

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

ZESTAWIENIE ZNAKÓW

2. CZĘŚĆ GRAFICZNA

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 1

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

do projektu docelowej organizacji ruchu dla przebudowy ul. Stefanii Sempołowskiej w m. Sławno – etap II

1 PODSTAWA OPRACOWANIA

- 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,poz.2181 z dn. 23 grudnia 2003r. z późniejszymi zmianami)
- Załącznik nr 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
- Ustawa z dnia 02 czerwca 2005 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 roku nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn.23 IX 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem /Dz.U. Nr 177 poz. 1727 z 2003r/;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 01 czerwca 2004 r. w sprawie określania warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz.U. nr 140, poz.1481 z dn. 19.06.2004r.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170, poz.1393 z dn. 12.10.2002r.)

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (Dz.U. nr 6, poz.33 z 01.03.1986r. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2003r. w sprawie kierowania ruchem (Dz.U. nr 132, poz. 839 z 2008r. z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 19 września 2005r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 204, poz. 2086 z 2004.)

2 CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedsięwzięcie ma na celu uporządkowanie układu komunikacyjnego miejscowości Sławno oraz dostosowanie dróg do wymaganych, przepisami technicznymi, parametrów.

Projektowane przedsięwzięcie podzielone zostało na trzy etapy. Etap pierwszy rozpoczyna się od ul. 1 Pułku Ułanów, a kończy przy miejskim cmentarzu i ma długość 391.78m. Etap drugi obejmuje odcinek od ul. Morskiej do ul. 1 Pułku Ułanów. Etap trzeci przebudowy ul. Sempołowskiej to odcinek od miejskiego cmentarza do ul. Działkowej. Pełnią one funkcję dróg klasy lokalnej. Zapewniają obsługę komunikacyjną przyległych posesji prywatnych, dojazd do przedsiębiorstw, cmentarza komunalnego i obiektów, w których prowadzona jest działalność gospodarcza.

Łączna długość projektowanych do przebudowy dróg na terenie miejscowości Sławno, objętych przedmiotem zamówienia wynosi 1216.83mb.

W zakres inwestycji wchodzi również budowa kanalizacji deszczowej, która stanowić będzie odwodnienie projektowanej drogi. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie branżowe: sanitarne.

Przedmiotem niniejszego opracowania są jest projekt docelowej organizacji ruchu przebudowywanej ul. Sempołowskiej w na odcinku od ul. Morskiej do skrzyżowania z ul. 1 Pułku Ułanów o długości 467.14m.

3 ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

W Etapie II przewiduje się przebudowę ul. Sempołowskiej w na odcinku od ul. Morskiej do skrzyżowania z ul. 1 Pułku Ułanów o długości 467.14m.

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Ul. Sempołowska:

- klasa techniczna drogi L (lokalna);
- jednojezdniowa, dwukierunkowa;
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – daszkowy 2%;
- jezdnia o nawierzchni asfaltowej;
- istniejąca jezdnia jest ograniczona krawężnikiem posiada chodnik po prawej stronie jezdni;
- teren zabudowany;

Ul. Kosynierów:

- klasa techniczna drogi L (lokalna)
- jednojezdniowa, dwukierunkowa,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – daszkowy 2%
- nawierzchnia jezdni z płyt betonowych
- istniejąca jezdnia jest ograniczona krawężnikiem posiada chodnik po prawej stronie jezdni
- teren zabudowany

Ul. Władysława Jagielly:

- klasa techniczna drogi L (lokalna)
- jednojezdniowa, dwukierunkowa,
- nawierzchnia jezdni gruntowa nieutwardzona
- istniejąca jezdnia nie jest ograniczona krawężnikiem i nie posiada chodnika
- teren zabudowany

Istniejące oznakowanie pionowe w rejonie przebudowywanych ulic:

➤ **Ul. Sempołowska**

A-7 „Ustąp pierwszeństwa”

B-20 „Stop”

➤ **Ul. Kosynierów:**

A-7 „Ustąp pierwszeństwa”

D-1 „Droga z pierwszeństwem”

➤ **Ul. Władysława Jagiełły:**

A-7 „Ustąp pierwszeństwa”

B-1 „Zakaz ruchu w obu kierunkach”

4 ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Projektowana przebudowa ul. Stefanii Sempołowskiej obejmuje wykonanie nowej nawierzchni i chodników przy ul. Sempołowskiej i na odcinku ul. Kosynierów. W zakres inwestycji wchodzić będzie również budowa kanalizacji deszczowej, która stanowić będzie odwodnienie projektowanej drogi oraz oświetlenie drogowe.

