technicznym i zostało przeznaczone do likwidacji.

Od strony drogi krajowej DK13 skrzyżowanie z drogą przebiegającą przez teren szklarni jest oznakowane znakami pionowymi D-1 „droga główna” w ciągu drogi krajowej, natomiast od strony drogi przebiegającej przez teren szklarni znakiem B-20 „Stop”. Nie przewiduje się zmiany oznakowania tego skrzyżowania.

Dojazd na teren szklarni od strony ul. Floriana Krygiera (DK 13) nie był oznakowany jako skrzyżowanie dróg i był traktowany jako zjazd.

Projektowana droga przebiegająca przez teren szklarni będzie realizowana w oparciu o Decyzję ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej) i uzyska status drogi gminnej.

Z chwilą wybudowania drogi gminnej, zgodnie z ustawą z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 15.460 z późn. zmianami), połączenie obu dróg uzyska status skrzyżowania zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt. 9 „*skrzyżowanie dróg publicznych*”:

a) jednopoziomowe – przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie”.



Rys. 1 Plan orientacyjny przebiegu drogi przez teren szklarni (— droga przebiegająca przez teren szklarni)

2.2.1 Oznakowanie skrzyżowania z DK13

W przedłożonym projekcie stałej organizacji ruchu skrzyżowanie drogi gminnej z drogą krajową nr 13 pozostawia się bez zmian. Lokalizacja istniejących znaków pionowych została pokazana na rysunkach planu sytuacyjnego.

2.2.2 Oznakowanie skrzyżowania drogi gminnej z drogą krajową 13 (ul. Floriana Krygiera)

Skrzyżowanie oznakowano znakami A-7 „ustąp pierwszeństwa przejazdu” od strony drogi gminnej podporządkowanej. Natomiast w ciągu drogi głównej ul. Floriana Krygiera skrzyżowanie posiada istniejące oznakowanie znakami D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu”.

W ciągu ul. Floriana Krygiera nie przewiduje się zmian w oznakowaniu poziomym ani pionowym. Wprowadza się oznakowanie skrzyżowania znakiem pionowym A-7 uzupełnionym

oznakowaniem poziomym P-13 „ustęp pierwszeństwa przejazdu” oraz uzupełnieniem oznakowania osiowego linią P-1b.

Ponadto należy odnowić istniejące oznakowanie poziome przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Floriana Krygiera z projektowaną drogą gminną oraz wprowadzić oznakowanie tego przejścia znakami pionowymi D-6.

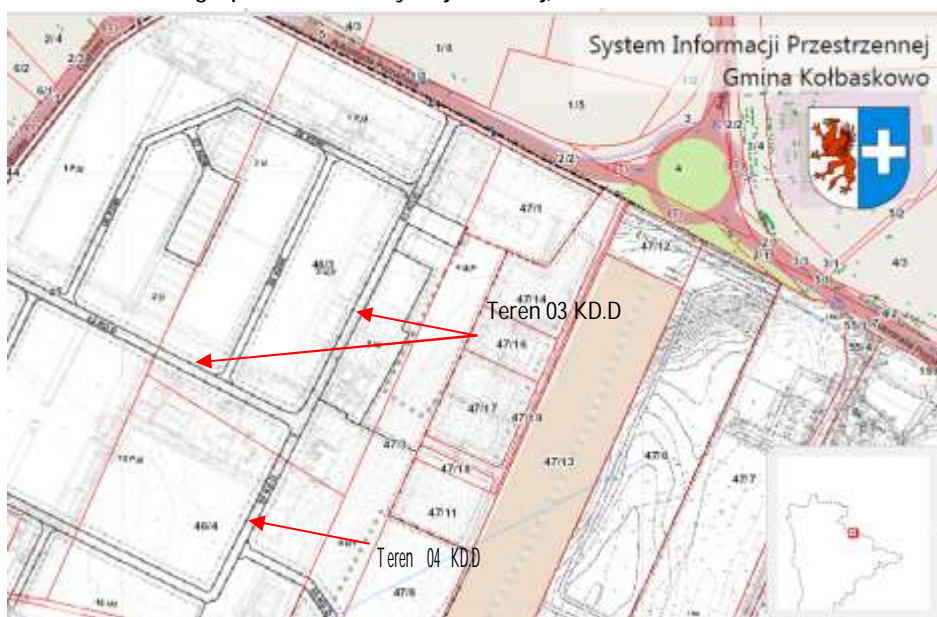
Uporządkowanie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu rozszerzono o oznakowanie drogi wewnętrznej prowadzącej do salonów samochodowych i hotelu Silver poprzez ustawienie znaków D-46 „początek drogi wewnętrznej” i D-47 „koniec drogi wewnętrznej” ustawionych na jednym słupku.

