



DROGI ULICE MIASTA

PROJEKT WYKONAWCZY

Przebudowa odcinka drogi gminnej - ulicy Waryńskiego w Szczecinku

ORGANIZACJA RUCHU I OZNAKOWANIE

Projekt jest zlokalizowany na działkach nr: – 14/84, 66, 68, 77/4 - Obręb 19

Zlecający: Miasto Szczecinek, Plac Wolności 13, 78-400 Szczecinek

Zawartość opracowania:

Uzgodnienia

Opis techniczny

Plan orientacyjny

1. Projekt docelowego oznakowania drogi

skala 1 : 500

główny projektant, proj. branży drogowej: mgr inż. Jan Sontowski

upr § 2 ust.1, § 5 ust.1, § 13 ust.1p.3b nr A/PB/8300/40/84 WBPPAiNB Koszalin

Koszalin 07.2013

KOMENDA POLICJI
W SZCZECINKU
L.dz-5622/13

**AUTORSKA PRACOWNIA PROJEKTOWA
JAN SONTOWSKI
75-644 Koszalin
ul. Świerkowa 27**

Dotyczy : zaopiniowania projektu organizacji ruchu do przebudowy odcinka drogi gminnej ul. Waryńskiego 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

projektu organizacji ruchu do przebudowy odcinka drogi gminnej ul. Waryńskiego w Szczecinku

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

Wyk.2 cgz.
1.a/a
2.adresat
Wyk. K. P.

KOMENDA POLICJI
W SZCZECINKU

insp. mgr Józef Hatala

Szczecinek 19.08.2013 r.

KT. 7121.20.2013

**Autorska Pracownia Projektowa
Jan Sontowski**

**ul. Świerkowa 27
75 – 644 Koszalin**

dot. zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi gminnej – ul. Waryńskiego w Szczecinku.

Na podstawie § 8 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729)

zatwierdzam projekt stałej organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu jest niezbędne w związku z przebudową drogi gminnej – ul. Waryńskiego w Szczecinku. Pod znakiem B-35 należy umieścić tabliczkę białą „nie dotyczy sam. ciężarowych”.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U. Nr 170 poz. 1393).

O rozpoczęciu i zakończeniu prac należy powiadomić tutaj starostwo. W momencie braku zawiadomienia o terminie wprowadzenia zmiany organizacji ruchu zatwierdzona organizacja ruchu utraci swoją ważność.

Otrzymuje:

1. Urząd Miasta Szczecinek
Plac Wolności 13
78-400 Szczecinek
2. Komenda Powiatowa Policji
3. PZD
4. a.a

z up. STAROSTY
Małgorzata
Beata Maciejewska
DYREKTOR WYDZIAŁU
Komunikacji, Transportu i Dróg

Szczecinek, dnia 16.08.2013 r.

**Autorska Pracownia Projektowa
Jan Sontowski
ul. Świerkowa 27
75-644 Koszalin**

*dotyczy: zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu w związku z opracowanym projektem
przebudowy drogi gminnej ul. Waryńskiego w Szczecinku.*

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

opiniuję pozytywnie w zakresie drogi powiatowej

*przedłożony projekt stałej organizacji ruchu projektu przebudowy drogi gminnej
ul. Waryńskiego w Szczecinku w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1294Z ul.
Waryńskiego w Szczecinku.*

2-cz DYREKTORA POWIATOWEGO ZARZĄDU DRÓG
w S z c z e c i n k u

mgr inż. Marek Ziomek

Otrzymują:

- ① adresat
2. a/a

Szczecinek 19.08.2013 r.

K.7221.1.13.2013

**Autorska Pracownia Projektowa
Jan Sontowski
ul. Świerkowa 27
75-644 Koszalin**

Dotyczy: Zaopiniowanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa odcinka drogi gminnej – ul. Waryńskiego w Szczecinku”

Urząd Miasta Szczecinek, Wydział Komunalny, działając zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. 4.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem

**opiniuje pozytywnie
z uwagami**

przedłożony projekt stałej organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa odcinka drogi gminnej – ul. Waryńskiego w Szczecinku” w zakresie drogi gminnej - ul. Waryńskiego w Szczecinku.

1/ Zaprojektowane znaki B-35 przed i za zatokami postojowymi bez dodatkowego oznakowania pionowego lub poziomego uniemożliwią postój pojazdów na zatoce postojowej.

