

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

II. Zakres opracowania

III. Stan istniejący

IV. Stan projektowany

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

VI. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

b) Oznakowanie poziome

II. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny

2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:500

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu

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 (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. nr 1137 z późniejszymi zmianami),
- Wizja w terenie wykonana przez DIM Pracownię Projektową Dróg i Mostów,

II. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt oznakowania pionowego i poziomego ul. Grunwaldzkiej na odcinku od granicy Państwa do ul. 11 Listopada w Świnoujściu. Dokumentacja projektowa przebudowy ul. Grunwaldzkiej została podzielona na 3 etapy realizacyjne:

Etap I - odcinek od km 0+000 do km 0+413,00;

Etap II - odcinek od skrzyżowania z ul. Krzywą (km 0+838,00) do skrzyżowania z ul. Nowokarsiborską (km 1+680,00);

Etap III - odcinek od skrzyżowania z ul. Nowokarsiborską (km 1+680,00) do skrzyżowania z ul. 11 Listopada (km 2+026,00).

III. Stan istniejący

Etap I - odcinek od km 0+000 do km 0+413,00

Ul. Grunwaldzka na tym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 5,5 m. Na odcinku tym nie ma chodników oraz ścieżek rowerowych. Istniejąca konstrukcja przystosowana jest do obciążenia ruchem KR2. Na odcinku tym nie ma oświetlenia ulicznego. W ciągu drogi znajdują się liczne zjazdy na drogi boczne.

Etap II - odcinek od skrzyżowania z ul. Krzywą (km 0+838,00) do skrzyżowania z ul. Nowokarsiborską (km 1+680,00)

Istniejąca szerokość ulicy wynosi 6,50 m. Nawierzchnia jest bitumiczna. Na całym odcinku etapu nr II, po lewej stronie jezdni, oddzielony od niej pasem zieleni, zlokalizowany jest ciąg pieszo-rowerowy z kostki brukowej betonowej z wydzielonym ciągiem pieszym szerokości 2,0 m.

Ulica Grunwaldzka na tym odcinku krzyżuje się z następującymi ulicami: ul. Krzywą, ul. Mazowiecką, ul. Wielkopolską, ul. Odrowców, ul. Nowokarsiborską. Na skrzyżowaniu z ul. Nowokarsiborską, zostały wydzielone relacje do skrętu w prawo (kierunek Centrum Miasta) oraz w lewo (kierunek granica Państwa - Garz). Jest to skrzyżowanie zwykle trójwlotowe. W ciągu drogi zlokalizowane są liczne zjazdy do posesji oraz na drogi boczne. Ul. Nowokarsiborska stanowi połączenie z przeprawą promową w m. Karsibór.

Etap III - odcinek od skrzyżowania z ul. Nowokarsiborską (km 1+680,00) do skrzyżowania z ul. 11 Listopada (km 2+026,00)

Istniejąca szerokość ulicy na tym odcinku wynosi 7,00 m o nawierzchni bitumicznej. Na całym odcinku etapu nr III, po lewej stronie jezdni, oddzielony od niej krawężnikiem zlokalizowany jest ciąg pieszo-rowerowy z kostki brukowej betonowej z wydzielonym ciągiem pieszym szerokości 2,0 m. Lokalnie ciąg pieszy oddzielony jest od ciągu rowerowego pasem zieleni. Ulica jest oświetlona.

IV. Stan projektowany

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - G,
- $V_p=50$ km/h,
- szerokość jezdni:

6,5 m - etap I, etap II;

7,00 m - etap III,

3,50 m - dodatkowe pasy ruchu dla relacji skrętnych.

