


- TOM II.1 -
PROJEKT STAŁEJ
ORGANIZACJI RUCHU
- CZĘŚĆ OPISOWA I RYSUNKOWA -

Nazwa i adres obiektu:	„Budowa drogi gminnej łączącej drogę powiatową Smolecin - Kolbaskowo z drogą krajową nr 13 wraz z budową drogi gminnej do Centrum Magazynowego wzdłuż drogi krajowej nr 13, wraz z przebudową skrzyżowania z drogą krajową nr 13" - Etap II
Numery ewidencyjne działek, na których obiekt jest usytuowany:	16, 17, 18/1, 18/3, 26/5, 36, 50, 104, 105, 106/2 – obręb 0006, Kolbaskowo; 11/1, 11/2, 16, 26/5, 26/8, 33, 34, 36, 49, 50, 55, 106/2 – obręb 0006, Kolbaskowo; Jednostka ewidencyjna: 321102_2, Kolbaskowo <i>działki przeznaczone pod inwestycję</i> <i>działki przeznaczone do czasowego zajęcia na czas robót</i>
Nazwa i adres Inwestora:	Wójt Gminy Kolbaskowo Kolbaskowo 106 72-001 Kolbaskowo

Specjalność	Stanowisko	Imię i Nazwisko	Podpis
<i>Drogowa</i>	<i>Projektant</i>	mgr inż. Przemysław Gardas	

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

STAROSTA
ul. Tanowska
72-610 P

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 z późn. zmianami),
- ☞ -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 z późn. zmianami)
- ☞ 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 z późn. zmianami),
- ☞ Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. nr 1137 z późn. zmianami).
- ☞ Wizja w terenie,

II. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze nr 13 i drodze powiatowej nr 3924Z związany z projektowaną przebudową skrzyżowania. Zakres obejmuje zaprojektowanie oznakowania poziomego i pionowego.

III. Stan istniejący

DK13

W miejscu projektowanego ronda znajduje się skrzyżowanie drogi krajowej nr 13 z łącznicami do autostrady A6.

Droga krajowa nr 13 w kierunku Kołbaskowa posiada dwa pasy ruchu: jeden do jazdy na wprost oraz jeden do skrętu w lewo, w kierunku do centrum posiada tylko jeden pas ruchu. Łącznica posiada wyspę kanalizującą. Droga krajowa 13 oraz łącznica są o nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż drogi krajowej nr 13 poprowadzone są rowy przydrożne oraz przepusty pod jezdnią. Inwestycja zlokalizowana jest poza terenem zabudowanym.

DP 3924Z:

Droga o nawierzchni bitumicznej (w miejscu skrzyżowania z nową drogą). Nawierzchnia jest mocno zniszczona. Szerokość jezdni wynosi ok. 6,0 m. Brak jest chodników. W bliskiej odległości od projektowanego skrzyżowania znajduje się przejazd kolejowy jednotorowy.

IV Charakterystyka ruchu

DK13

Natężenie ruchu na odcinku DK13 Szczecin – Kołbaskowo, według danych z GPR 2015, wynosi ok. 13500 poj/dobę, z czego 85% stanowią pojazdy lekkie (sam. osobowe, dostawcze i motocykle). Udział pojazdów ciężkich i autobusów wynosi 15%.

Wzdłuż drogi znajduje się ciąg pieszo-rowerowy. Natężenie ruchu rowerowego wynosi ok 120 przejazdów na dobę.

STARSZA
ul. Tanuska 3

DP 3924Z:

Na drodze występuje duże natężenie ruchu pojazdów ciężarowych dojeżdżających do pobliskiej kopalni kruszywa. Bardzo mały ruch pieszych odbywa się jezdnią na zasadach ogólnych dla ruchu drogowego.

V. Stan projektowany

Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej w kierunku Smolećcina:

- klasa drogi – Z (Zbiorcza)
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- szerokość jezdni 6,00 m + poszerzenia na łukach poziomych,
- szerokość pobocza gruntowego 1,00 m.

Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej nr 13:

- klasa drogi – GP (Główna przyspieszona)
- prędkość projektowa $V_p = 60$ km/h,
- prędkość miarodajna $V_m = 60$ km/h, (zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości oznakowaniem pionowym)
- szerokość jezdni 7,00 m,
- szerokość pobocza gruntowego 1,50 m.

Podstawowe parametry techniczne ronda oraz wlotów:

- średnice zewnętrzne 48,0 m,
- średnice wewnętrzne 32,0 m,
- promień zewnętrzny łączący ronda 40,0 m
- szerokość jezdni 6,0 m,
- szerokość pierścienia wewnętrznego 2,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego 1,50 m,
- szerokość wlotów na rondo 4,0 m
- szerokość wylotów z ronda 4,5 m
- promienie wyokrąglające wloty na rondo 15,0 m
- promienie wyokrąglające wyloty z ronda 15,0 m

Rondo zaprojektowano typu "okularowego" tzn. zaprojektowano dwa ronda oddalone od siebie o 68,0 m licząc od centrum okręgu każdego ronda. Odcinki pomiędzy dwoma okręgami połączono za pomocą łuku poziomego o promieniu zewnętrznym 40,0 m. Średnie zewnętrzne jezdni rond wynoszą 48,0 m. Jezdnia ronda asfaltowa jednopasowa o szerokości 6,0 m z pierścieniem z kostki kamiennej o szerokości 2,0 m. Drogę krajową nr 13 należy przebudować od km 11+693,24 do km 11+988,32. Łącznice węzła należy przebudować na długości 101,33 m licząc od centralnego punktu ronda. Droga Gminna na Smolećcin na długości od km 0+000 do km 0+672,35. Wzdłuż drogi gminnej zaprojektowano pobocze o szerokości 1,0 m. Szerokości dróg gminnych wynoszą 6,0 m. Koniec projektowanej drogi gminnej w kierunku na Smolećcin zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Promienie wyokrąglające na skrzyżowaniu równe 12,0 m. Na obszarze skrzyżowania poszerzyć drogę powiatową do szerokości 6,0. Na długości 31 m wykonać nową konstrukcję jak dla ruchu KR3 zejścia technologiczne wykonać nakładką bitumiczną wg zakresu przedstawionego na planie sytuacyjnym.

konstrukcję jak dla ruchu KR3 zejścia technologiczne wykonać nakładką bitumiczną wg zakresu przedstawionego na planie sytuacyjnym.

