

Nazwa i adres inwestora:



ul. Przemysłowa 73
76-200 Słupsk

Nazwa i adres Jednostki
Projektowej:



RedRoad Biuro Projektów
Bartosz Waczyński
ul. Świętokrzyska 51 lok. 4
80-180 Gdańsk
biuro@redroad.pl www.redroad.pl

Stadium projektu / Nazwa opracowania:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

Przebudowa ulicy Władysława IV w Słupsku

<i>Funkcja:</i>	<i>Branża</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Podpis:</i>
Opracowujący	Drogowa	mgr inż. Bartosz Waczyński	
Opracowujący	Drogowa	inż. Maciej Kobiela	

Nr archiwalny:

2017_4

Data opracowania:

09.2017r.

DOR

Nr egz.

Spis treści:

I. OPIS TECHNICZNY	3
1. Podstawa opracowania	3
2. Cel i zakres opracowania	3
3. Materiały wyjściowe do opracowania	3
4. Lokalizacja obiektu	3
5. Opis stanu istniejącego	3
6. Rodzaj i skala przedsięwzięcia	4
7. Prognozowana wielkość ruchu	4
8. Istniejące oznakowanie	4
9. Projektowana Docelowa Organizacja Ruchu	4
9.1. Założenia organizacji ruchu	4
9.2. Oznakowanie pionowe	4
9.3. Widoczność znaków	5
9.4. Folie odblaskowe znaków	5
9.5. Oznakowanie poziome	5
9.6. Sprawdzenie widoczności	6
9.7. Termin Wprowadzenia organizacji ruchu	6
9.8. Zalecenia wykonawcze	6
II. ZAŁĄCZNIKI	7
Załącznik nr 1 Zestawienie oznakowania pionowego	7
Załącznik nr 2 Zestawienie oznakowania poziomego	7
Załącznik nr 3 Karta opinii/uzgodnienia zarządca drogi i policja	9
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	10
Rys. 1.0 Plan orientacyjny	11
Rys. 2.1 Projekt stałej organizacji ruchu	12

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Zarządu Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk – umowa nr 3/2017 z dnia 08.02.2016 r

2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest Projekt docelowej organizacji ruchu dla inwestycji „Przebudowa ulicy Władysława IV w Słupsku”.

3. Materiały wyjściowe do opracowania

- mapa do celów projektowych;
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.);
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. Nr 202, poz. 2072 ze zm.);
- rozporządzenia 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 poz. 430);
- 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 ze zm.);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002, nr 170, poz. 1393);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem (Dz. U. 2003, nr 177, poz. 1729);
- Umowa i zlecenie na wykonanie prac projektowych,
- Wizje lokalne

4. Lokalizacja obiektu

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w zachodniej części miasta Słupsk Początek projektowanego odcinka ul. Władysława IV zaczyna się od ulicy Wazów i kończy włączeniem do ul. Jana III Sobieskiego.

Lokalizacja inwestycji Obręb i nr ewidencyjne działek:

Powiat Słupski, miasto Słupsk, jednostka ewid. 226301_1 obręb 0009:

418, 423, 433, 1279, 439, 438, 434, 430/22, 435, 455

5. Opis stanu istniejącego

W stanie istniejącym ulica Władysława IV wykonana jest z nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni od 3.5 m do 6 m. Do ulicy na przedmiotowym odcinku dowiązana jest droga publiczna – ul. Królowej Jadwigi. Występuje zjazd do osiedla mieszkalnego. Ulica Władysława IV jest drogą dwukierunkową od skrzyżowania z ulicą Wazów do skrzyżowania z ulicą Królowej Jadwigi. Na kolejnych 130 metrach ulica Władysława IV jest jednokierunkowa – do skrzyżowania z ul. Jana III Sobieskiego.

Na terenie całej przedmiotowej inwestycji głównym problemem jest popękana oraz nierówna nawierzchnia bitumiczna ul. Władysława IV. Przedmiotowa droga posiada też nieuregulowany system

odwodnienia. W bezpośredniej okolicy znajduje się hala targowa oraz hipermarket w związku z tym w godzinach szczytu odczuwalna jest za mała ilość miejsc parkingowych. Niniejszy odcinek drogi posiada przestarzałe oraz cofnięte oświetlenie chodnika i drogi.

Należy zauważyć, iż stan istniejący w przypadku braku inwestycji będzie prowadził do pogorszenia, woda opadowa rozmywa istn. drogę, powstają wyrwy i spękania w nawierzchni co stwarza bezpośrednie niebezpieczeństwo uszkodzenia pojazdów oraz spowalnia ruch

6. Rodzaj i skala przedsięwzięcia

W ramach inwestycji planuje się wykonanie następujących elementów:

- przebudowa istniejącego chodnika;
- wykonanie nowych miejsc parkingowych;
- przebudowa zjazdów publicznych;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- wykonanie przejść dla pieszych;

7. Prognozowana wielkość ruchu

Projektowana rozbudowa nie zmieni w sposób znaczący istniejącego ruchu pojazdów. Z uwagi na wielkość obsługiwanego terenu prognozowany ruch nie przekroczy KR2.

