

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

„Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Starynowskiej jako połączenie dzielnic i zapewnienia bezpiecznej drogi do szkół i pracy odcinek od ul. Kossaka do ul. Michałowskiego/Akacyjowa w Kołobrzegu”

ZAWARTOŚĆ TECZKI

A. Część opisowa

B. Zasady ustawienia znaków

C. Część rysunkowa

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu

„Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Starynowskiej jako połączenie dzielnic i zapewnienia bezpiecznej drogi do szkół i pracy odcinek od ul. Kossaka do ul. Michałowskiego/Akacyjowa w Kołobrzegu”

- 1. Przedmiot inwestycji*
- 2. Istniejący stan zagospodarowania terenu*
- 3. Opis przyjętych rozwiązań projektowych .*
- 4. Organizacja ruchu*

1.Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest budowa ciągu pieszo - rowerowego polegająca na :

- rozbiórce istniejącego chodnika,
- budowie chodników dla pieszych i ścieżki rowerowej,
- przebudowie wjazdów,
- budowie krawężników wzdłuż ulicy,
- budowie kanalizacji deszczowej 200 mm dla odwodnienia drogi, chodników, ścieżki rowerowej i wjazdów,
- usunięciu kolizji z siecią wodociągową,
- budowę wpustów ulicznych oraz regulację włączów i zaworów.

Materiały wyjściowe.

- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych dla terenu objętego zakresem opracowania,
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. nr 71 z 2000 r. Poz.838) wraz z przepisami wykonawczymi,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. Poz. 430),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji 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),
- uzgodnienia z Zamawiającym i zainteresowanymi stronami.
-

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu i wpływ na środowisko.

Pas drogowy ulicy Starynowskiej w obszarze planowanej inwestycji ma szerokość od 17m do 20m przy czym jezdnia i strona lewa stanowi pas drogowy drogi powiatowej, natomiast pas drogowy poza jezdnią strona prawa jest drogą gminną (ścieżka rowerowa i chodnik projektowane są na terenie pasa drogowego drogi gminnej). Na obszarze pasa drogowego pierwotna powierzchnia terenu została w znacznej części przetworzona w trakcie wykonywania wykopów pod sieci podziemne, budowę ulicy.

Wzdłuż ul. Starynowskiej chodniki istnieją po obu stronach. Stan techniczny chodnika przewidzianego do rozbiórki jest w złym stanie. Na odcinku od ul. Kossaka do ul. Akacjowej nawierzchnia jezdni bitumiczna. Otoczenie ulicy to przede wszystkim istniejąca zabudowa jednorodzinna.

Ruch rowerowy odbywa się po jezdni.

W pasie drogowym znajdują się sieci uzbrojenia terenu : sieć wodociągowa, gazowa , energetyczna , teletechniczna , kanalizacja deszczowa i sanitarna.

W pasie drogowym ulicy Starynowskiej występują nasadzenia drzew i krzewów wykonane przez zarządcę drogi i właścicieli przyległych posesji pełniące funkcję ozdobną oraz izolacyjną. Poza drzewami i krzewami teren nieutwardzony porasta trawa.

3. Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

Założenia techniczne: *ulica Starynowska*

- klasa techniczna – droga lokalna L
- prędkość projektowa – 30 km/h
- kategoria ruchu – KR1-KR2

a/. w zakresie ciągów pieszych i ścieżki rowerowej

- chodniki przy ul. Starynowskiej

Na całym projektowanym odcinku (strona prawa) przewiduje się budowę ciągów pieszych. Szerokość chodnika 2,0 m. Znajdujące się przy ulicy zjazdy do posesji będą wykonane w obrębie chodnika bez uskoków. Ścieżka rowerowa projektowana jest łącznie z chodnikiem. Szerokość ścieżki rowerowej 2,0m.

Spadki poprzeczne chodnika i ścieżki rowerowej 1-2% w kierunku do jezdni.

c/. w zakresie zjazdów

W projekcie przewidziano przebudowę wszystkich zjazdów w obrębie pasa drogowego lub do granicy istniejących ogrodzeń. Zjazdy zaprojektowano z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm koloru grafitowego. Z uwagi na to, że większość posesji znajduje się poniżej

projektowanych rzędnych, na granicach z posesjami przewiduje się budowę odwodnienia liniowego.