Etap I - odcinek od km 0+000 do km 0+413,00

Projektowana szerokość jezdni wynosi 6,50 m. Po prawej stronie jezdni od początku opracowania do zjazdu w km 0+302.71 zaprojektowano chodnik szerokości 1,50 m oddzielony od jezdni pasem zieleni. Od zjazdu w km 0+302.71 do km 0+413.00 zaprojektowano chodnik szerokości 2,00m oddzielony od jezdni pasem zieleni. Po stronie lewej od początku opracowania do zjazdu w km 0+106.13 zaprojektowano ścieżkę rowerową szerokości 2.00m i chodnik dla pieszych szerokości 1.50m. Ciąg rowerowy zostanie oddzielony od ciągu pieszego za pomocą obrzeża betonowego wyniesionego o 1 cm. Nawierzchnię ścieżki rowerowej zaprojektowano „nadrzędnie” nad nawierzchnią zjazdów. Zaprojektowano ścieżkę rowerową o nawierzchni bitumicznej. Po stronie prawej drogi od km 0+098.00 do km 0+155.41 zaprojektowano zatokę postojową w miejsce istniejącej.

Etap II - odcinek od skrzyżowania z ul. Krzywą (km 0+838,00) do skrzyżowania z ul. Nowokarsiborską (km 1+687,00)

Na odcinku zakłada się wykonanie nowej konstrukcji jezdni ul. Grunwaldzkiej szerokości 6,50 m. Po stronie lewej ulicy znajduje się w stanie istniejącym chodnik i ścieżka rowerowa, która ze względu na dobry stan techniczny nie podlega przebudowie. W rejonie skrzyżowań gdzie ze względu na zmianę geometrii skrzyżowań na pewnych fragmentach konieczne jest przebrukowanie nawierzchni chodnika i ścieżki rowerowej wraz z dostosowaniem jej do nowego układu drogowego.

Skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej z ul. Nowokarsiborską.

Projekt sygnalizacji jest osobnym opracowaniem, które należy rozpatrywać razem z niniejszym. Projekt zakłada przebudowę skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z Nowokarsiborską ze skrzyżowania trzywlotowego typu „T” na skrzyżowanie czterowlotowe. Projekt zakłada podłączenie do skrzyżowania jako czwartego wlotu drogę dojazdową do budynku mieszkalnego nr 23. Na wlocie ul. Nowokarsiborskiej projektuje się pas do skrętu w prawo dla pojazdów poruszających się z promu w kierunku centrum Świnoujścia. Dodatkowo wydzielony został pas do skrętu w lewo w kierunku granicy państwa wspólny z pasem do jazdy na wprost w kierunku budynku mieszkalnego nr 23. Na wlocie ul. Grunwaldzkiej od strony centrum Świnoujścia zaprojektowano lewoskręt dla pojazdów skręcających w kierunku przeprawy promowej oraz pas do ruchu na wprost w kierunku granicy państwa wspólny z prawoskrętem w kierunku posesji nr 23.

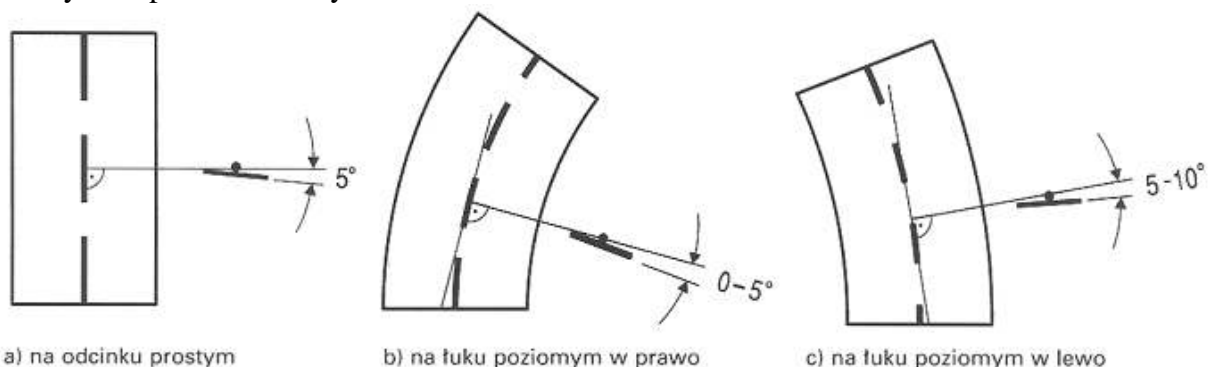
Na wlocie ul. Grunwaldzkiej od strony centrum Świnoujścia oraz na wlocie ul. Nowokarsiborskiej zaprojektowano przejścia dla pieszych. Na wlocie ul. Grunwaldzkiej od strony granicy państwa oraz na wlocie drogi dojazdowej zaprojektowano przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerów.

