

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

TEMAT: Przebudowa – ul. prof. Poznańskiego w m.
Kobylnica

LOKALIZACJA: Gmina Kobylnica, pow. Słupsk, woj.
pomorskie

INWESTOR: Gmina Kobylnica
ul. Główna 20
76-251 Kobylnica

JEDNOSTKA

PROJEKTUJĄCA: O-Projekt
ul. Krótka 10
76-248 Dębica Kaszubska

	Nazwisko i Imię	Podpis
Projektował	mgr inż. Mariusz Ożarek	Upr. budowlane do projektowania bez ograniczeń w spec. inż.-drogowej POM/0279/POOD/2014

Słupsk, luty 2022

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawy opracowania

- umowa na wykonanie prac projektowych zawarta z Inwestorem,
- projekt budowlany branży drogowej,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 108 z 2005 r., poz. 908 z późniejszymi zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729),
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 2002 r., 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 umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220 z 2003 r., poz. 2181),
- szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. - Załącznik do nr 220 z 2003 r., poz. 2181),
- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2003 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 182 z 2003 r., poz. 1784),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 140 z 2004 r., poz. 1481 z późniejszymi zmianami),
- wizje lokalne w terenie.

2. Zakres i cele opracowania. Stan istniejący.

CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Dokumentacja zakłada przebudowę dwóch odcinków ul. prof. Poznańskiego w Kobylnicy. Etap III od skrzyżowania z ul. Szczecińską do skrzyżowania z ul. Stefczyka (dł. 366,30m) oraz Etap II odcinek od skrzyżowania z ul. Stefczyka do ronda tj. wykonanej wcześniej przebudowy ulicy (dł. 774,40m).

Celem opracowania jest poprawa parametrów oraz stanu technicznego drogi poprzez korektę cech geometrycznych, wzmocnienie konstrukcji, budowę chodnika, ciągu pieszego i ścieżki rowerowej, zjazdów, zatok autobusowych oraz poprawę odwodnienia i oświetlenia drogowego.

STAN ISTNIEJĄCY

Projektowana ulica przebiega po śladzie istniejącej ulicy prof. Poznańskiego stąd roboty na niej polegać będą na przebudowie istniejącej ulicy do zakładanych nowych funkcji i związanych z tym parametrów techniczno – użytkowych.

Szerokość istniejącej jezdni wynosi 7,0m. Występuje istniejący chodnik o nawierzchni betonowej usytuowany po prawej stronie jezdni oddzielony pasem zieleni. Istniejące zjazdy wykonane są z różnych materiałów. W pasie drogi występuje kanalizacja deszczowa oraz oświetlenie uliczne.

Wizja lokalna pozwoliła określić, że istniejące warunki jazdy i stan nawierzchni można określić jako zły. Nawierzchnia asfaltowa o słabej konstrukcji powoduje utrudnienia w ruchu pojazdów.

Obecny stan jezdni wymaga jej wzmocnienia i wyrównania w profilu podłużnym. Zlokalizowane wzdłuż drogi działki to tereny o charakterze przemysłowym i wytwórczym. Tylko lokalnie występują domki mieszkalne, odseparowane od jezdni zielenią wysoką.

3. Stan projektowany.

Zakres projektu obejmuje dwa odcinki drogi od skrzyżowania z ul. Szczecińską

do skrzyżowania z ul. Stefczyka (dł. 366,30m) oraz odcinek od skrzyżowania z ul. Stefczyka do istniejącego ronda na ul. prof. Poznańskiego (dł. 774,40m) jest to ciąg jednej ulicy o łącznej długości 1140,70m.

Plan sytuacyjny drogi opracowany został w skali 1:500

Przyjęto do projektowania przekrój uliczny. Jezdnia bitumiczna obustronnie ograniczona krawężnikiem betonowym wysokim $h=12\text{cm}$. Szerokość jezdni 7,0m z częściowym chodnikiem jednostronnym z kostki betonowej przylegającym do jezdni o szerokości od 1,5m do 2,0m. Po prawej stronie jezdni zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,5m. Chodnik oraz ciąg pieszo rowerowy oddzielony jest od jezdni pasem zieleni o szerokości 1,0m. W pasie zieleni zlokalizowane zostanie przebudowane istniejące oświetlenie drogowe.

Wzdłuż całej ulicy zastosowano elementy poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ciągi piesze i pieszo-rowerowe odseparowano od jezdni wystającym krawężnikiem i pasem zieleni. Wzdłuż jezdni głównej wydzielono pasy lewoskrętów do najbardziej obciążonych terenów przemysłowych (baza MZK, mleczarnia, ul. Stefczyka). W celu uspokojenia ruchu wprowadzono wyspy oraz odgięcia osi jezdni głównej. Podobną funkcję pełnią również wyniesione azyle na przejściach dla pieszych. Wzdłuż ulicy zaprojektowano cztery zatoki autobusowe. Poprawiono odwodnienie drogi oraz oświetlenie uliczne, słupy oświetleniowe lokalizowano tak by doświetlić , przejścia dla pieszych azyle i zatoki autobusowe. Całość zagadnienia precyzuje strona graficzna projektu.

