

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. UZGODNIENIA

2. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

3. CZĘŚĆ GRAFICZNA

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:10000

RYSUNEK NR 1

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2.1-2.2

1. UZGODNIENIA

2. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

do projektu docelowej organizacji ruchu w ramach inwestycji polegającej na budowie dróg wraz z infrastrukturą na osiedlu Witosa w miejscowości Nowa Wieś Rzeczna.

PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa pomiędzy Gminą Miejską Starogard Gdański z siedzibą w Starogardzie Gdańskim przy ulicy Gdańskiej 6 a Angeliką Elas-Bińczyk prowadzącą działalność gospodarczą pod firmą Pracownia Projektowa ELBI Angelika Elas-Bińczyk, 75-800 Koszalin, ul. 1-go Maja 12/20
- 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 późn. zmianami;
- Ustawa z dnia 02 czerwca 2005 roku – Prawo o ruchu drogowym - Dz. U. z 2012.1137 z późn. zm.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 IX 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem - Dz.U. Nr 177 poz. 1729 z 2003r.;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 01 czerwca 2004 r. w sprawie określania warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U. 2004.140.1481 z późn. zmianami;
- 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. z późn. zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010r. w sprawie kierowania ruchem - Dz.U. 2016.143;
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych - Dz.U. 2015.460.) z późn. zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz. U. 2016.124;
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego - Dz.U. 2016.23;
- Wizja lokalna.

PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

- Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związany z inwestycją polegającą na budowie dróg wraz z infrastrukturą na osiedlu Witosza w miejscowości Nowa Wieś Rieczna,
- Celem opracowania jest wskazanie wytycznych dla stałego oznakowania miejsc niebezpiecznych, przejść dla pieszych oraz skrzyżowań i zjazdów.

CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Projektowane do budowy drogi gminne zlokalizowane są na osiedlu Witosza w miejscowości Nowa Wieś Rieczna na obszarze Gminy Starogard Gdański. Teren planowanej inwestycji położony jest po północno - wschodniej stronie Starogardu Gdańskiego i po wschodniej stronie miejscowości Nowa Wieś Rieczna. Osiedle Witosza zlokalizowane jest na terenie pagórkowatym o pochyleniach rzędu 10-14%. Na przedmiotowym obszarze dominuje zabudowa jednorodzinna. Występują również zabudowa wielorodzinna oraz budynki gospodarcze. Sieć projektowanych dróg gminnych połączona jest z ulicą Kasztanową oraz poprzez ulice Jaśminową z ulicą Nowowiejską będącą w zarządzie miasta Starogard Gdański. Szerokość pasów drogowych w liniach rozgraniczających jest zmienna i waha się od około 9.0 do około 25.0m. Ulica Kasztanowa posiada jezdni oraz chodniki o warstwie wierzchniej z kostki betonowej. Jezdni obramowana jest krawężnikami betonowymi. Skrzyżowania ulicy Kasztanowej z projektowanymi do budowy odcinkami dróg gminnych wykonane są z kostki betonowej. W ciągu ulicy Jarzębinowej, Akacyjowej, Głogowej, Kalinowej, Jaśminowej, oraz na odcinku drogi „MN” jezdnie utwardzona jest płytami żelbetonowymi. Przy budynkach wielorodzinnych odcinki dróg „TW” i „ZZ” posiadają jezdnie oraz zatoki postojowe z płyt żelbetonowych. Przy budynkach mieszkalnych wykonane są ciągi piesze z pytek chodnikowych betonowych. Pozostałe odcinki dróg posiadają nawierzchnie gruntowe, gruntowe ulepszone kruszywem naturalnym, gruzem budowlanym oraz żużlem. Szerokość jezdni waha się pomiędzy 3.0m a 5.5m. Jezdnie przewidzianych do budowy i przebudowy ulic posiadają liczne uszkodzenia w postaci zapadnięć, nierówności poprzecznych i podłużnych, uszkodzeń płyt żelbetonowych. Przylegające do dróg gminnych zjazdy wykonane są z kostki betonowej, trylinki, płyt betonowych, kruszyw naturalnych oraz sztucznych.

W pasach dróg gminnych zlokalizowana jest infrastruktura techniczna związana z drogą: sieć kanalizacji deszczowej, sieć oświetlenia ulicznego oraz infrastruktura

niezwiązana z drogą: sieć energetyczna podziemna oraz napowietrzna, sieć teletechniczna, sieć gazowa, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć wodociągowa.

Wody opadowe w części dróg gminnych odprowadzane są spadkami poprzecznymi i podłużnymi do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Część odcinków planowanych do budowy dróg nie posiada możliwości odprowadzenia wód opadowych przez sieć kanalizacji deszczowej (wody opadowe odprowadzane są na tereny przyległe).

