

Tom VI egz. 2



Temat :

PROJEKT WYKONAWCZY
„ Budowa dróg wraz z drogą dojazdową dla potrzeb
Specjalnej Strefy Ekonomicznej
– ul. Bugno – ul. Koszalińska w Szczecinku ”

Branża : **Projekt stałej organizacji ruchu**

Inwestor :

Miasto Szczecinek

<i>Branża:</i>	<i>Opracował:</i>	<i>Projektant :</i>
<i>drogowa</i>	<i>inż. Jerzy</i> <i>Kalociński</i> 	<i>mgr inż.</i> <i>Małgorzata Dydek</i>  <i>ZPNB-U.73425/10/98</i>

Koszalin, maj 2008r.

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W SZCZECINIE**

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003r r., Nr 56 poz. 515, ze zmianami) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177 poz. 1729)

1. Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, w części:
a) bez zmian, b) ze zmianami lub uwagami:

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu..... 14.3/2008

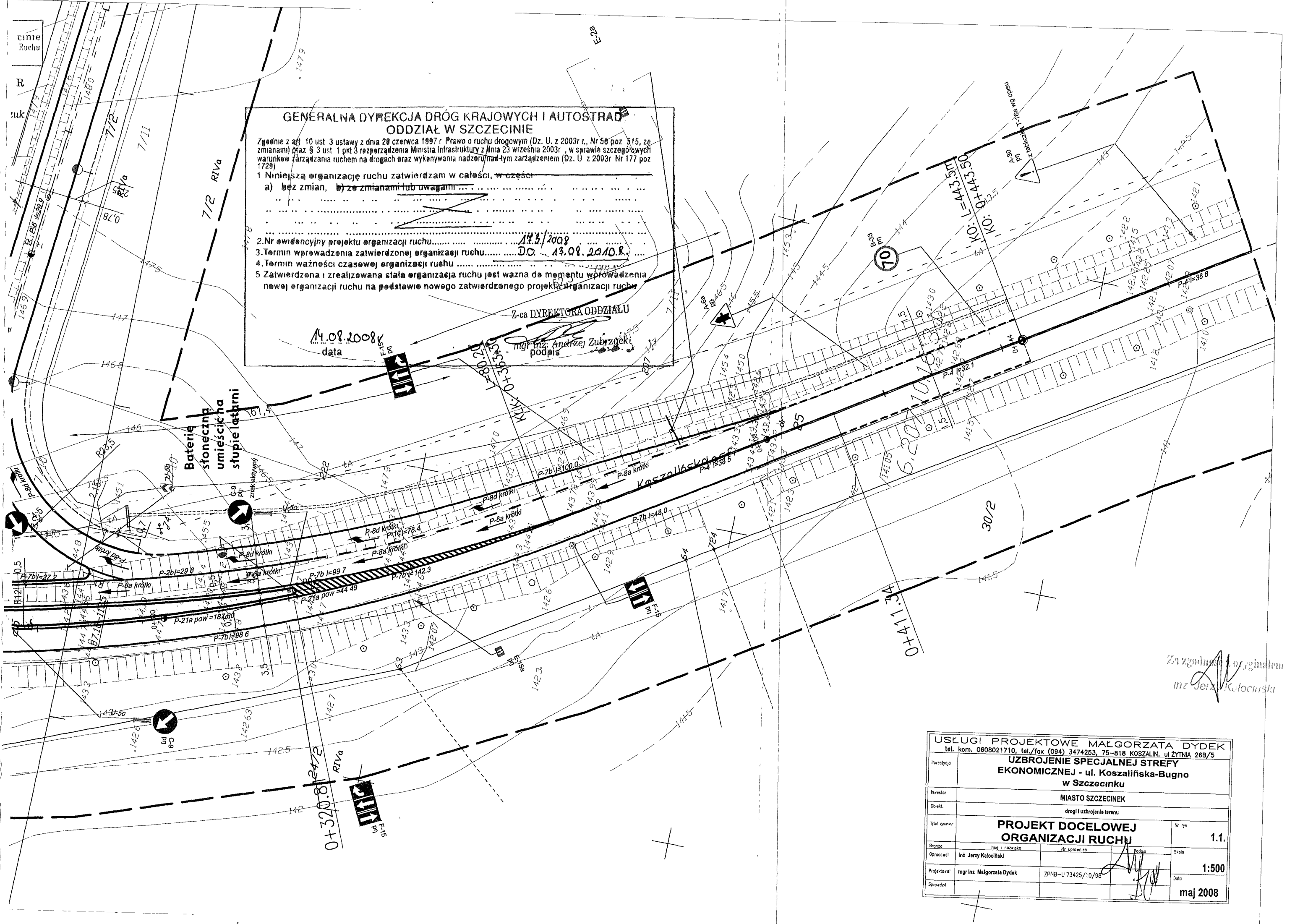
3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu..... DO 13.08.2010.R.