Wprowadzone zmiany, wynikające z rozwiązań projektu drogowego przedstawiono na rys. nr 1/1, 1/2 i 1/3.

Na rysunkach przedstawiono lokalizację znaków pionowych jak i oznakowania poziomego, jak również czytelnie zobrazowano symbolikę oraz zastosowane typy znaków.

Wprowadzane oznakowanie należy wykonać ściśle wg strony graficznej niniejszego projektu. W trakcie ustawiania znaków sprawdzić ich wzajemną

widoczność w przypadku wzajemnego przesłaniania Wykonawca wystąpi o korektę posadowienia zatwierdzoną przez Projektanta.

Datę wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu określa się orientacyjnie po wrzesień/listopad 2022r. (planowana data zakończenia inwestycji).

4. Wymagania techniczne dla zastosowanych znaków.

4.1. Oznakowanie pionowe.

Projekt docelowej organizacji ruchu poprzedzony został analiza zasadności zastosowanego oznakowania pionowego, a także usytuowania znaków – przy uwzględnieniu wymogów sformułowanych w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych. Rodzaj zastosowanych znaków pionowych dostosowany został do klasy drogi i zakresu planowanej przebudowy oraz nowej organizacji ruchu.

Zastosowane rozwiązania:

- skrzyżowania D-1, A-7
- przejścia dla pieszych i rowerów oznakowano znakami D-6, D-6b
- ciąg pieszy i ścieżka rowerowa C13/16 (pionowo) 3,5m
- zatoki autobusowe D-15
- azyle, wysepki C-9, U-5c
- z uwagi na zaprojektowaną linie osiową P-4 oraz P-7b oraz P-21, nie wprowadzono znaków zakazu postoju lub zatrzymywania się (zakaz taki wynika z przepisów ogólnych).

Wszystkie znaki pionowe, należy wykonać jako odblaskowe, dobrej jakości, posiadających klasę bezpieczeństwa „B”. Typy filii dla poszczególnych znaków (typ II) określono w zestawieniu znaków pionowych.

Zastosować znaki z grupy znaków średnich. Ponadto znaki pionowe powinny spełniać następujące wymagania:

- słupki do znaków ocynkowane fi 60,

- fundamentowanie słupków min. 100 cm,
- tarcze znaków winne być zamocowane w sposób uniemożliwiający ich obrót.

Zagadnienie dodatkowo precyzuje opracowana Szczegółowa Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót.

Oznakowanie powinno być wykonane w sposób jak najmniej uciążliwy dla użytkowników. Przed montażem znaków należy rozpatrzyć w terenie ich usytuowanie tak, aby nie powodowały utrudnień w ruchu (w tym ruchu pieszych).

W celu wyeliminowania ewentualnych przeszkód w ciągach pieszych tam gdzie to będzie konieczne należy zastosować do mocowania znaków słupki gięte z wysięgnikiem posadowione po za chodnikami.

Zestawienie znaków.

<i>L.p.</i>	<i>Symbol znaku</i>	<i>Nazwa</i>	<i>Ilość</i>
1	A-7	Ustąp pierwszeństwa	3szt.
2	D-18	Parking	2szt.
3	C-13/16	Droga dla pieszych i rowerów	10szt.
4	C-2	Nakaz jazdy w prawo	1 szt.
5	C-13/16	Droga dla pieszych i rowerów (koniec)	4szt.
6	D-6	Przeście dla pieszych	4szt.
7	D-6b	Przeście dla pieszych, przejazd dla rowerów	4szt.
8	D-1	Droga z pierwszeństwem	2szt.
9	D-15	Przystanek autobusowy	4szt.
10	C-9	Nakaz jazdy z prawej strony znaku	16 szt.
11	U-5c	Słupek przeszkodowy	13 szt.
12	T-3a	Tabliczka „Koniec”	1szt.

4.12. Oznakowanie poziome.

Projekt organizacji ruchu zawiera niezbędne znaki podłużne (segregacyjne i krawędziowe) oraz znaki poprzeczne i uzupełniające.

Zastosowano:

- linie osiowe P-4 uzupełnione liniami P-1e oraz P-1b
- na przejściach P-10, P-11,
- na azylach i wyspach P-21
- uzupełnienie znaków A-7 liniami P-13

Oznakowanie poziome wykonać grubowarstwowo z mas termoplastycznych (pełne).

Słupsk, luty 2022r.

Projektował:

mgr inż. Mariusz Ożarek

**upr. budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specj. inż. drogowej**

POM/0279/POOD/2014

WYSOKOŚĆ I ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW OD KRAWĘDZI JEZDNI Rys. 2