Istniejące oznakowanie w rejonie przebudowywanej drogi:

- W rejonie istniejących dróg występuje oznakowanie poziome i pionowe w postaci linii segregujących oraz znaków poprzecznych.

ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

- Prędkość projektowa
na terenie zabudowanym - 30km/h
- Szerokość jezdni drogi gminnej - 5.0m i 6.0m
- Szerokość ciągów pieszo-jezdnych - 5.0m i 6.0m
- Wymiary stanowisk postojowych o parkowaniu równoległym - 2.5x6.0m
- Wymiary stanowisk postojowych o parkowaniu prostopadłym - 2.5 x5.0m
- Szerokość chodnika - 1.5m i 2.0m
- Szerokość chodnika wzmocnionego -2.5m
- Szerokość opasek ziemnych - 0.5m i 0.3m
- Szerokość gruntowych ciągów pieszych 2.5m i 3.5m
- Pochylenie poprzeczne jezdni dróg gminnych na odcinku prostym -2% (jezdnie z kostki betonowej)
- Pochylenie poprzeczne jezdni dróg gminnych oraz ciągów pieszych na odcinku prostym -3% (nawierzchnie gruntowe)
- Pochylenie poprzeczne chodników -2%
- Pochylenie poprzeczne zatok postojowych - 2%

Projektowane oznakowanie pionowe w rejonie przebudowywanego odcinka drogi:

Założenia do oznakowania:

- 1) ul. Kasztanowa pozostaje jako droga główna,
- 2) Na budowanych drogach osiedla Witosa wprowadza się strefę zamieszkania,
 - przejścia dla pieszych projektuje się oznakować znakami D-6,
 - projektowane miejsca postojowe projektuje się oznakować znakami D-18,

- projektuje się ustawić znaki ostrzegawcze A-7, w odległości max 20m od skrzyżowań z ulicami głównymi,
- wyniesione przejścia dla pieszych oznakowano znakami A-11a, B-33, z tabliczką T-1,
- początek i koniec ciągu pieszo rowerowego oznakowano znakami C-13/16 lub C-16/13.

Projektowane oznakowanie poziome:

- przejścia dla pieszych oznakowano znakiem poziomym P-10,

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

UWAGA OGÓLNA

WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW

Do oznakowania przebudowywanych dróg należy zastosować znaki o grupie wielkości małe „M”, znaki A-7 średnie „S” a znaki C-13/16 jako "mini".

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią. Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy użyć folii odblaskowej typu 2.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

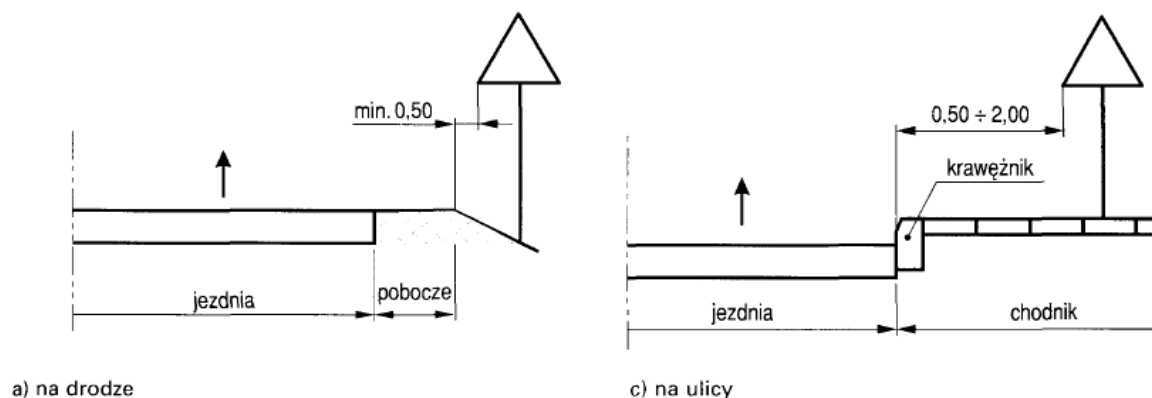
- współczynnik odblasku – 100,
- wskaźnik szorstkości – 45,
- trwałość – 6.

ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

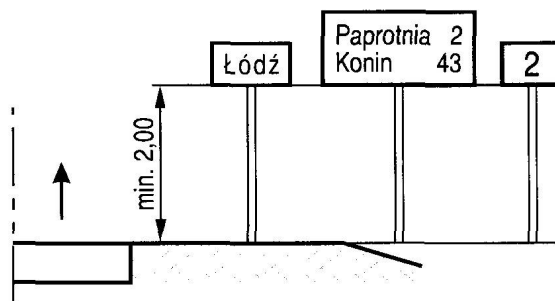
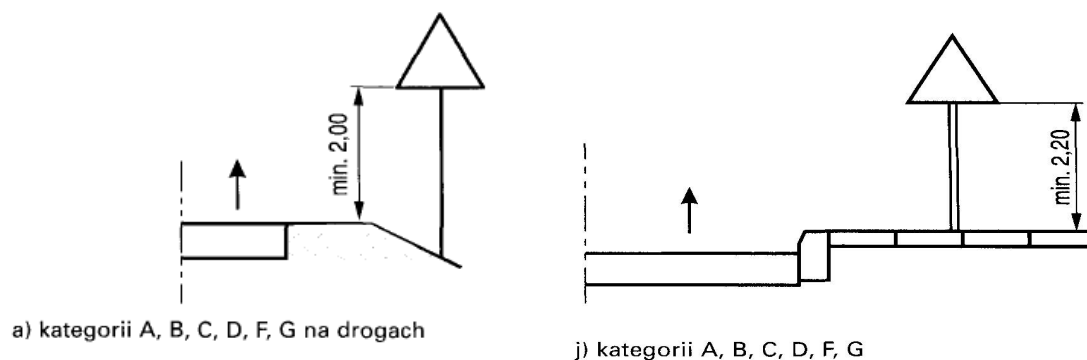
Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogi (rys.A.1-A.2).

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

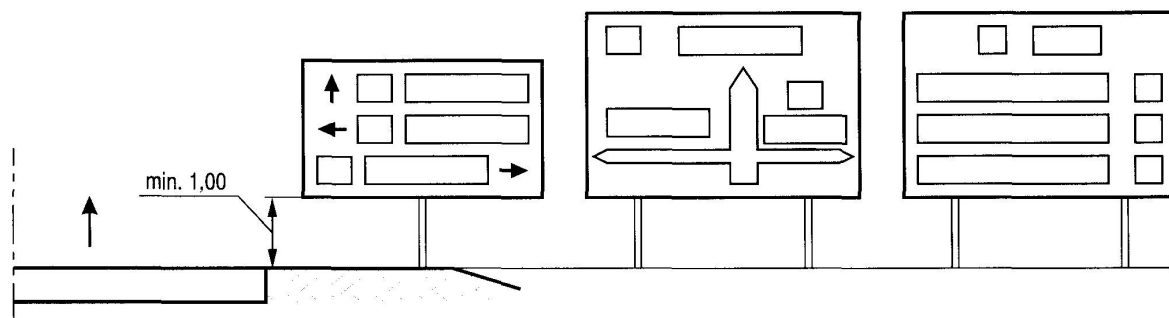
Rys. A.1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



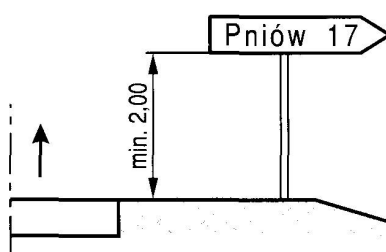
Rys. A.2. Wysokość umieszczania znaków na drogach i ulicach



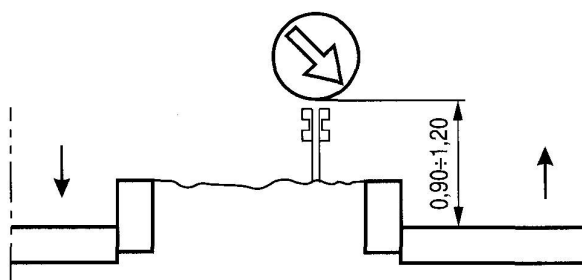
b) E-13, od E-15 do E-21 na drogach



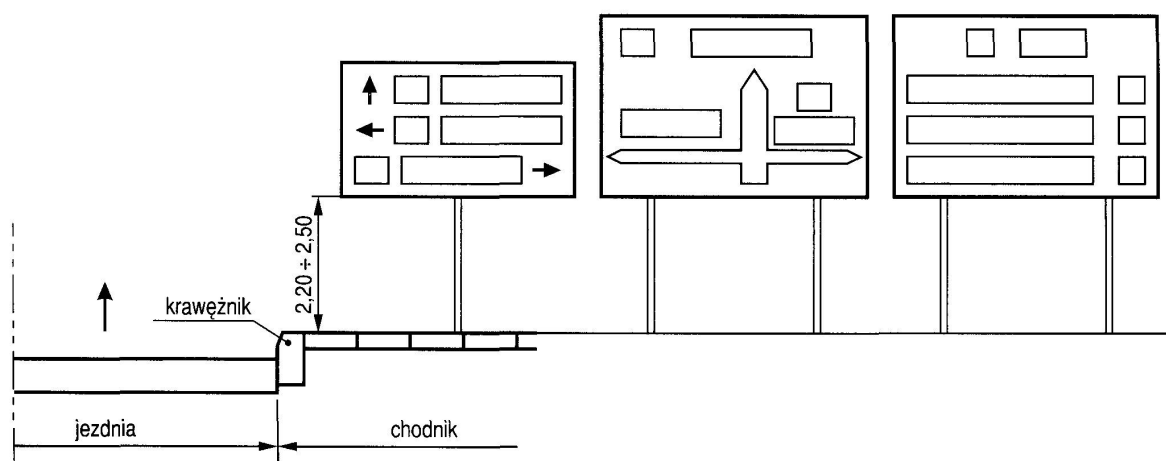
c) E-1, E-2, E-14 na drogach innych niż ulice



