

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

II. Zakres opracowania

III. Stan istniejący

IV Charakterystyka ruchu

V. Stan projektowany

VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

b) Oznakowanie poziome

II. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny

2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:500

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Aktualny podkład mapowy – skala 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)
- Zał. 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. Nr 220, poz. 2181),
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. nr 1137 z późn. zm.).
- Wizja w terenie,

II. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje zaprojektowanie oznakowania pionowego i poziomego nowej drogi łączącej DK21 z DW 210 w Słupsku. Długość projektowanych dróg wynosi ok. 5 km.

III. Stan istniejący

Analizowany w niniejszym projekcie pas/obszar terenu przeznaczony pod zlokalizowanie planowanej drogi międzydzielnicowej w znakomitej większości nie posiada nawierzchni utwardzonych – wyjątki stanowią ulica Słoneczna i część ulicy Leśnej oraz fragmenty ulic krzyżujących się z przebiegiem drogi to jest ul: Zielona, Arciszewskiego, Gdyńska, Hubalczyków, Boh. Westerplatte i niewielkie fragmenty innych ulic na połączeniach z drogą. Istniejące pozostałe elementy zagospodarowania pasów drogowych typu chodniki, zjazdy, ścieżki rowerowe, itp. również funkcjonują jedynie w ramach ww. ulic „przyległych” do rozpatrywanego przebiegu IV odcinka Ringu.

W PB zaplanowano zatem budowę bitumicznych nawierzchni jezdni ulic w pełnych konstrukcjach (z rozbiórkami ww. odcinków istniejących ulic), uporządkowanie i budowę nowych ciągów pieszych i pieszo-rowerowych z kostki betonowej, lokalną budowę zjazdów do posesji z wymianą/budową tych nawierzchni z kostki betonowej, stanowisk parkingowych z kostki betonowej, budowę ścieżek rowerowych w technologii opartej na nawierzchniach bitumicznych oraz realizację zatok autobusowych z wierzchnią warstwą z kostki kamiennej lub brukowca (ewentualnie betonu).

IV Charakterystyka ruchu

Natężenie ruchu na odcinku przejścia przez Bielin, według danych z GPR 2010, wynosi ok. 1600 poj/dobę, z czego 90% stanowią pojazdy lekkie (sam. osobowe, dostawcze i motocykle). Udział pojazdów ciężkich i autobusów wynosi 10%. Ruch pieszych jest zależny

od dnia tygodnia, miejsca i pory dnia. Przykładowo duże natężenie ruchu występuje w pobliżu kościoła w godzinach mszy. Jest to jednak chwilowe wzmożenie ruchu.

V. Stan projektowany

Projektowana droga przecina istniejące drogi:

ul. Poznańska	kategorii krajowej	klasy G i Z –	nr 21
ul. Słoneczna	kategorii gminnej	klasy G i Z –	nr 116215
ul. Zielona	kategorii gminnej	klasy Z –	nr 116277
ul. Szymanowskiego	kategorii gminnej	klasy Z –	nr 116304
ul. Rybacka	kategorii gminnej	klasy Z (G) –	nr 116206
ul. Arciszewskiego	kategorii powiatowej	klasy Z –	nr 1019
ul. Spokojna	kategorii gminnej	klasy L –	nr 116225
ul. Sosnowa	kategorii gminnej	klasy D –	nr 116222
ul. Leśna	kategorii gminnej	klasy G –	nr 116121
ul. Pogodna	kategorii gminnej	klasy L –	nr 116183
ul. Gdyńska	kategorii gminnej	klasy Z –	nr 116301
ul. Modrzewiowa	kategorii gminnej	klasy L –	nr 116147
ul. Hubalczyków	kategorii gminnej	klasy Z –	nr 116072
ul. Jodłowa	kategorii gminnej	klasy D –	nr 116085
ul. Aluchny Emalianow	kategorii gminnej	klasy L –	nr 116002
ul. Sucharskiego	kategorii gminnej	klasy D –	nr 116231
ul. Bohaterów Westerplatte	kategorii woj.	klasy G –	nr 210.

Ulice wybudowane zostaną jako jednoprzestrzenne, dwukierunkowe, wykorzystywane do przeprowadzenia ruchu kołowego (w tym ciężarowego i autobusowego) oraz pieszego i rowerowego. W szczególności:

1. planowane odcinki Ringu zaprojektowane zostały jak dla ulic klasy G, z przyjętym obciążeniem ruchu KR4, z następującymi przekrojami jezdni:

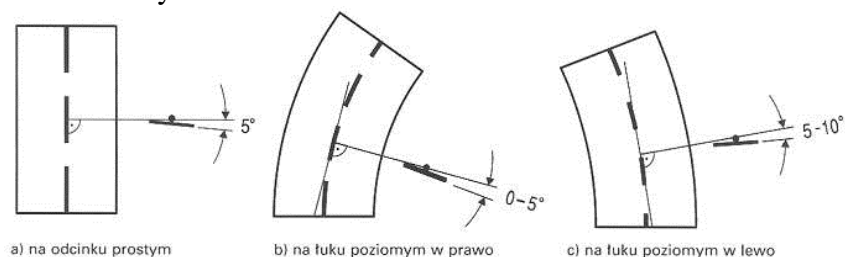
- G2/2 na odcinku 0+000 - 2+000 (pomiędzy ul. Poznańską-Słoneczną, a ul. Arciszewskiego) - droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku,
- G1/4 droga jednojezdniowa z czterema pasami ruchu (po dwa w każdym kierunku), na odcinku 2+000 - 2+260 (krótki przejściowy odcinek pomiędzy skrzyżowaniem ul. Arciszewskiego i Leśnej, a skrzyżowaniem ul. Leśnej z ul. Spacerową/Sosnową),
- G1/3 na odcinku 2+260- 3+180 (pomiędzy ul. Leśną od skrzyżowania z ul. Spacerową i Sosnową do skrzyżowania z ul. Hubalczyków) - droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu w kierunku E i jednym w kierunku W,
- G1/2 na odcinku od 3+180 – 4+568 (pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Hubalczyków, a włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 210 ul. Boh. Westerplatte - droga jednojezdniowa (po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku),

2. zaplanowano budowę i przebudowę skrzyżowań projektowanego odcinka Ringu z ulicami bocznymi: 8 rond typu średniego (z ulicami: ul. Słoneczną, ul. Zieloną, ul. Rybacką, ul. Arciszewskiego, ul. Gdyńską, ul. Hubalczyków, ul. A. Emalianow i ul. Bohaterów Westerplatte) dla ulicy klasy G z przyjętymi obciążeniami ruchu KR4 oraz skrzyżowań prostych opartych na prawoskrętach (ul. Słoneczna od nr 16, ul. Spacerowa, ul. Pogodna/Leśna); działania obejmują również przebudowę lub wzmocnienie istniejących bitumicznych nawierzchni jezdni bocznych w obrębie ww. skrzyżowań do KR4 na odcinkach min. 30 m. Na dalszych odcinkach tychże ulic bocznych parametry ulic ustalono wg odpowiadającego im obciążenia ruchem kołowym (od KR1 do KR3),

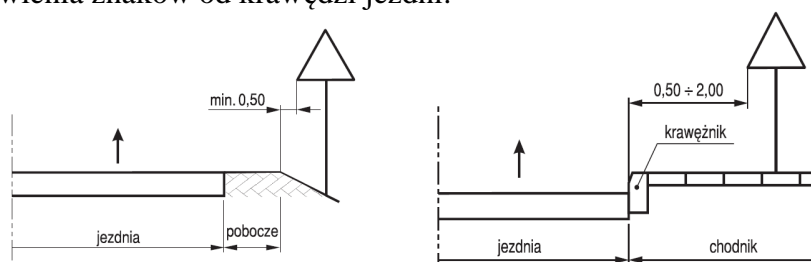
VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

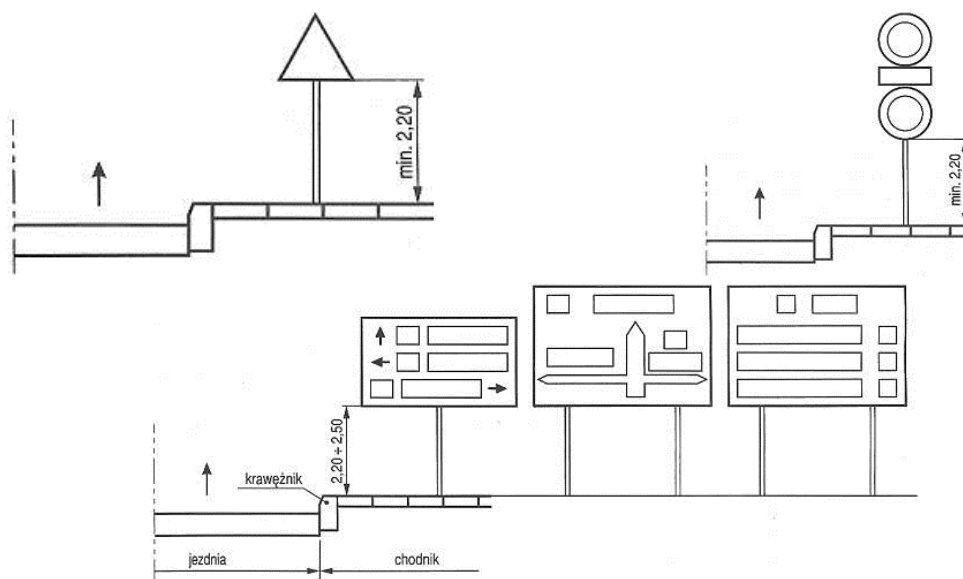
Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
średnie	S	900	800		600
mini	MI	400	400		400

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości średnie oraz mini (dotyczące dróg rowerowych: C-13, C-13/16). Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Słupki znaków należy lokalizować możliwie poza chodnikiem.

b) Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe koloru białego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Opracował: mgr inż. Przemysław Gardas