Projektowane oznakowanie poziome w rejonie przebudowywanego skrzyżowania:

Wloty z ul. Kosynierów i z ul. Władysława Jagiełły na skrzyżowanie z ul. Stefanii Sempołowskiej zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe. Zjazdy na ul. Kosynierów i ul. Władysława Jagiełły wykonano z kostki betonowej. Oznaczono na nich kostką betonową innego koloru przejścia dla pieszych znakiem **P-10**. W km 0+158,13 i 0+186,50 wyznaczono przejścia dla pieszych (**P-10**), w odległości 2m przed i za przejściami dla pieszych namalowany zostanie znak **P-14**.

Malowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe z mas chemoutwardzalnych lub termoplastycznych.

Projektowane oznakowanie pionowe w rejonie projektowanych wjazdów i zjazdów:

Wprowadza się następujące zmiany w organizacji ruchu:

- od skrzyżowania ul. Kosynierów z ul. Morską do skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. 1 Pułku Ułanów ustala się jako główną, pozostała część ul. Kosynierów oraz ul. Władysława Jagiełły są drogami podporządkowanymi.

- umieszcza się znaki **A-7** razem ze znakiem **C-8** przed wlotem z drogi podporządkowanej ul. Kosynierów na drogę główną,
- umieszcza się znaki **A-7** razem ze znakiem **C-2** przed wlotem z drogi podporządkowanej ul. Władysława Jagiełły na drogę główną,
- przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania oznaczono znakami **D-6**, natomiast 50m przed przejściami dla pieszych umieszczono znak i **A-16** informujące o zbliżaniu się do przejścia dla pieszych,
- zakazuje się wjazdu na ul. Władysława Jagiełły z drogi głównej poprzez umieszczenie znaku **B-22** na drodze głównej oraz znaków **B-1** i **T-0** (Nie dotyczy mieszkańców)

SZCZEGÓŁOWA LOKALIZACJA PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH PRZEDSTAWIONA ZOSTAŁA NA RYSUNKACH SYTUACYJNYCH W CZĘŚCI GRAFICZNEJ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA.

5 WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW

Do oznakowania istniejących dróg zastosowano znaki następujących grup:

Na drogach lokalnych:

- Małe (M) za wyjątkiem A-7 , który należy wykonać jako średni (S)

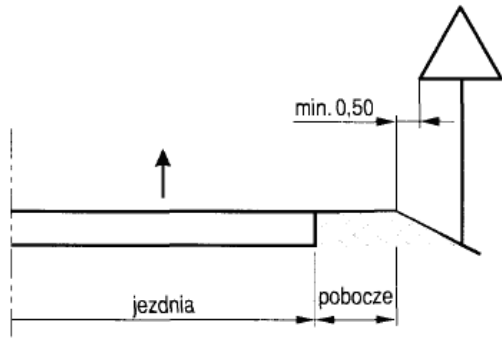
Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy użyć folii odbłaskowej typu 2 dla znaku **A-7** i **B-2** a dla pozostałych projektowanych znaków typu 1.

6 ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogi (rys.6.1-6.2).

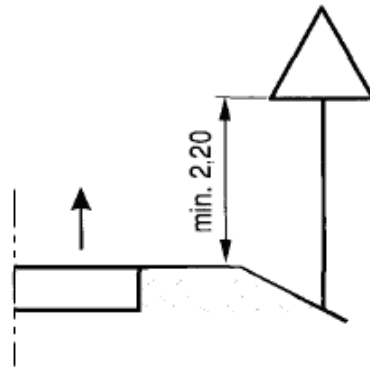
Znaki mocować na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się umocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju kołowym.