2/ Znaki B-35 stosuje się w miejscach, w których występuje konieczność ograniczenia postoju na drodze. W tych miejscach, gdzie obowiązuje zakaz, a możliwe jest dopuszczenie postoju pojazdu poza jezdnią na poboczu, na chodniku lub w zatoce należy:

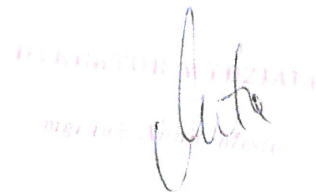
- wskazać możliwość postoju znakami D-15, D-18 lub D-19 albo znakiem poziomym P-18 lub P-19, ewentualnie

- pod znakiem zakazu umieścić tabliczkę z napisem „nie dotyczy zatoki postojowej”.

Otrzymują:

1/ Adresat

2/ Wydz. K a/a



OPIS TECHNICZNY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

do projektu przebudowy odcinka drogi gminnej - ulicy Waryńskiego w Szczecinku.

1. Podstawa opracowania i wykorzystane materiały

1. Umowa – zlecenie na opracowanie projektu;
2. 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.
3. Uzgodnienia z Inwestorem i zainteresowanymi stronami;
4. Pomiar i inwentaryzacja do celów projektowych;

2. Cel i zakres projektu

Przebudowa ul. Waryńskiego (dojazdowej) ma na celu doprowadzenie stanu technicznego drogi do odpowiadającego wymaganiom oraz poprawienie jej funkcjonalności. Przewidziano pełną wymianę wszystkich nawierzchni, uzupełnienie chodników i parkingów.

Zakres obejmuje rozebranie zniszczonych konstrukcji jezdni, chodników, zatok i urządzeń drogi oraz wykonanie nowych:

- budowę jezdni, zatok parkingowych i chodników wraz z podbudową i wzmocnieniem podłoża;
- przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej;
- przebudowę oświetlenia drogi;
- usunięcie kolizji z istniejącym zagospodarowaniem i uzbrojeniem;
- uporządkowanie zjazdów;
- uporządkowanie innych elementów w miarę konieczności.

Zakres projektowanych robót mieści się w istniejących granicach pasa drogowego.

3. Opis stanu istniejącego i ruch drogowy

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w mieście Szczecinek i dotyczy przebudowy odcinka drogi gminnej (ul. Waryńskiego) długości ok. 480 m wraz z drogową infrastrukturą techniczną. Obecnie jezdnia ma nawierzchnię bitumiczną ze wstawkami z płyt drogowych pełnych częściowo na podbudowie z płyt. Wzdłuż drogi występują miejsca parkingowe i manewrowe oraz krótki odcinek chodnika ok 20 m.

Ruch drogowy wynika z funkcjonowania terenów przy drodze. Droga sąsiaduje obustronnie z zakładem produkcji drzewnej (Kronospan) oraz jest elewator.

Kronospan generuje ruchu 10 - 15 samochodów ciężarowych na godzinę, co daje ruch dobowy rzędu 200 SC/dobę – do obliczeń nawierzchni przyjęto kategorię ruchu KR-4. Ruch do elewatora jest sporadyczny poza okresem żniw. Przez cały rok występuje dojazd pracowników do pracy. Przy drodze i w jej sąsiedztwie jest około 300 stanowisk parkingowych. Ruch pieszy występuje jako dojście z parkingu do pracy. Występuje też ruch rowerowy związany z dojazdem do pracy, parking dla rowerów jest przy bramie głównej do zakładu na terenie Kronspanu.

Warunki gruntowe.

Stwierdzono grunty piaszczyste i nasypowe. W podłożu pod drogą zalegają głównie grunty nasypowe piaski drobne i piaski pylaste, nasyp jest ustabilizowany pod nawierzchnią drogową.

Woda zalega na głębokości od 2,0m pod nawierzchnią i niżej, jej poziom może być wyższy w okresach opadów.

Uzbrojenie

Wzdłuż trasy przebiega następujące uzbrojenie.

- wodociąg W- 150 i przyłącza;

- kanał sanitarny k 150 – k 200;
- kabel 15 kV;
- kable NN
- kanalizacja deszczowa Kd 200 - 300 i 1000 mm.
- kable i kanalizacja telekomunikacyjna;
- oświetlenie drogi (do likwidacji) i oświetlenie terenów przyległych do drogi.