Z uwagi na występowanie w podłożu gruntów nasypowych o zróżnicowanym składzie zaprojektowano dodatkową dolną warstwę tzw. ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem RM 2,5 MPa

Konstrukcja chodnika:

- 8 cm kostka brukowa betonowa (k.szary chodnik) ,
- 4 cm podsypka cementowo-piskowa 1:4
- 22 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm ulepszone podłoże z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem $R_m=2,5$ MPa mieszanka wykonana w mieszarkach stacjonarnych

Konstrukcja ścieżki rowerowej:

- 8 cm kostka brukowa betonowa beżowa koloru czerwonego ,
- 4 cm podsypka cementowo-piskowa 1:4
- 22 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm ulepszone podłoże z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem $R_m=2,5$ MPa mieszanka wykonana w mieszarkach stacjonarnych

Konstrukcja wjazdów do posesji:

- 8 cm kostka brukowa betonowa k. grafitowy
- 4 cm podsypka cementowo-piskowa 1:4
- 22 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm ulepszone podłoże mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem $R_m=2,5$ MPa mieszanka wykonana w mieszarkach stacjonarnych.

Spadki poprzeczne chodników 1-2% w kierunku jezdni.

Jako ograniczenie nawierzchni jezdni przyjęto:

- krawężnik betonowy 15x30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 o wysokości +12 cm, w miejscach obniżonych przy świetle +4 należy stosować krawężnik najazdowy 15x22 cm na ławie z oporem z betonu C12/15. Na planie zagospodarowania miejsca obniżenia oznaczono linią przerywaną.

Na ograniczenie nawierzchni chodników przyjęto obrzeże betonowe 8x30cm na ławie betonowej z betonu C8/10.

Nad ulicą zachowano skrajnie drogową 4,50m, wolną od słupów latarni , znaków drogowych itp.; przestrzeń skrajni sięga 0,50m od krawędzi jezdni.

W związku z opracowywanym projektem niezbędna jest wycinka istniejących nasadzeń – drzew i krzewów. Zestawienie drzew do wycinki stanowi odrębne opracowanie.

Nie projektuje się nowych nasadzeń w pasie drogowym z uwagi na występujące uzbrojenie podziemne terenu .

Powierzchnie terenu pozostające między chodnikiem a ogrodzeniami posesji należy po wykonaniu robót drogowych wyplantować , uzupełnić humusem grub. 10 cm i obsiać trawą

4. Organizacja ruchu.

Istniejącą organizację ruchu na ul. Starynowskiej uzupełnia się o oznakowanie ścieżki rowerowej .

Zastosowano znaki C13/16. Przed skrzyżowanie z ul. Kossaka i Akacjową ustawić należy znaki C13a z uwagi na brak ciągu rowerowego na dalszych odcinkach. Przejazd rowerowy przez ul. Wyczółkowskiego wykonać należy tak jak cały ciąg tj. z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego, natomiast przejazd przez ul. Chełmońskiego (nawierzchnia istniejąca z kostki brukowej betonowej koloru szarego) należy pomalować farbą drogową koloru czerwonego a następnie oznakować linią P-11. W obrębie skrzyżowania z ul. Wyczółkowskiego i Chełmońskiego należy ustawić znaki D-6b. Z uwagi na brak miejsca w pasie drogowym na budowę zatoki autobusowej, pole zatrzymywania się autobusów należy oznakować linią-17.

Przy przejściach dla pieszych zastosowano płytki chodnikowe betonowe z wypustkami, mające na celu „powiadomienie” osób niepełnosprawnych o zbliżaniu się do krawędzi jezdni. Płytki należy wbudować w odległości 0,5 m od krawędzi jezdni, szerokość 0,4 m. Lokalizacja płytek z wypustkami pokazana została na planie zagospodarowania terenu.