Droga gminna od projektowanego ronda do DP3924Z została zaprojektowana dla prędkości projektowej 50 km/h. Na odcinku drogi znajdują się 3 łuki poziome o promieniach 80, 90 i 100 m, które wymagają wprowadzenia ograniczenia prędkości.

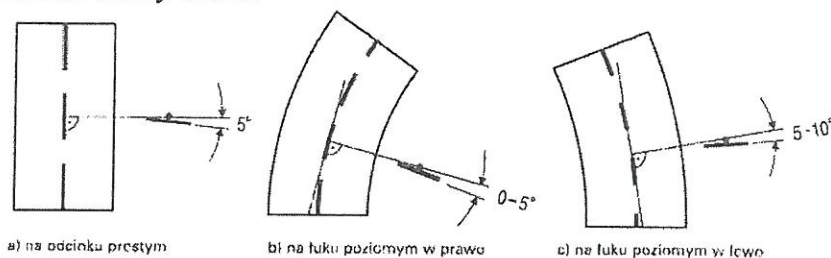
Na skrzyżowaniu z DP3924Z należy przestawić istniejące znaki G-1c i G-1f za projektowane skrzyżowanie, umieszczając je w tym samym przekroju.

Inwestycja będzie realizowana na podstawie decyzji ZRID i po zakończeniu budowy Gmina Kołbaskowo, podejmie stosowną uchwałę dotyczącą zaliczenia wybudowanych dróg do kategorii dróg gminnych na podstawie § 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U z 2016 r., poz. 1440 z późniejszymi zmianami).

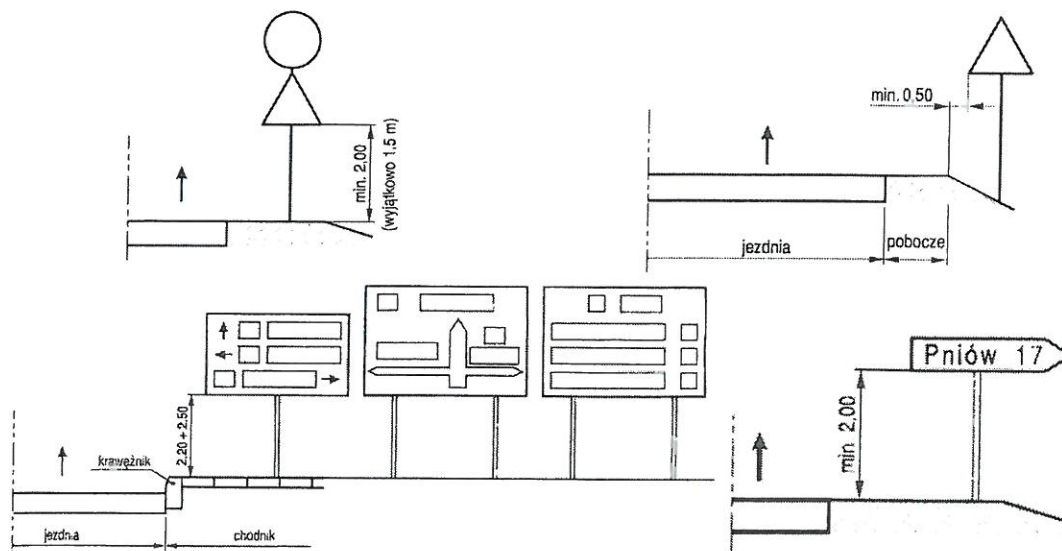
VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków pionowych:



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
Małe	M	750	600	600

Znak F-6 – należy wykonać o wymiarach min. 1200 mm x 900 mm.

Parametry barier ochronnych ustawionych wzdłuż drogi gminnej: A N2W2 wg wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. GDDKiA 2014.

Odcinki początkowe barier należy wykonać o długości 12 m obniżając początek bariery poniżej poziomu gruntu.

Odcinki końcowe barier należy wykonać o długości 8 m obniżając koniec bariery poniżej poziomu gruntu.

Początek i koniec bariery powinien być odgięty od osi drogi skosem 1:20.

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2.

W ciągu przyszłej drogi gminnej łączącej DK13 i DP3924Z należy zastosować znaki pionowe z grupy wielkości M-małe z wyjątkiem znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa”, które należy wykonać w grupie wielkości S-średnie o długości boku 900 mm,

Do oznakowania DK i drogi powiatowej należy zastosować znaki z grupy wielkości średnie.

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.

Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaków.

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.

b) Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe koloru białego.

Oznakowanie należy wykonać jako chemoutwardzalne o grubości 1,8 – 3,0 mm.

Okres trwałości oznakowania powinien wynosić min 4 lata.

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.

Termin wprowadzenia do 31 grudnia 2018 r.

Opracował: mgr inż. Przemysław Gardas

STAROSTA POLICKI
ul. Tanowska 8
72-610 Police