2.2.3 Oznakowanie skrzyżowania dróg gminnych w km 0+600,85

Skrzyżowanie oznakowano znakami A-7 „ustęp pierwszeństwa przejazdu” od strony drogi podporządkowanej. Natomiast w ciągu drogi głównej skrzyżowanie oznakowano znakami D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu” z dodatkowymi tabliczkami określającymi przebieg dróg na skrzyżowaniu T-6a.

Oznakowanie skrzyżowania dróg wynika z zapisania ich w planie zagospodarowania przestrzennego jako drogi publiczne klasy dojazdowej (§ 23. „Na terenach, o łącznej powierzchni 3,7968 ha, oznaczonych na rysunku planu symbolem 03 KD.D o powierzchni 2,0118 ha, 04 KD.D o powierzchni 1,3466 ha i 05 KD.D o powierzchni 0,4384 ha, ustala się:

1. przeznaczenie terenu: droga publiczna klasy dojazdowej)”



Rys. 2 Wycinek planu zagospodarowania przestrzennego (UCHWAŁA NR XV/139/2015 RADY GMINY KOŁBASKOWO z dnia 29 grudnia 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu w części obrębów Przeclaw, Ustowo i Warzymice w gminie Kolbaskowo

2.2.4 Oznakowanie połączenia drogi gminnej z drogą wewnętrzną (droga dojazdowa do zbiornika) w km 0+976,43

Drogę oznaczoną jako „droga dojazdowa” w km 0+976,43 zaliczono do kategorii dróg wewnętrznych i oznakowano ją znakami D-46 „początek drogi wewnętrznej” i D-47 „koniec drogi wewnętrznej”.

2.2.5 Oznakowanie drogi gminnej

W ciągu drogi gminnej na całym odcinku wprowadzono znaki B-36 „zakaz zatrzymywania i postoju” w celu wyeliminowania parkowania pojazdów ograniczających przepustowość drogi gminnej. Parkowanie pojazdów odbywa się na terenach działek prowadzących działalność produkcyjno – handlową. Z przeprowadzonej analizy parkowania pojazdów wynika, iż ilość stanowisk parkingowych zabezpiecza wszystkie potrzeby w tym zakresie.

Dodatkowo zaprojektowano budowę 2 zatok postojowych umożliwiających, równoległe do krawędzi jezdni, parkowanie pojazdów osobowych:

- w km 0+815 przewidziano 9 miejsc postojowych;
- w km 1+068 przewidziano 6 miejsc postojowych.

Zatoki te oznakowano znakami D-18 „parking” z tabliczką T-30i „wskazująca postój całego pojazdu na jezdni równoległe do krawężnika”, natomiast koniec znakiem D-18 z tabliczką T-3a „Tabliczka wskazująca koniec miejsca przeznaczonego na postój”.

Ponadto projektuje się miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych wskazanych na planszy oznakowania. Miejsca te zostaną oznakowane znakami D-18a „parking-miejsce zastrzeżone” z tabliczką T-29.

W ciągu drogi gminnej zaprojektowano chodnik stanowiący połączenie piesze chodników istniejących w pasie drogi krajowej DK 13 i ul. Floriana Krygiera z projektowanymi chodnikami wzdłuż drogi gminnej. Z uwagi na istniejącą zabudowę przebieg chodnika zaprojektowano na odcinku od początku trasy do km 1+000 po stronie lewej, natomiast od km 0+988 do końca trasy chodnik zaprojektowano po stronie prawej. W miejscu zmiany lokalizacji chodnika zaprojektowano przejście dla pieszych oznakowane znakami D-6 oraz oznakowaniem poziomym P-10 „przejście dla pieszych” i P-14 „linia warunkowego zatrzymania.” Dodatkowe przejście dla pieszych wyznaczono w km 0+880 w rejonie zatoki postojowej, przejście oznakowano znakami D-6 oraz oznakowaniem poziomym P-10 „przejście dla pieszych” i P-14 „linia warunkowego zatrzymania.”

Ciąg drogi gminnej oznakowano znakami poziomymi P-1b „linia pojedyncza przerywana - krótka”, natomiast w rejonie skrzyżowania w km 0+600,85 wprowadzono oznakowanie znakami P-4 „podwójna linia ciągła” oraz P-1e „linia pojedyncza przerywana — prowadząca szeroka”.