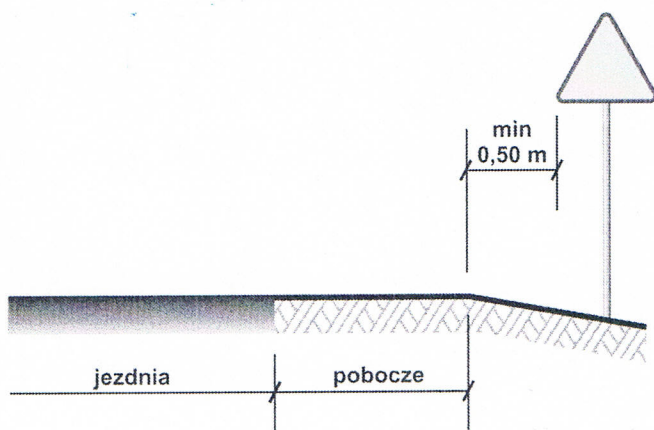
Zestawienie znaków pionowych i poziomych umieszczono na planszy.

Termin wprowadzenie organizacji ruchu – III kw. 2018 r.

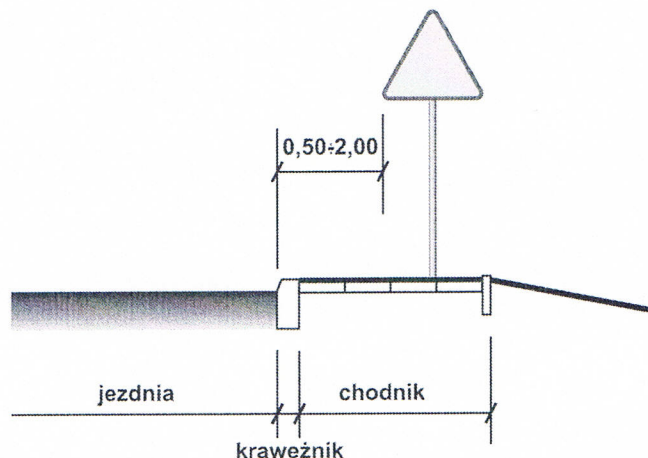
Sporządził:

inż. Jerzy Kalociński

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



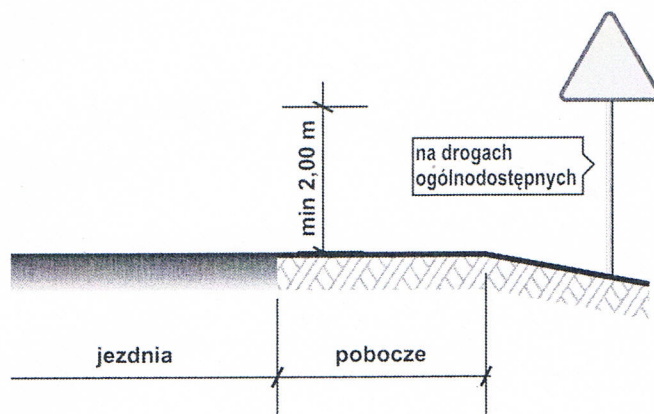
b) na ulicach

UWAGA!

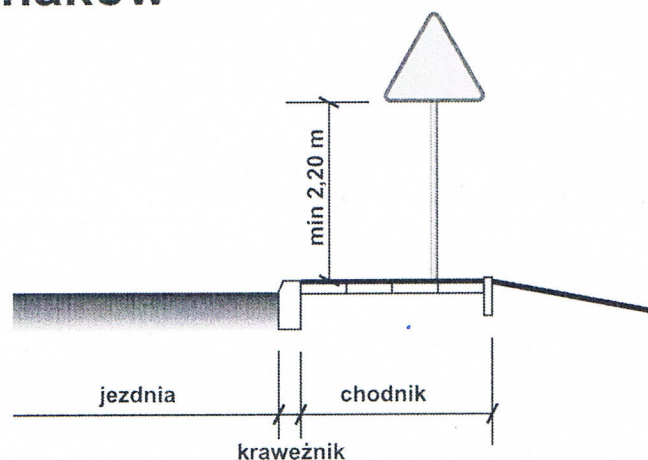
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony, na drogach z poboczeniami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w odległości nie większej niż 5m od krawędzi jezdni.