Ruch na skrzyżowaniu będzie kierowany przez akomodacyjną sygnalizację świetlną.

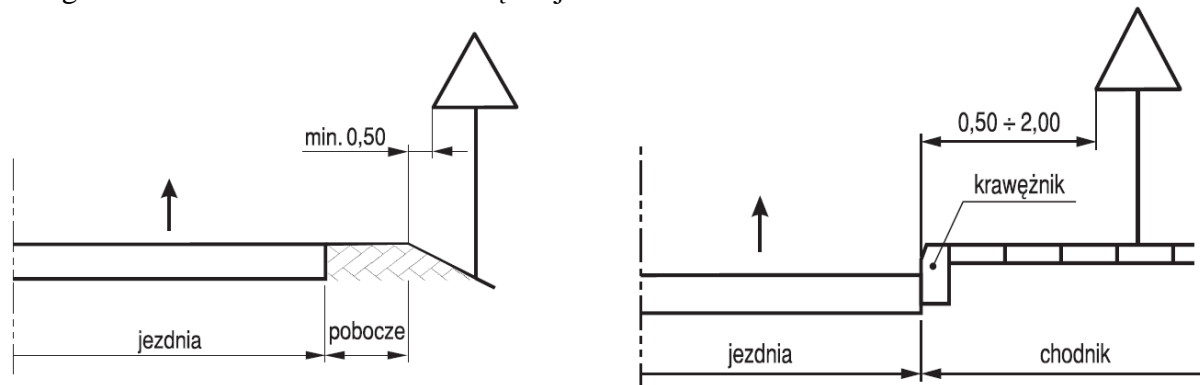
V. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

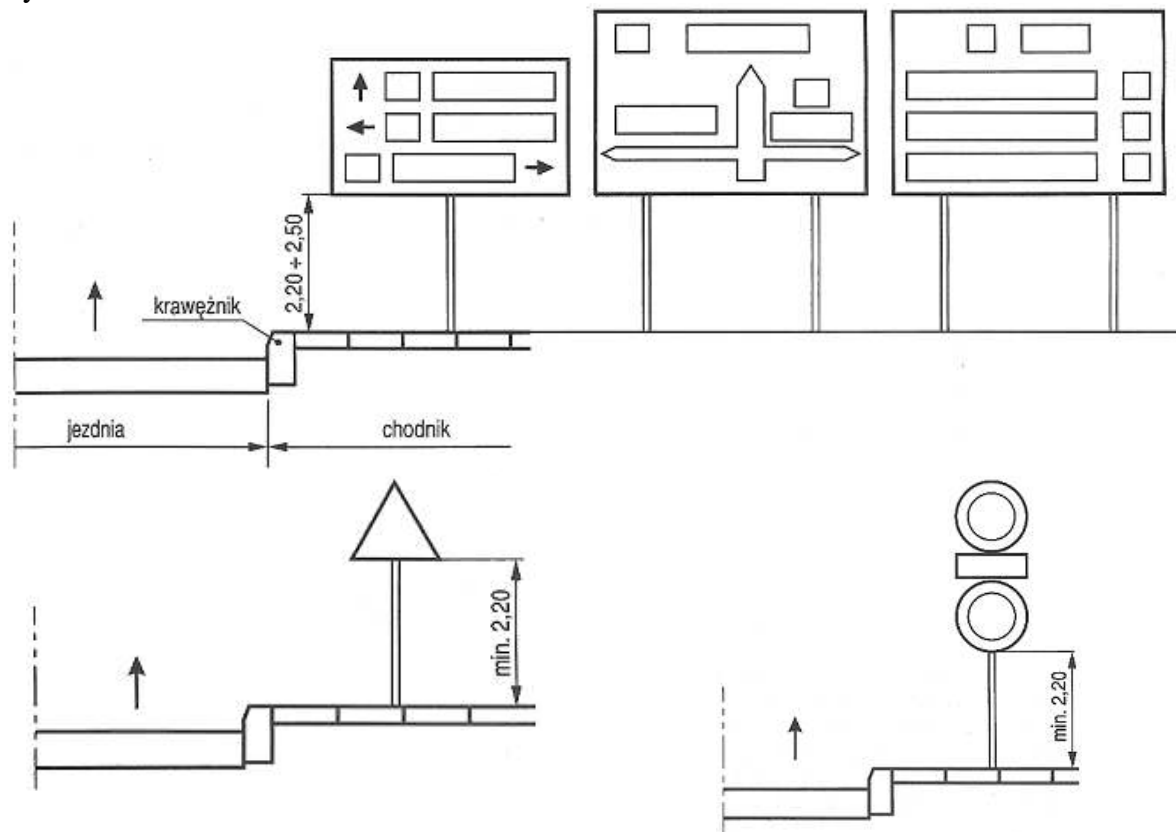
Odchylenie poziome tarczy znaku:



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

VI. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości średnie. Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej I typu z wyjątkiem znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b – folia II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych o średnicy 60mm.

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.

Zestawienie znaków pionowych

Nazwa	Stan	Szt.
D-6	proj	21
C-2	proj	1
D-1	proj	9
C-13/16	proj	14
E-2a	proj	1
E-15a	proj	1
E-6c	proj	1
E-4	proj	1
D-2	proj	1
A-7	proj	7
D-6b	proj	10
D-18	proj	4
T-3a	proj	2
T-30a	proj	2

Nazwa	Stan	Szt.
C-13a/16a	proj	1
A-24	proj	1
F-10	proj	3
D-15	proj	6
A-30	proj	1
T-18a	proj	1
B-25	proj	3
F-15	proj	3
C-9	proj	2
U-5b	proj	16
U-4b	proj	1
U-5a	proj	1
	RAZEM	114

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, jednoznacznością 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.

Dodatkowo dookoła wyspy środkowej ronda należy zainstalować punktowe elementy odblaskowe szklane białe.

Zestawienie znaków poziomych projektowanych

Symbol znaku poziomego	Ilość na jednostkę		Ilość [mb/szt.]	Powierzchnia [m ²]
------------------------	--------------------	--	-----------------	--------------------------------

Linie ciągłe				
P-2b	0,24	m ² /mb	78	18,72
P-4	0,24	m ² /mb	772	185,28
P-7b	0,24	m ² /mb	420	100,8
SUMA				304,8

Linie przerywane				
P-1b	0,04	m ² /mb	481	19,24
P-1c	0,12	m ² /mb	168	20,16
P-1e	0,12	m ² /mb	442	53
P-7a	0,12	m ² /mb	18	2,16
P-7c	0,06	m ² /mb	89	5,34
P-17	1,71	m ² /mb	25	42,75
SUMA				142,7

Linie na przejściach i skrzyżowaniach				
P-10	0,5	m ² /mbxs	135	270
P-11	0,5	m ² /mb	47	23,5
P-13	0,2625	m ² /mb	80	21
P-14	0,375	m ² /mb	65,00	24,375
P-21a	0,38	m ² /m ²	245,00	93,1
SUMA				431,9

Strzałki i symbole				
P-8b	1,49	m ² /szt	7	10,43
P-8d	1,49	m ² /szt	4	5,96
P-8e	2,19	m ² /szt	4	8,76
P-8f	2,19	m ² /szt	7	15,33
P-23	0,662	m ² /szt	36	23,832
SUMA				64,3

Opracował:

mgr inż. Przemysław Gardas