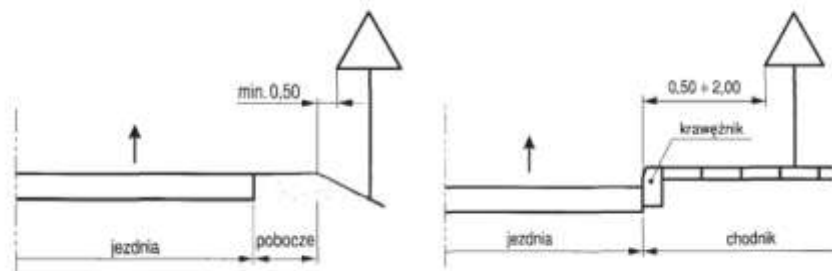
III. WARUNKI TECHNICZNE DLA PIONOWYCH I POZIOMYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

Do ustawienia znaków i urządzeń BRD zgodnie ze *Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych i warunkach ich umieszczania na drogach, Załącznik nr 1 pkt. 1.2 Wielkości i wymiary*, należy zastosować znaki:

- 1) małe (M)
 - na drogach gminnych (...).

Znaki A-7 i B-20 powinny mieć grupę wielkości średnią (S).

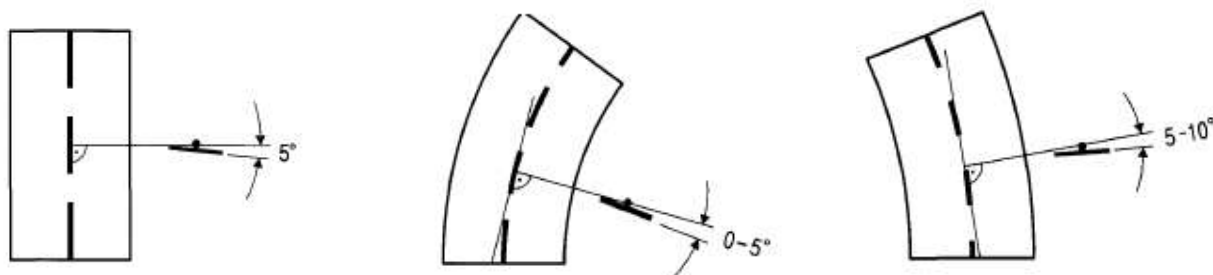
- Odległość znaków:



- Wysokość umieszczania znaków:



- Odchylenie poziome tarczy znaków:



odcinek prosty

łuk poziomy prawy

łuk poziomy lewy

3.1 Kategorie znaków pionowych

Projektowane oznakowanie pionowe obejmuje wykonanie następujących kategorii znaków:

- A – ostrzegawcze;
- B – zakazu;
- D – informacyjne;
- T - tabliczki.

3.2 Wielkości znaków pionowych

Należy stosować znaki drogowe wykonane w technice odblaskowej i posiadające znak bezpieczeństwa B, wg poniższych wielkości:

- znaki ostrzegawcze:

| grupa wielkości | długość podstawy (mm) |
|-----------------|-----------------------|
| S (średnie) | 900 |

- zakazu:

| grupa wielkości | średnica (mm) |
|-----------------------|------------------|
| M (małe) | 600 |
| S (średnie)-znak B-20 | 800 |

– znaki informacyjne:

| grupa wielkości | długość podstawy I (mm) |
|-----------------|----------------------------|
| M (małe) | 600 |

3.3 Materiał na znaki pionowe

3.3.1 Tarcza znaku

Tarcze znaku należy wykonać z blachy ocynkowanej ogniowo grub. 1.25 mm o podwójnie giętych krawędziach na obwodzie.

Powierzchnia czołowa tarczy znaku powinna być równa – bez wgłęć, pofałdowań i otworów montażowych. Dopuszczalna nierówność wynosi 1 mm/m.

Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące wyrób i producenta w sposób trwały oraz szczegółowo określające parametry techniczne danego produktu:

- nazwę producenta,
- miesiąc i rok produkcji znaku,
- typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku,
- oznakowanie znakiem budowlanym lub znakiem CE i numer certyfikatu.

3.3.2 Lico znaku

Znak powinien być wykonany w technice odblaskowej z folii typu I, za wyjątkiem znaku B-20, D-6 i A-7, które powinny być pokryte folią typu II. Zastosowane folie odblaskowe muszą posiadać ważną aprobatę techniczną wydaną przez IBDiM. Nie jest dopuszczalne stosowanie folii różnych typów i producentów na danej tarczy znaku lub tablicy.