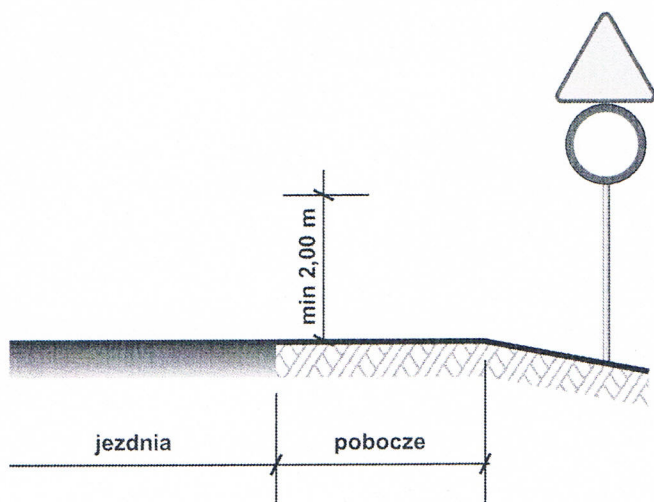
2. Wysokość umieszczania znaków



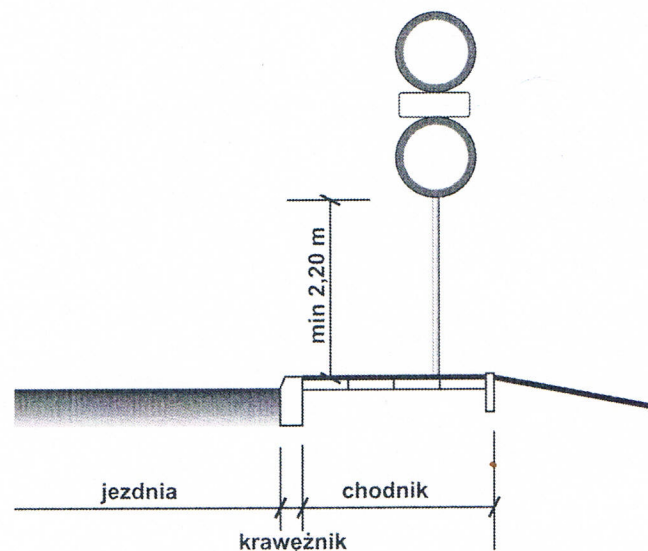
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach.



b) kategorii A, B, C, D, F, G na ulicach



c) dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice,



d) dwóch na jednym słupku na ulicach,

UWAGA!

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na tej drodze /lub ulicy/ czyli znaki z grupy wielkości "duża". W grupie tej znaki ostrzegawcze



Stem	Leaf	Frequency
0	0	1
0	1	1
0	2	1
0	3	1
0	4	1
0	5	1
0	6	1
0	7	1
0	8	1
0	9	1
1	0	1
1	1	1
1	2	1
1	3	1
1	4	1
1	5	1
1	6	1
1	7	1
1	8	1
1	9	1
2	0	1
2	1	1
2	2	1
2	3	1
2	4	1
2	5	1
2	6	1
2	7	1
2	8	1
2	9	1
3	0	1
3	1	1
3	2	1
3	3	1
3	4	1
3	5	1
3	6	1
3	7	1
3	8	1
3	9	1
4	0	1
4	1	1
4	2	1
4	3	1
4	4	1
4	5	1
4	6	1
4	7	1
4	8	1
4	9	1
5	0	1
5	1	1
5	2	1
5	3	1
5	4	1
5	5	1
5	6	1
5	7	1
5	8	1
5	9	1
6	0	1
6	1	1
6	2	1
6	3	1
6	4	1
6	5	1
6	6	1
6	7	1
6	8	1

Nazwa	stan	DP/Posz. t.	Poz. mal.
P-1b	kiniegię	425,97/73	17,0
P-1c	kiniegię	33,74/25	4,1
P-4	kiniegię	128,67/46	30,9
P-14	kiniegię	17,33/30	6,5
P-10	kiniegię	29,42/23	54,6
P-11	Projekow. ane	14,38/32	7,5
P-10	Projekow. ane	20,55/1	21,6
P-23	Projekow. ane	22,00/00	14,5
P-17	Projekow. ane	20,00/00	3,2
P-13	kiniegię	9,29/36	2,4
P-10/17	projekow. ane	8,36/7	13,2
		Razem m2	181,4

ROGI

- proj.: krawężniki 15x30cm światło +12cm
krawężniki: betonowe najazdowe 15x22cm światło +2
proj.: obrzeża betonowe 8x30cm
płytki: z wypustkami

[illegible]