W sąsiedztwie jest stacja transformatorowa i przepompownia ścieków.

4. Opis projektowanego rozwiązania.

4.1.1. Branża drogowa – przebudowa ulicy Waryńskiego

Zaprojektowano drogę w istniejących granicach podziału terenu.

Inwestycja nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu.

Droga dojazdowa (klasa D).

Długość ulicy wynosi ok 480 m.

Zaprojektowano oświetlenie i odwodnienie terenu.

Plan sytuacyjny skorygowano w dostosowaniu do wymaganych parametrów klasy ulicy w dzielnicy przemysłowej i do dużego ruchu samochodów ciężarowych. Rozwiązanie wysokościowe zaprojektowano w dowiązaniu do stanu istniejącego. Niweletę poprowadzono po terenie z pochyleniami podłużnymi podobnie jak w ukształtowaniu istniejącym. Chodzi o to aby nie zmieniać dojazdu do terenów i warunków ułożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego.

Parametry techniczne projektowanej inwestycji:

- Klasa drogi D;
- Kategoria ruchu: KR 4;
- Nośność podłoża gruntowego – G3.
- Szerokość jezdni 6 m (dzielnica przemysłowa),
- Szerokość chodników 2,0, 1,5 i 3,0 m.; (chodnik po stronie prawej)

Konstrukcja nawierzchni

Jezdnia

- 5 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 8 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 10 cm podbudowa z betonu asfaltowego
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm stabilizacja 2,5 MPa – wzmocnienie podłoża.

Chodnik i zatoki postojowe dla samochodów osobowych

- 8 cm kostka betonowa szara
- 3 cm podsypka cementowo – piaskowa;
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 10 cm stabilizacja 1,5 MPa – wzmocnienie podłoża.

Zatoki postojowe dla samochodów ciężarowych i na zjazdach.

- 8 cm kostka betonowa szara
- 3 cm podsypka cementowo – piaskowa;
- 25 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm stabilizacja 1,5 MPa – wzmocnienie podłoża.

4.1.2. Branża drogowa – roboty w pasie drogowym

Przewidziano roboty polegające na rozebraniu istniejących nawierzchni i nieodpowiedniej oraz uszkodzonej podbudowy (płyty, beton) i wykonanie nowych nawierzchni w odpowiednio skorygowanym planie sytuacyjnym

Jezdnia

Na całej powierzchni jezdni przewidziano nową konstrukcję nawierzchni i podbudowy. Włączenie oraz niweletę jezdni na początkowym i końcowym odcinku zaprojektowano na takich samych rzędnych jak istniejące, a na trasie różnice nie przekraczają 5cm. Przekrój daszkowy i jednostronne pochylenie na połączeniach z nawierzchniami istniejącymi poza pasem drogowym. Połączenie nawierzchni wykonać zgodnie z zasadami – na zakładkę warstw bitumicznych ze wzmocnieniem siatką przeciw spękaniami.

Chodnik

Istniejący chodnik do likwidacji. Budowa nowych chodników na całej długości trasy tylko po jednej stronie (po prawej, zachodniej). Chodnik zapewnia głównie dojścia do parkingów zlokalizowanych wzdłuż ulicy. Na wszystkich dojściach do przejść i na zjazdach krawężnik obniżony lub wtopiony. Konstrukcja chodnika zapewnia możliwość utrzymania mechanicznego, oraz parkowanie i najazd samochodów osobowych. Kolor chodników – szary.

Zatoki parkingowe dla samochodów osobowych

Zatoki dla parkowania osobowych prostopadle do jezdni zlokalizowano przy jezdni na odcinkach, gdzie nie jest konieczne zatrzymanie samochodów ciężarowych. Kolor kostki na parkingach – czarny, podział na stanowiska z kostki czerwonej. Parkowanie jest też możliwe na chodniku przy jezdni.

Zatoki parkingowe dla samochodów ciężarowych

Zatoki dla parkowania samochodów ciężarowych równoległe zlokalizowano przy jezdni na odcinkach, gdzie jest konieczne zatrzymanie samochodów ciężarowych w drodze na teren zakładu lub po wyjeździe z zakładu, a przed ruszeniem w trasę. Kolor kostki na parkingach – czarny.