Rys. 6.1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drodze

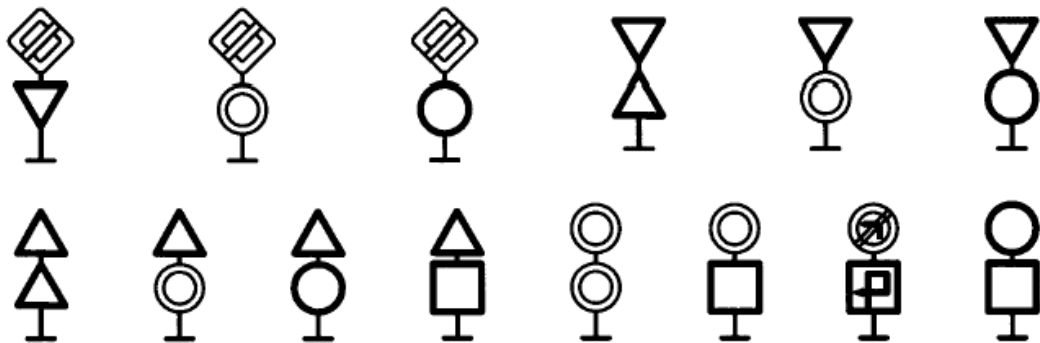
Rys. 6.2. Wysokość umieszczania znaków na drogach



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

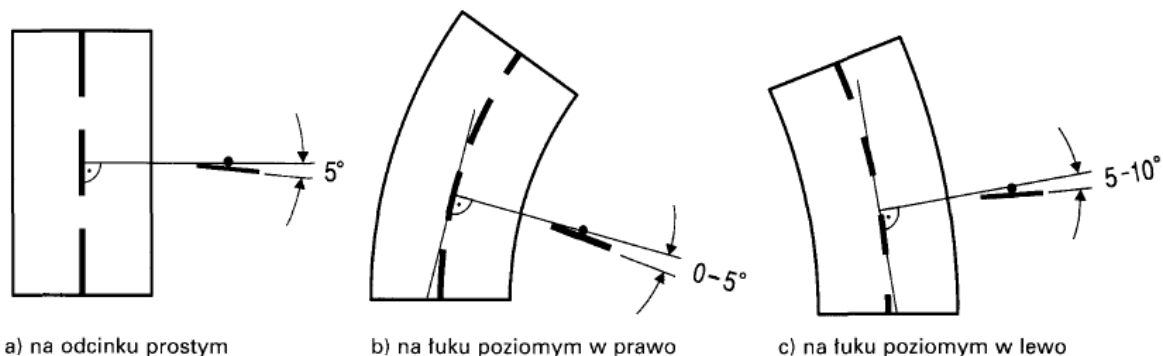
Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min.10 m. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony na rysunkach planu sytuacyjnego w części graficznej niniejszego opracowania. Ponadto dopuszczalne sposoby rozmieszczania znaków pokazano poniżej (rys.6.3.).

Rys. 6.3. Sposoby umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. W przypadku znaków umieszczonych na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaków należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku (rys.6.4).

Rys. 6.4. Odchylenie tarczy znaków



ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW

L.P.	WYSZCZEGÓLNIENIE	NUMER	J.M.	ILOŚĆ
1	DROGA Z PIERWSZEŃSTWEM	D-1	szt.	3
2	USTĄP PIERWSZEŃSTWA	A-7	szt.	5
3	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	A-16	szt.	3
4	TABLICZKA	T-6a	szt.	1
5	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	D-6	szt.	8
6	KONIEC DROGI Z PIERWSZEŃSTWEM	D-2	szt.	2
7	ZAKAZ SKRĘTU W PRAWO	B-22	szt.	1
8	LINIA WARUNKOWEGO ZATRZYMANIA ZŁOŻONA Z TRÓJKĄTÓW	P-13	mb	8
9	KONIEC DROGI Z PIERWSZEŃSTWEM	D-2	szt.	2
10	PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	P-10	m ²	46
11	NAKAZ JAZDY W PRAWO ZA ZNAKIEM	C-2	szt.	1
12	NAKAZ JAZDY W PRAWO LUB W LEWO	C-8	szt.	1