4. Termin ważności czasowej organizacji ruchu

5. Zatwierdzona i realizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU
mgr inż. Andrzej Zubrzycki
podpis

14.08.2008
data



Za zgodnym z projektem
mgr inż. Jerzy Kalociński

USŁUGI PROJEKTOWE MAŁGORZATA DYDEK tel. kom. 0608021710, tel./fax (094) 3474253, 75-818 KOSZALIN, ul. ŻYTNA 26B/5			
INWESTYCJA UZBROJENIE SPECJALNEJ STREFY EKONOMICZNEJ - ul. Koszalińska-Bugno w Szczecinku			
INWESTOR MIASTO SZCZECINEK			
OBJEKT drogi i uzbrojenie terenu			
TYTUŁ GŁÓWNY PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU			Nr. rys. 1.1.
BRANŻA Inż. i nazwa	Nr. uprawnień	Podpis	Skala 1:500
Opracował Inż. Jerzy Kalociński			Data maj 2008
Projektował mgr inż. Małgorzata Dydek	ZPNB-U 73425/10/98		
Sprawdził			

Szczecinek 28.05.2008 r.

TI-5420-1/8/08

**Usługi Projektowe
Małgorzata Dydek
ul. Żytnia 26b/5
75-818 Koszalin**

**Dotyczy: Zaopiniowanie projektu organizacji ruchu dla zadania pn. „ Budowa dróg
wraz z drogą dojazdową dla potrzeb Specjalnej Strefy Ekonomicznej – ul. Bugno – ul.
Koszalińska w Szczecinku”.**

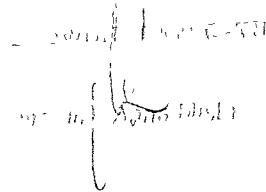
Miasto Szczecinek, Referat Techniczno-Inwestycyjny opiniuje pozytywnie
przedłożony projekt organizacji ruchu dla zadania : „ Budowa dróg wraz z drogą dojazdową
dla potrzeb Specjalnej Strefy Ekonomicznej – ul. Bugno – ul. Koszalińska w Szczecinku” pod
warunkiem:

- na początku „ślepego” odcinka drogi za skrzyżowaniem ustawić znak D-4a.

Otrzymują:

1/ Adresat

2/ Ref. TI a/a


Małgorzata Dydek

L.dz-4393/ 08

**USŁUGI PROJEKTOWE
MAŁGORZATA DYDEK
75-818 Koszalin
ul. Żytnia 26B/5**

Dotyczy : zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu - budowa dróg dla potrzeb Specjalnej Strefy Ekonomicznej ul. Bugno - ul. Koszalińska w Szczecinku

Zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym ruchem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 2003 r.) ,

opiniuję pozytywnie

projekt stałej organizacji ruchu - budowa dróg dla potrzeb Specjalnej Strefy Ekonomicznej ul. Bugno - ul. Koszalińska w Szczecinku

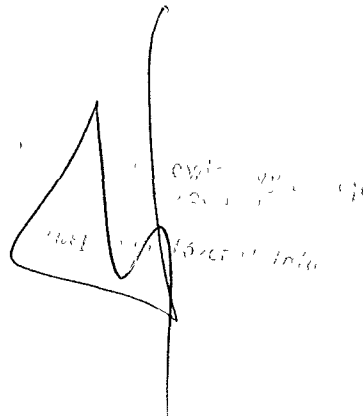
Jednocześnie proszę o poinformowanie przynajmniej z tygodniowym wyprzedzeniem o terminie rozpoczęcia jak i zakończenia robót.

Wyk.2 egz.

1.a/a

2.adresat

Wyk. K. P.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Dydek', is written over a rectangular stamp. The stamp contains some faint, illegible text, possibly a date or reference number.

Szczecinek, dnia 29.05.2008r.