Zjazdy

Zjazdy zlokalizowano w istniejących miejscach i jeden w nowej lokalizacji zgodnie z planami rozbudowy zakładu. Nawierzchnie takie jak na zatokach dla samochodów ciężarowych ale kolor kostki cementowy. Nawierzchnie zjazdów doprowadzono do granic terenu drogi. Po obu stronach zjazdów zastosowano wybrukowanie o szerokości 1,5m wzdłuż łuków wyokrąglających, celem umożliwienia przejazdu dużych samochodów. Przewidziano wybrukowania o tej samej nawierzchni jak nawierzchnia zjazdu.

5. Rozwiązanie oznakowania i wymagania dotyczące znaków.

Pozostawiono istniejące zasady ruchu – znak A7 bez zmian. Uporządkowano oznakowanie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych oraz pasa postojowego dla samochodów ciężarowych.

W miejscach lokalizacji parkingów dla samochodów osobowych ustawiono znaki D-18 (parking). Znak D-18 ustawiony na początku chodnika po prawej stronie projektowanego odcinka zestawiono wraz z tabliczką T-30h, by umożliwić parkowanie równoległe na chodniku. Celowo nie zaprojektowano miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, które powinny znajdować się przy budynkach biurowych tj. przy miejscach docelowych dla takich pojazdów. Istniejące przejście dla pieszych znajdujące się na końcu odcinka uzupełniono o znak D-6 (przejście dla pieszych). Na całym odcinku zlikwidowano 2 znaki B-35 i 1 znak B-36. Pozostawiono oznakowanie przystanków

autobusowych.

Usytuowanie znaków w terenie winno 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). Należy zastosować znaki z grupy znaków średnich wykonanych z folii odblaskowej typu 2

Słupki do znaków i bariery ocynkowane nie malowane.

Wszystkie znaki pionowe winny być zamocowane na słupkach itp. na wysokości min 2,2m licząc do dolnej krawędzi znaku.

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).

Oznakowanie poziome

W projekcie uwzględniono istniejące oznakowanie poziome jezdni: oznakowanie przejścia przy skrzyżowaniu z ulicą główną Waryńskiego i linię P-4 na wlocie. Dalej nie wprowadzano oznakowania poziomego, z uwagi na charakter drogi.

Przyjęto, że oznakowanie poziome nie wchodzi w zakres robót wykonania niniejszego projektu. Odnowienie oznakowania w ramach odnowienia znaków.

Podział zatok postojowych na stanowiska zaprojektowano z kostki czerwonej, co ujęto w projekcie.

6. Termin wprowadzenia oznakowania

Oznakowanie winno być wprowadzone po zrealizowaniu przebudowy na kolejnych odcinkach drogi, czyli po wykonaniu robót na jezdni, chodnikach oraz zjazdach. Ustawione oznakowanie ma odzwierciedlać aktualny stan na drodze.