d) E-3 na drogach



f) na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu

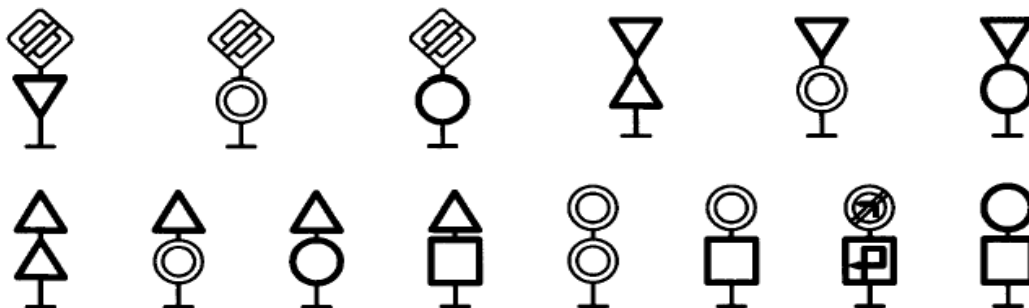


h) E-1, E-2, E-14 na ulicach

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

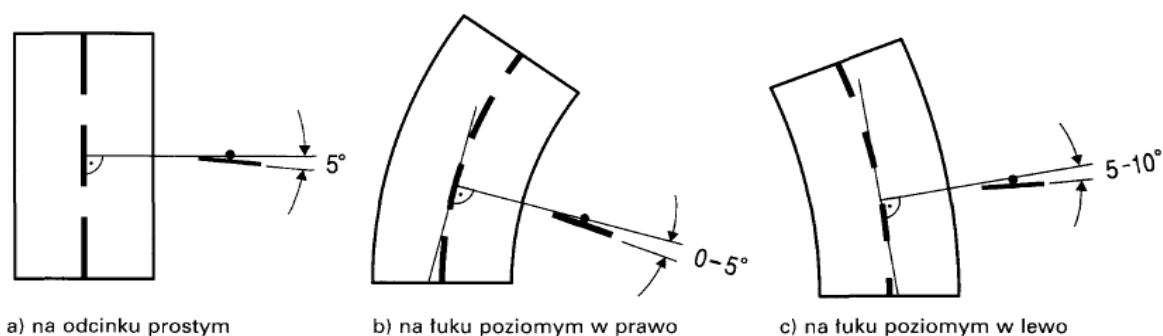
jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony na rysunkach planu sytuacyjnego w części graficznej niniejszego opracowania. Ponadto dopuszczalne sposoby rozmieszczania znaków pokazano poniżej (rys.A.3.)

Rys. A.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.A.4)

Rys. A.4. Odchylenie tarczy znaków



Opracował:

mgr inż. Łukasz Rydzik

ZALĄCZNIK NR 1

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA

2.1 Projektowane oznakowanie pionowe:

Lp	Symb ol	Objaśnienie znaku	Ilość		Uwagi
1.	A-7	ustęp pierwszeństwa	8	szt.	
2.	C-13/16	droga pieszo- rowerowa	1	szt.	
3.	C-13	koniec drogi rowerowej	1	szt.	
4.	T-1	tabliczka KONIEC	13	szt.	
5.	D-6	przejście dla pieszych	12	szt.	
6.	D-18	parking	26	szt.	
7.	T-30h	tabliczka wskazująca sposób parkowania	13	szt.	
8.	D-40	strefa zamieszkania	8	szt.	
9.	D-41	koniec strefy zamieszkania	8	szt.	
10.	D-4a	droga bez przejazdu	5	szt.	

2.2 Projektowane oznakowanie poziome:

Lp	Symbol	Objaśnienie znaku	Ilość		Uwagi
1.	P-10	przejście dla pieszych	30	m2	
2.	P-25	próg zwalniający	120	mb	

3. CZĘŚĆ GRAFICZNA