PZD 5-5420/14u/2008

USŁUGI PROJEKTOWE

MAŁGORZATA DYDEK

ul. Żytnia 26B/5

75-818 Koszalin

*dotyczy: zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu w związku z opracowanym
projektem włączenia drogi gminnej do ul. Bugno w Szczecinku
w Specjalnej Strefie Ekonomicznej*

Zgodnie z §7 ust 2 pkt.4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r
w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym ruchem
(Dz U nr 177, poz 1729)

o p i n i u j ę p o z y t y w n i e

przedłożony projekt stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej 1274Z –
ul Bugno w Szczecinku w obrębie skrzyżowania z projektowaną drogą gminną do Specjalnej
Strefy Ekonomicznej

Otrzymują.

- 1 Wnioskodawca
- 2 Starostwo Powiatowe w Szczecinku
Wydział Komunikacji
- 3 A/a

DYREKTOR POWIATOWEGO ZARZĄDU DRÓG
W SZCZECINKU

mgr inż. Włodzimierz Fil

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu:
**„ Budowa dróg wraz z drogą dojazdową dla potrzeb
Specjalnej Strefy Ekonomicznej
– ul. Bugno – ul. Koszalińska w Szczecinku ”**

1. Podstawa opracowania
2. Materiały wyjściowe
3. Opis stanu istniejącego
4. Organizacja ruchu

1.Podstawa opracowania.

Projekt opracowano przez Usługi Projektowe Małgorzata Dydek, 75-816 Koszalin,
ul. Żytnia 26b/5 na zlecenie Miasta Szczecinek.

2. Materiały wyjściowe.

- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 dla terenu objętego zakresem opracowania,
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. nr 71 z 2000 r. Poz.838) wraz z przepisami wykonawczymi,
- 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 dnia 14 maja 1999 r. Poz. 430),
- Ustawy Prawo o ruchu drogowym
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji 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
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest oznakowanie :

- skrzyżowania drogi krajowej nr 11 z drogą gminną dojazdową do Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Szczecinku,
- drogi dojazdowej od skrzyżowania z ul. Bugno do skrzyżowania z drogą krajową nr 11,
- dróg gminnych na terenie SSE,
- wpustów i przykanalików kanalizacji deszczowej,
- oświetlenia drogowego.

4. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

Obszar przeznaczony pod Specjalną Strefę Ekonomiczną znajduje się przy drodze krajowej nr 11 na wlocie do Szczecinka od strony Koszalina po lewej stronie drogi. Jest to teren po byłej strzelnicy wojskowej. Po obu stronach drogi brak zabudowy. Na tym odcinku są obecnie trzy wjazdy po lewej stronie oraz jeden po prawej. Po prawej stronie drogi nawierzchnia wjazdu jest utwardzona – bitumiczna. Po lewej stronie drogi dwa wjazdy do pól są nieutwardzone, na jednym prowadzącym do byłej strzelnicy jest nawierzchnia z kamienia polnego.

W związku z planowanym przeznaczeniem w/w terenu pod usługi i produkcję oraz handel konieczne jest zaprojektowanie skrzyżowania dróg – połączenie drogi dojazdowej do strefy ekonomicznej z drogą krajową.

Droga krajowa nr 11 na odcinku objętym opracowaniem tj. ca 450 m ma szerokość 7,00 m, pobocza gruntowe o szerokości 1,5-2,0 m.

Spadki podłużne drogi krajowej nr 11 na tym odcinku wynoszą od 0,4% do 2,9%. W planie jest to odcinek z łukami poziomymi o promieniach 250-300m z wykształtowanymi przechyłkami.

Pochylenia poprzeczne na w/w odcinku wynoszą obecnie od 0% do 8,5%.

Na terenie pasa drogowego brak jest uzbrojenia podziemnego, jedynie pod jednym ze zjazdów jest przepust drogowy betonowy.

Ukształtowanie terenu – faliste.

Droga gminna została zaprojektowana częściowo po terenie istniejącej drogi polnej o nawierzchni gruntowej, częściowo po gruntach rolnych. Szerokość jezdni 6,0 m, pobocza gruntowe szerokości 1,0 – do 1,5 m.

5. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

Skrzyżowanie drogi krajowej nr 11 z drogą gminną dojazdową do strefy ekonomicznej w obszarze niezabudowanym projektuje się jako skanalizowane z pasem prawy i lewostronny na drodze głównej i wyspami kanalizującymi ruch na wlocie podporządkowanym.

Lokalizacja skrzyżowania dróg - krajowej z gminną wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

1. DROGA KRAJOWA Nr 11

Oś drogi głównej stanowią odcinki proste i łuki kołowe o promieniach $R=250-300m$.

Skrzyżowanie dróg w obrębie łuku poziomego na drodze głównej - $R=259,4 m$ – km 0+260,69
(km 108+885,69 drogi krajowej nr 11).