Opracował mgr inż Jan Sontowski

Zestawienie oznakowania

Ustawienie znaków

Znaki

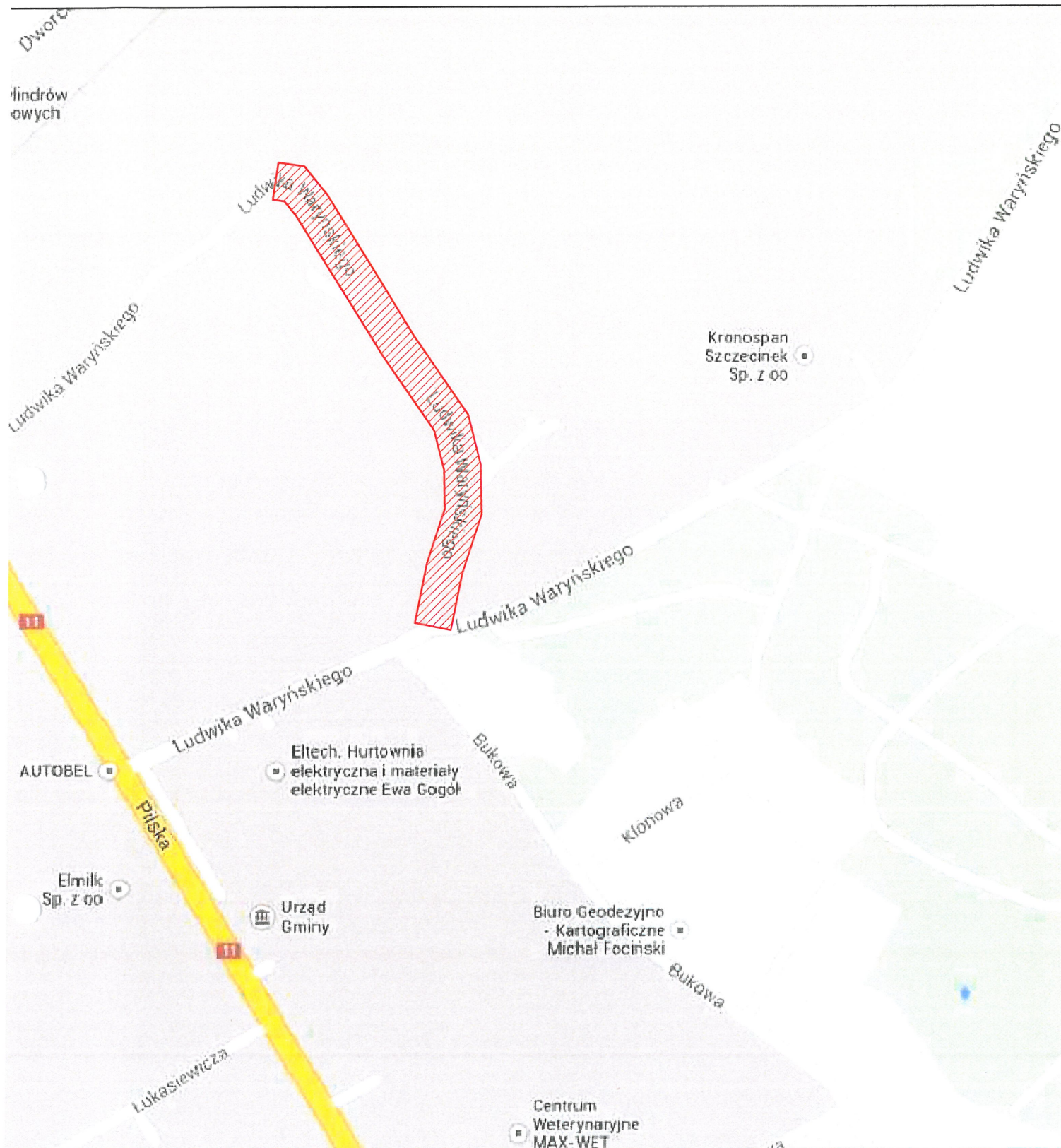
Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
D-6	„przejście dla pieszych”	1	1
D-18	„parking”	6	6
B-35	„zakaz postoju”	1	1
T-23	„nie dotyczy p.cieżarowych”	4	-
T-30i	„parkowanie równoległe”	1	-

Oraz przestawienie jednego znaku B-35 wraz ze słupkiem.

Demontaż znaków

Znaki


Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
B-20	„STOP”	1	-
B-35	„zakaz postoju”	1	1
B-36	„zakaz zatrzymywania się”	1	1



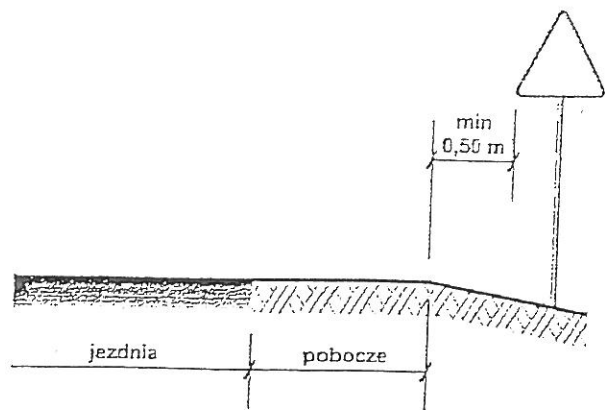
Przebudowa odcinka drogi gminnej – ulicy Waryńskiego w Szczecinku