8. Istniejące oznakowanie

W stanie istniejącym, znaki jakie zostały zinwentaryzowane znajdują się poza istniejącym opracowaniem. Zlikwidowano znak B-22.

9. Projektowana Docelowa Organizacja Ruchu

9.1. Założenia organizacji ruchu

W związku z projektowanym układem drogowym zachodzi konieczność:

- Wprowadzenia oznakowania pionowego i poziomego,
- ul. Władysława IV ma pierwszeństwo nad drogami dochodzącymi wewnętrznymi
- wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w KM 0+625
- skrzyżowanie ul. Warszawskiej z ul. Majora Bojano jako równorzędne obie drogi klasy L

9.2. Oznakowanie pionowe

Szczegóły rozmieszczenia oznakowania pionowego przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym. Projektuje się ustawienie znaków pionowych średnich, odblaskowych zamocowanych na słupkach stalowych, ocynkowanych.

Istniejące powiązania potraktowano jako zjazdy publiczne i ustawiono na nich znaki ustęp pierwszeństwa.

W ciągu ulicy Władysława IV występujące przejścia dla pieszych oznaczono znakami D-6.

W okolicach od KM 0+080 do KM 0+147 oraz od KM 0+230 do KM 0+295 ograniczono prędkość do 30 km/h przy pomocy znaków B-33 z uwagi na wzmożony ruch pieszych na tych odcinkach. Umieszczono tam także znaki A-11a oraz T-1 ostrzegające o występujących progach zwalniających.

Projektowane miejsca parkingowe w ciągu ulicy Władysława IV oznaczono znakami D-18 oraz D-18a przy miejscach dla uprawnionych kierujących, a także znakami T-29 przy miejscach parkingowych dla osób niepełnosprawnych. W miejscu od KM 0+007 do 0+169 utworzono miejsca parkingowe, które oznaczono znakami D-18 wraz ze znakami T-30h zezwalającymi na postój częścią pojazdu na chodniku.

W projekcie uwzględniono wjazd na drogę bez przejazdu na KM 0+304 i stosownie ją oznaczono z obu stron znakami D-4b, D-4d oraz D-4a. Na drodze tej wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h przez ustawienie znaku B-33.

Na zakończeniu ulicy Władysława IV wprowadzono nakaz zjazdu w prawo w ciąg ul. Jana Sobieskiego przy użyciu znaku C-2.

Na KM 0+433 znajduje się zakaz wjazdu na drogę wewnętrzną z ciągu ulicy Władysława IV.

Znaki muszą być umieszczone w odległości min. 0,5m od krawędzi (w świetle) jezdni na wysokości 2,0m od poziomu terenu. Znaki umieszczone powinny być na wysokości 2,0m nad nawierzchnią, a w przypadku umiejscowienia w chodniku znaki należy zawiesić na wysokości min. 2,2m. Usytuowanie znaków drogowych musi być zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych i warunkami ich umieszczania na drogach”

9.3. Widoczność znaków

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w jednakowym stopniu, zarówno w dzień jak i w nocy.

Do wykonywania lic znaków stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się folię odblaskową typu 2 lub folię pryzmatyczną niezależnie od obowiązujących standardów oznakowania.

Przy lokalizowaniu znaków należy:

- 1) w rejonie skrzyżowań sprawdzić, czy lokalizacja znaku nie powoduje ograniczenia widoczności na wlotach głównych i podporządkowanych;
- 2) sprawdzić, czy znaki istniejące nie zasłaniają lub nie są zasłaniające przez montowane, a w razie konieczności dokonać korekty ich lokalizacji;
- 3) dokonać wycięcia gałęzi, jeżeli powodują one zasłonięcie znaku.

9.4. Folie odblaskowe znaków

Folie odblaskowe

Folie zastosowane do wykonania lic odblaskowych znaków muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym stosownymi i ważnymi Aprobatami Technicznymi, wydanymi przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

W szczególności w.w. Aprobaty Techniczne potwierdzą zgodność wartości fotometrycznych i kolorymetrycznych folii wybranych do wykonania lic odblaskowych wg kryteriów wymienionych wyżej, z normą PN EN 12899-1 i odpowiednimi Warunkami Technicznymi IBDiM wraz z Warunkami Technicznymi ITS. Wymagania dotyczące parametrów technicznych folii odblaskowych podano w „Warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach”.

9.5. Oznakowanie poziome

Szczegóły wykonania oznakowania poziomego przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym. Aby umożliwić bezpieczne przekraczanie jezdni ulicy Władysława IV zaprojektowano przejścia dla pieszych - znak poziomy P-10. Wzdłuż części projektowanego odcinka zaplanowano znaki

podłużne równoległe do osi jezdni. W okolicach przejść dla pieszych oraz skrzyżowania zaprojektowano znak P-4. W pozostałej części drogi zastosowano linię P-6. W miejscach zjazdów występujących w okolicach oznakowania P-4 zastosowano przerywaną linię P-1e.

