

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa
2. Opis techniczny
3. Plan orientacyjny
4. Projekt stałej organizacji ruchu - rys. nr 1

OPIS TECHNICZNY

1. Inwestor obiektu

Gmina Stawiguda

Ul. Olsztyńska 10

11-034 Stawiguda

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla ścieżki pieszo – rowerowej od ulicy Wulpińskiej do rowu na działce 110 oraz od rowu na działce 110 wraz z kładką nad rowem do Dorotowa.

3. Podstawa opracowania projektu

- Umowa z Gminą Stawiguda na opracowanie projektu.
- Mapa zasadnicza w skali 1:500.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2008r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).
- Rozporządzenie 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 umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

4. Materiały wyjściowe

Plan sytuacyjny 1:500 z projektu budowlanego.

5. Cel projektu

Celem niniejszego projektu jest zabezpieczenie i oznakowanie ruchu drogowego w związku z budową ścieżki pieszo - rowerowej oraz uzyskanie na rzecz Inwestora robót dokumentu formalno – prawnego, jako podstawy do wprowadzenia oznakowania organizacji ruchu.

6. Opinie i zatwierdzenia projektu

Projekt stałej organizacji ruchu wymaga:

- opinii Gminy Stawiguda,
- opinii Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie,
- opinii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Olsztynie,
- zatwierdzenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Olsztynie.

7.Charakterystyka

– Stan istniejący:

Pas drogowy drogi krajowej S51, obszar na którym projektowana jest ścieżki pieszo – rowerowa porośnięta jest zielenią niską. Ścieżka przecina zjazdy oraz skrzyżowanie. W pobliżu biegnie droga serwisowa a dalej droga krajowa S51.

– Opis projektowanej ścieżki pieszo – rowerowej:

Projektuje się konstrukcję ścieżki pieszo – rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości 2,50 m obramowaną obrzeżem betonowym od ulicy Wulpińskiej do istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej biegnącej w stronę Dorotowa. oświetlenie ścieżki pieszo – rowerowej. Na zjeździe zaprojektowana została wzmocniona konstrukcja ścieżki pieszo – rowerowej natomiast nad rowem na działce nr 110 zaprojektowano kładkę.

8.Opis oznakowania stałej organizacji ruchu

Oznakowanie pionowe

Projektowane przejście dla pieszych z przejazdem dla rowerów oznakowuje się znakami D-6b. Do wskazania początku ścieżki pieszo – rowerowej zastosowano znak C13/16, natomiast koniec oznaczono znakiem C13a/16a.

Wszystkie istniejące znaki należy zdemontować w trakcie budowy a ich położenie dostosować do projektu stałej organizacji ruchu po zakończeniu robót. Dla znaków pionowych dopuszcza się niewielkie zmiany w ich lokalizacji niż pokazano na rysunkach.

Znak A-24 ustawia się w celu zwrócenia uwagi kierowców na możliwość pojawienia się rowerzystów na drodze.

Istniejący znak B-2 należy przesunąć o 3,0m w stronę Tomaszkowa w celu poprawienia jego widoczności z projektowanej ścieżki pieszo – rowerowej.

Zmiany te wynikają z konieczności przesunięcia znaków dla uzyskania pełniejszej widoczności lub dla zapobiegnięcia ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.

Lokalizację oznakowania pionowego przedstawia rysunek 1 projektu stałej organizacji ruchu.

Oznakowanie poziome

Do oznakowania ścieżki pieszo – rowerowej zastosowano połączone znaki P-23 i P-26 w odległości 50m od siebie, na długości projektowanego odcinka ścieżki.

Przejście dla pieszych oznakowano barwą białą na czerwonym tle, natomiast przejazd dla rowerzystów czerwoną farbą.

Lokalizację i długość oznakowania poziomego przedstawia rysunek 1 projektu stałej organizacji ruchu.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Projektuje się elementy bezpieczeństwa ruchu U-11a na odcinku 0+380 – 0+490 po stronie zewnętrznej oraz przed i za projektowaną kładką pieszo – rowerową po obu stronach na długości 4m w km 0+050 – 0+054 oraz 0+061 – 0+065.

Lokalizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawia rysunek 1 projektu stałej organizacji ruchu. Kolor elementów bezpieczeństwa ruchu należy zastosować według 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 wraz z załącznikami nr 1 -4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

9. Wykonanie i ustawienie oznakowania

Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe należy wykonać i ustawić zgodnie z warunkami i zasadami określonymi w Rozporządzeniu 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 umieszczenia na drogach Dz. U. Nr 220, poz. 2181) – załącznik nr 1.

Wielkość znaków z grupy „średnie” i „małe”. Tarcze znaku należy wykonać z blachy ocynkowanej ogniowo o grubości minimum 1,25mm (dla tarcz o powierzchni większej niż 1m² minimum 1,5mm) wg PN-EN 10327:2005 lub PN-EN 10292:2003 (A1:2004, A2:2005). Krawędzi tarczy znaku powinny być usztywnione na całym obwodzie poprzez podwójne gięcie o promieniu gięcia nie większym niż 10mm. Materiały odblaskowe: folia odblaskowa typu I i2. Żywotność znaków (podkład + lico) powinna wynosić powyżej 7 lat.

Wysokość i miejsce umieszczania znaku powinny być dostosowane do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Odległość znaku mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni lub utwardzonego pobocza (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Przy umieszczaniu znaków należy uwzględnić:

- skrajnia pozioma: 0,5 ÷ 2,0 m od krawędzi jezdni lub utwardzonego pobocza,
- skrajnia pionowa: 2,00m od poziomu jezdni lub pobocza
- odstępy między nowoprojektowanymi znakami nie mogą być mniejsze niż 10 m.

Słupki dla znaków należy wykonać z rur ocynkowanych $\phi 60\text{mm}$, zabetonowane w fundamencie. Fundament należy wykonać z betonu C12/15 o wymiarach $30 \times 30 \times 70\text{cm}$ (70cm – głębokość wykopów pod beton).

Wszystkie znaki drogowe pionowe muszą być wykonane przez producenta posiadającego aprobatę techniczną, świadectwo kwalifikacji w zakresie ich wytwarzania wydane przez IBDiM (Instytut Badawczy Dróg i Mostów) w Warszawie oraz certyfikat uprawniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa „B” wydany przez ITS (Instytut Transportu Samochodowego) w Warszawie.

Oznakowanie poziome

Znaki drogowe poziome należy wykonać zgodnie z warunkami i zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) – załącznik nr 2 oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Znaki poziome należy wykonać jako oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne grubości $3 \div 5\text{ mm}$ (mierzone na mokro) z okresem trwałości do lat 3.

Do oznakowania należy stosować tylko materiały atestowane, potwierdzone świadectwem PZH.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać zgodnie z warunkami i zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) – załącznik nr 4.

UWAGI

Jako alternatywę dla znaków aktywnych zasilanych solarnie, można zastosować zasilanie hybrydowe lub bezpośrednie podłączenie do sieci.

Aktywne punktowe elementy odblaskowe powinny posiadać wysoką odporność na ścieranie i niszczenie przez pługi w okresie zimowym.

10. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

| Rodzaj wprowadzanej organizacji ruchu | Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu | Termin przywrócenia istniejącej organizacji |
|--|--|--|
| Stala | 2022 r. | - |

11. Wprowadzenie organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu objętej niniejszym projektem, zgodnie z § 12 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, może nastąpić po pisemnym zawiadomieniu przez Wykonawcę robót lub Inwestora, na co najmniej 7 dni przed terminem jej wprowadzenia niżej wymienionych jednostek samorządowych:

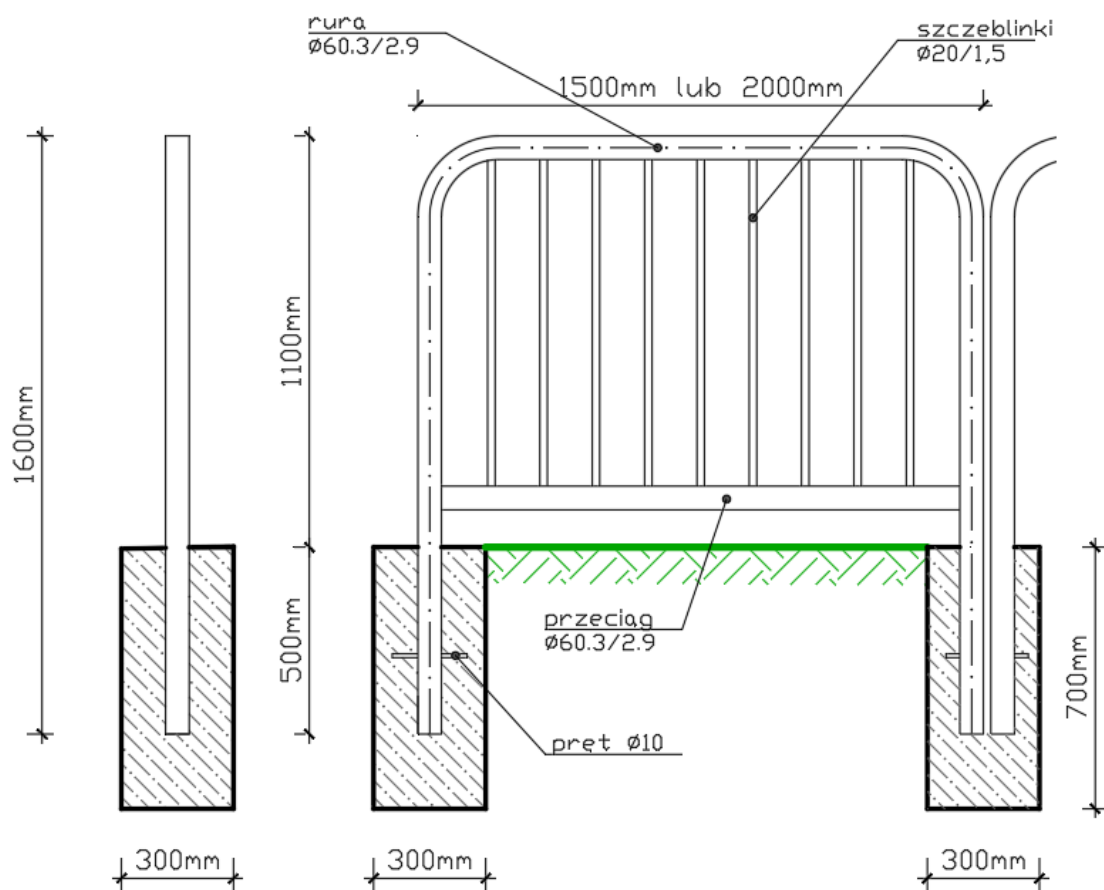
- Zarządzającego ruchem,
- Komendę Wojewódzką w Olsztynie.

Projektował

Chrystian Urbański

- balustrada U-11a

SZCZEGÓŁ
barierka zabezpieczająca przed upadkiem z wysokości



OCYNK, MAŁOWANIE PROSZKOWE

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe projektowane:

| Znak | Wielkość znaku | Sztuk [-] |
|-------------|----------------|-----------|
| A-24 | S | 1 |
| C-13/16 | M | 2 |
| C-13a/16a | M | 2 |
| D-6b | S | 2 |
| SUMA | | 7 |

| Konstrukcje | Sztuk [-] |
|---------------|-----------|
| Słupek Ø60 mm | 9 |
| SUMA | 9 |

Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

| Rodzaj | Długość [m] |
|-------------|---------------|
| U-11a | 126,00 |
| SUMA | 126,00 |

Projektowane oznakowanie poziome:

| Znak | Długość[m] | Powierzchnia [m ²] | Sztuk [-] |
|----------------|-------------|--------------------------------|-----------|
| P-10/11 | 8,90 | 22,50 | - |
| P-23 | - | 17,16 | 26 |
| P-26 | - | 17,94 | 26 |
| Farba czerwona | - | 48,10 | - |
| SUMA | 8,90 | 105,70 | 52 |