RYSUNEK

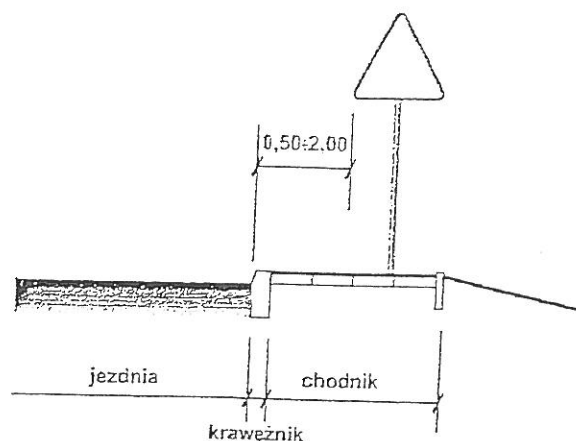
Orientacja

Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Jan Sontowski 75-644 Koszalin Swierkowa 27 tel.:(0-94) 347 32 15				DATA lipiec 2013
	projektował: mgr inż. Jan Sontowski	upr. § 2 ust.1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr A/PB/B300/40/B4 WPPPiNB Koszalin	<i>Handwritten signature</i>	SKALA -
	sprawdził: mgr inż. Bartosz Sontowski	uprawnienia do proj. bez ograniczeń w spec. drogowej nr ZAP/0115/POOD/07	<i>Handwritten signature</i>	RYS. 0

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



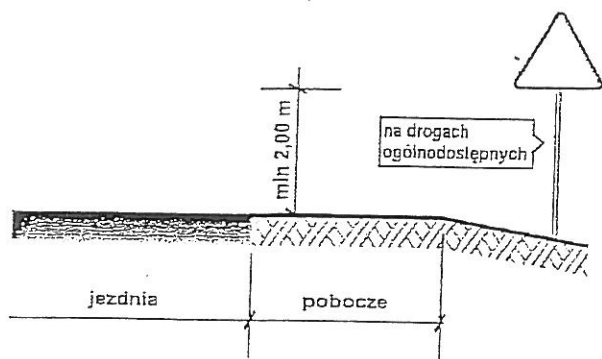
b) na ulicach

UWAGA!

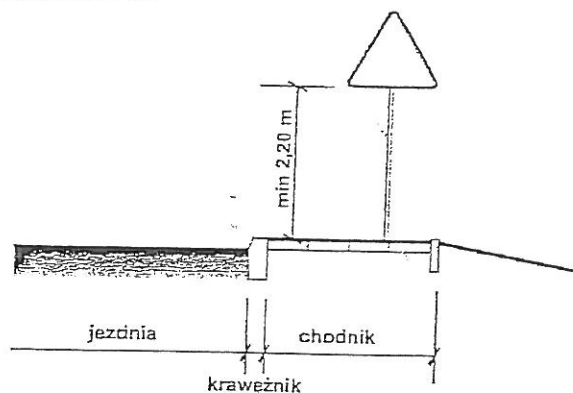
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony, na drogach z poboczeniami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

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

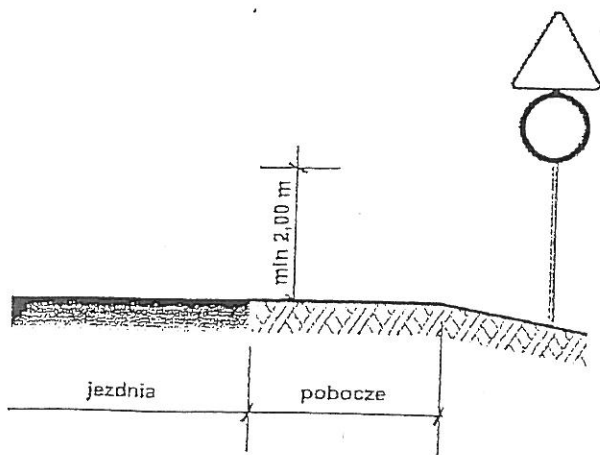
2. Wysokość umieszczania znaków



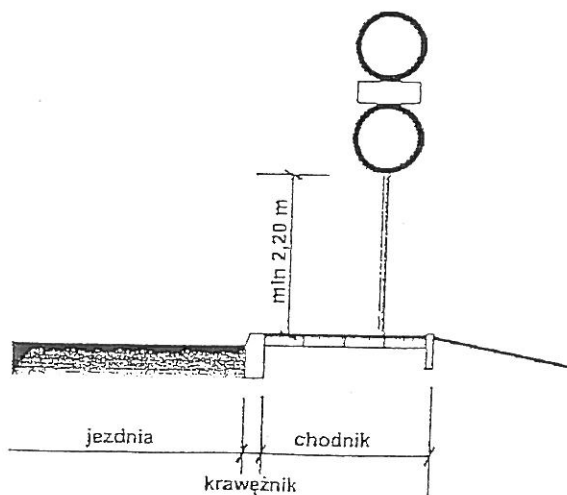
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach.



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.