Projektowane równoległe miejsca parkingowe oznaczone zostały liniami P-7d oraz P-7a, które wyznaczają miejsca postojowe wraz z granicą zatrzymania.

Na projektowanych miejscach postojowych umieszczono znaki P-21a w celu umożliwienia komunikacji samochodom technicznym w bezpośrednie sąsiedztwo bloków. Zastrzeżone miejsca postojowe w okolicy apteki oznaczono znakami P-20.

Na wjeździe na ul. Jana Sobieskiego znajdują się znaki P-13 oraz P-14 w celu informowania o pierwszeństwie przejazdu.

Wykaz oznakowania poziomego przedstawiono w załączniku nr 2. Usytuowanie znaków drogowych musi być zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych i warunkami ich umieszczania na drogach”.

Do oznakowania poziomego należy stosować masę chemoutwardzalną do natrysku barwy białej. Na wyniesione przejście oraz skrzyżowania zastosować dodatek uszorstniający do mas.

9.6. Sprawdzenie widoczności

Dla zjazdów publicznych z dróg wewnętrznych sprawdzono warunki widoczności przy ruszaniu z miejsca zatrzymania zgodnie z Dz. U. 1999.43.430 z dnia 14 maja 1999. Zjazdy te spełniają warunki widoczności.

9.7. Termin Wprowadzenia organizacji ruchu.

Docelową organizację ruchu planuje się wprowadzić zgodnie z wnioskiem, w przypadku przełożenia realizacji inwestycji w czasie, kierownik budowy/ inwestor zobowiązany jest do sporządzenia aktualizacji przedmiotowego opracowania.

9.8. Zalecenia wykonawcze

- W trakcie realizacji prac wykonawca zobowiązany jest do stałej kontroli i utrzymania oznakowania stałej organizacji ruchu do czasu ostatecznego odbioru robót;
- Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy zastosować znaki drogowe średniej wielkości, folie odblaskowe 2 generacji, zgodne z normami oraz specyfikacjami technicznymi;
- Stała organizacja ruchu i zabezpieczenie robót w trakcie jej realizacji winna być realizowana zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją, a zmiany do w/w projektu uzgadniane z zarządcą drogi;
- Za całość oznakowania, jego wprowadzenie i utrzymanie oraz zabezpieczenia robót w trakcie realizacji odpowiedzialny jest kierownik budowy;
- Elementy stałej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót.

Opis sporządził:

mgr inż. Bartosz Waczyński

inż. Maciej Kobiela

II. ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1 Zestawienie oznakowania pionowego

Nazwa	Stan	Szt.
A7	prj	4
A-7	Ist	2
A-11a	prj	4
B-1	ist	1
B-33	prj	5
B-2	prj	1
B-2	lkw	1
B-2	Ist	2
B-21	Prj	1
B-22	Lkw	1

Nazwa	Stan	Szt.
B-36	prj	1
B-35	prj	1
B-18	prj	1
C-2	prj	1
C-4	lkw	1
D-1	Ist	1
D-4a	Prj	1
D-4b	prj	1
D-4d	Prj	1
D-6	prj	6

Nazwa	Stan	Szt.
D-18	Prj	8
D-18a	prj	1
D-18a	ist	2
D-40	Ist	1
T-1	prj	4
T-29	prj	2
T-29	ist	2
T-30h	prj	2

Załącznik nr 2 Zestawienie oznakowania poziomego

Nazwa	Stan	Dł./ Szt.	Pow. malowania m ²
P-10	Projektowane	-	38,6
P-10	Istniejące	-	14,8
P-13	Projektowane	9,23	2,42
P-13	Istniejące	12,41	3,23
P-1e	Projektowane	3,8	0,46
P-14	Projektowane	11,73	5,87
P-14	Istniejące	12,41	6,21
P-7a	Projektowane	161,63	19,4
P-4	Projektowane	48,6	11,67
P-4	Istniejące	3,81	0,9

Nazwa	Stan	Dł./ Szt.	Pow. malowania m²
P-21a	Projektowane	14,95	5,68
P-7d	Projektowane	161,5	19,38
P-20	Projektowane	45.4	5,45
P-6	Projektowane	69.41	5,55
P-18	Projektowane	59	31,9

RAZEM pow. projektowanego malowania : 146, 38 m²

Uwaga:

Do oznakowania poziomego należy stosować masę chemoutwardzalną do natrysku barwy białej.

Na wyniesione przejście zastosować dodatek uszorstniający do mas.

Załącznik nr 3 Karta opinii/uzgodnienia zarządca drogi i policja

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	1: 10 000
Rys. 2.1	Projekt stałej organizacji ruchu	1: 500