3.4 Konstrukcje wsporcze

Znaki należy umieścić na słupkach ocynkowanych z rur Ø 60 mm i długości wynikającej z wysokości zamontowania znaku. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m.

Góra słupka winna być zabezpieczona korkiem przed warunkami atmosferycznymi.

Drobne elementy takie jak śruby, podkładki, kątowniki mocujące, uchwyty winny być ocynkowane.

W zależności od warunków lokalnych na drodze znaki powinny być umieszczane na wysięgnikach z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej.

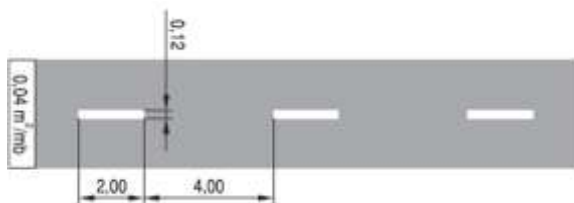
3.5 Oznakowanie poziome

Do wyznaczenia oznakowania poziomego należy zastosować technikę malowania cienkowarstwowego 0.3-0.8 mm (mierzona na mokro). Oznakowanie cienkowarstwowe wykonane z farby białej drogowej na bazie rozpuszczalników, metodą natryskową.

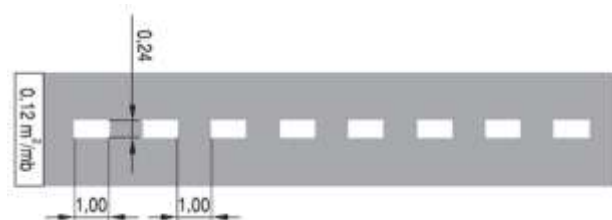
Zastosowane na oznakowanie poziome materiały winny odpowiadać wymaganiom PN-EN 1436 – Materiały do poziomego oznakowania dróg – Wymagania, oraz PN-EN 1871 – Materiały do poziomego oznakowania dróg – Właściwości fizyczne.

Projekt stałej organizacji ruchu wprowadza następujące oznakowanie drogowe poziome:

P – 1b Linia pojedyncza przerywana – krótka



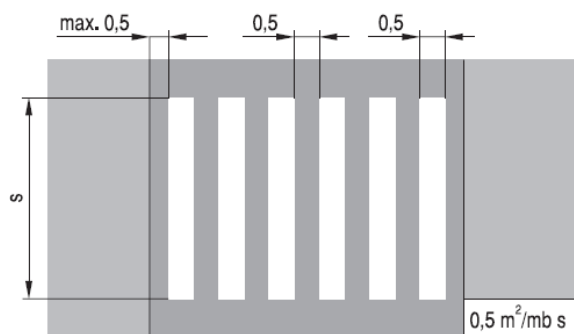
P – 1e Linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka



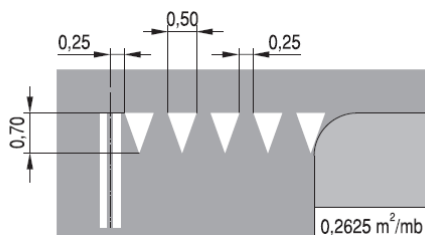
P – 4 Linia podwójna ciągła



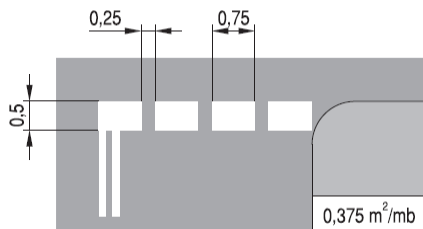
P – 10 Przejście dla pieszych



P – 13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”



P – 14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”



Miejsca dla osób niepełnosprawnych P-24



Zgodnie z pkt. 5.2.9.2 Załącznika nr 2 szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych poziomych i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. nr. 220, poz. 2181 z późniejszymi zmianami”) znak poziomy P-24 „symbol osoby niepełnosprawnej” umieszcza się na nawierzchni barwy niebieskiej.

Uzgodnienia

Załącznik nr 1 Zatwierdzenie Stałej Organizacji Ruchu przez Prezydenta Miasta Szczecin [WGKiOŚ-III.7221.S-145.2016.KB z 19.10.2016 r.];

Załącznik nr 2 Zatwierdzenie Stałej Organizacji Ruchu przez Starostę Polickiego [KD.7120.176.1.2016.JW z 7.11.2016 r.];

Załączniki graficzne

Rys. 1 Plan orientacyjny;

Rys. 2.1 Plansza oznakowania Arkusz 1;

Rys. 2.2 Plansza oznakowania Arkusz 2