Kąt skrzyżowania dróg – 75° .

Prędkość miarodajna – 70 km/h (krętość drogi na odcinku ca 1,5 km >240)

Odległość widoczności – 140m.

Pas lewoskrętu na drodze głównej :

- poszerzenie jezdni pod pas lewoskrętu:

skos załamania przy prędkości miarodajnej 70 km/h – 1:20

początek załamania krawędzi jezdni w planie – km 0+056,00,

koniec skosu załamania km 0+125,88,

- odcinek zmiany pasa ruchu $L_{zp}=35m$, początek km 0+125,88

- odcinek zwalniania (-2,7%) $L_z=50m$,

- odcinek akumulacji $L_a=40m$ (koniec odcinka akumulacji 0+250,88).

Szerokości pasów ruchu na długości pasa lewoskrętu:

- pasy ruchu na wprost 3,50m,

- pas lewoskrętu 3,50 m.

Powierzchnia wyłączona z ruchu wzdłuż klina załamania częściowo zabrukowana – obramowanie z krawężnika 20x30cm „na płask” ze światłem +6cm , powierzchnia z kostki brukowej betonowej 6cm kolor czerwony. Krawężnik odsunięty od linii pasów ruchu 0,50m.

Pas prawoskrętu na drodze głównej :

- odcinek zwalniania $L_z=50m$ przy promieniu skre tu w prawo $R=23,5m$

(koniec odcinka zwalniania 0+302,50),

- odcinek zmiany pasa ruchu $L_{zp}=57,5m$, koniec km 0+352,50,

- poszerzenie jezdni pod pas prawoskrętu:

początek załamania krawędzi jezdni w planie – km 0+410,00.

Szerokości pasów ruchu na długości pasa prawoskrętu:

- pasy ruchu na wprost 3,50m,

- pas prawoskrętu 3,50 m.

Na odcinku pasa ruchu na wprost ograniczonym z obu stron krawężnikiem jezdni na drodze głównej szerokości 4,5m , na odcinku ograniczonym z jednej strony szerokość jezdni 4,0.

Powierzchnia wyłączona z ruchu wzdłuż klina załamania częściowo zabrukowana – obramowanie z krawężnika 20x30cm „na płask” ze światłem +6cm , powierzchnia z kostki brukowej betonowej 6cm kolor czerwony. Krawężnik odsunięty od linii pasów ruchu 0,50m.

Pobocza po obu stronach jezdni gruntowe szerokości 1,5m , ze spadkiem poprzecznym 5-8%.

Po lewej stronie drogi wzdłuż poszerzenia rów drogowy o szerokości dna 0,40m , nachyleniu skarp 1:1,5-3 i nachyleniu przeciwskaarp 1:1-1,5.

Na odcinku wzdłuż pasa prawoskrętu ścięcie istniejącej skarpy dla zapewnienia widoczności przy zbliżaniu się do skrzyżowania po drodze podporządkowanej.

W profilu podłużnym – niweleta odnowy nawierzchni drogi krajowej i poszerzenia pod dodatkowe pasy ruchu została dostosowana do ukształtowania istniejącej nawierzchni bitumicznej. Spadki podłużne w przedziale 0,4-2,85% .

W przekroju poprzecznym – przekrój poprzeczny jezdni i poszerzenia dostosowany do istniejących przechyłek na łukach poziomych występujących na tym odcinku drogi. Spadki poprzeczne na przechyłkach 6% .

2. DROGA GMINNA DOJAZDOWA.

Oś drogi podporządkowanej w obrębie skrzyżowania – odcinek prosty.

Jezdnia drogi gminnej szerokości 6,0m , ograniczona z obu stron krawężnikami . Po prawej stronie pobocze gruntowe szerokości 1,50m . Po lewej stronie planowany w drugim etapie po uruchomieniu strefy ekonomicznej chodnik szer. 2,0m , w pierwszym etapie pobocze gruntowe.

Na wlocie na skrzyżowanie na drodze gminnej podporządkowanej projektuje się wyspy kanalizujące ruch - trójkątną i wyspę w kształcie łezki.

Wyspa łezka w krawężnikach ze światłem +12 cm i zabrukiem powierzchni kostką betonową koloru czerwonego . Szerokość maksymalna wyspy 2,2m , wykształtowana przy założeniu promieni skrzyżowania z drogi głównej i na drogę główną $R=12,5m$.

Wyspa trójkątna w krawężnikach ze światłem +12 cm , powierzchnia wyspy niezadrukowana .

W profilu podłużnym – niweleta projektowanej drogi gminnej na odcinku w obrębie skrzyżowania 3,13% z wyokrągleniem na załamaniu z przechyłką $i=6\%$ na drodze głównej promieniem $R=142,5m$.

W przekroju poprzecznym – przekrój poprzeczny na odcinku przed skrzyżowaniem daszkowy , spadki poprzeczne 2% . W obrębie skrzyżowania spadki dostosowane do zapewnienia prawidłowego odwodnienia powierzchni skrzyżowania.

Oznakowanie pionowe

1. DROGA KRAJOWA Nr 11.

Odcinek objęty opracowaniem oznakowano znakiem B-33 (70), kierunki pasów ruchu oznakowano znakami F 15. Na wyspach od strony Koszalina i Szczecinka ustawiono znaki C-9 z pylonem U-5c jako znaki aktywne. Zasilanie znaków odbywać się będzie z baterii słonecznych ustawionych na poboczu drogi. Pozostałe najazdy na wyspy oznakowano znakami C-9 z pylonem U-5b. W celu uprzedzenia kierowców o zbliżeniu się do odcinka

drogi o zmienionej organizacji, od strony Koszalina i Szczecinka proponuje się ustawienie znaku ostrzegawczego A-30 z tabliczką T-18a o treści jak na zdjęciu:



Oznakowanie poziome

W ramach projektu przewidziano wykonanie oznakowania poziomego pasów ruchu odpowiednimi znakami P-8b. W osi jezdni należy wykonać malowanie linią P-4. Pozostałe oznakowanie zgodnie z rys. 1.1.

2. DROGA GMINNA DOJAZDOWA ,oraz DROGI NA TERENIE SSE

Droga gminna jest podporządkowana do drogi krajowej nr 11 - ustawić należy znak ostrzegawczy A-7 a na drodze gminnej dodatkowo znaki D-2. Na wyspach (skrzyżowanie z drogą krajową nr 11) odpowiednio należy ustawić znaki C-9 z pylonem U-5b.

W obrębie skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z ul. Bugno będącą ul. powiatową, na drodze gminnej należy ustawić znak A-7 a na drodze powiatowej znaki D-1. Na drogach gminnych na terenie SSE należy ustawić znaki A-7, D-1 oraz D-2 wg projektu.

W zakresie oznakowanie poziomego:

- nie przewiduje się oznakowania poziomego na drodze gminnej dojazdowej z wyjątkiem malowania jezdni w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 11. Przed dojazdem do skrzyżowania należy oznakować oś jezdni znakami P-6 oraz P-4 a poprzecznie znakami P-13 wg projektu.



Uwagi dla wykonawcy robót.

1. Stosowane znaki drogowe muszą posiadać aktualny certyfikat oznaczenia znakiem „B”.
2. Tarcza znaku musi być wykonana z blachy ocynkowanej grubości 1,25 mm z podwójnie giętą krawędzią.
3. Tylna strona tarczy znaku i jej krawędzie malowana na szaro w technologii i przy użyciu materiałów zapewniających trwałość równorzędną trwałości lica znaku.
4. Na tylnej stronie tarczy znaku umieszcza się tabliczkę znamionową wytwórcy, z datą produkcji i danymi dotyczącymi parametrów jakościowo-technicznych, nie usuwalna, wyraźna oraz czytelna przez cały okres używania znaku.
5. Na tylnej stronie tarczy umieszcza się napis odporny na zamalowanie, o treści: własność Miasto Szczecinek – podlega ochronie prawnej dla znaków ustawianych na drogach gminnych oraz o treści: własność GDDKiA w Szczecinie dla znaków ustawianych na drodze krajowej nr 11.
6. Lico znaku wykonuje się z folii odblaskowej I typu z wyjątkiem znaku A-30 z tabliczką T-18a dla których należy zastosować folię II typu o gwarantowanej jakości i odpornej na zamalowywanie.
7. Znaki należy montować w sposób umożliwiający łatwą wymianę oraz uniemożliwiający obrót znaku wokół własnej osi.
8. W opracowaniu przyjęto wielkość znaków z grupy średniej.
9. Skrajnia pionowa winna wynosić 2,20 m , w przypadku oznakowania wzdłuż ścieżki rowerowej znaki należy montować na wysokości minimum 2,5 m nad poziomem chodnika.
10. Pozostałe znaki montować należy zgodnie ze wytycznymi zawartymi w „ Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach”
11. Znaki ustawiać należy pod bezpośrednim nadzorem pracownika Urzędu Miasta Szczecinek i GDDKiA w Szczecinie.

