

Zawartość opracowania

I. Część opisowa – opis techniczny

1. Podstawa opracowania	str. 1
2. Zakres opracowania	str. 1
3. Charakterystyka drogi i warunków ruchu	str. 1
4. Opis projektowanej organizacji ruchu	str. 2
5. Uwagi	str. 3
6. Termin wprowadzenia oznakowania	str. 3
7. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16c	str. 4

II. Uzgodnienia

1. Uzgodnienie stałej organizacji ruchu w zakresie dróg publicznych w ciągu ulicy Podbórzeńskiej i ulicy Miodowej w Szczecinie z dnia 6 lutego 2008 r.

III. Część rysunkowa

1. Orientacja
2. Organizacja ruchu rys. nr 1

OPIS TECHNICZNY

OSIEDLE ZABUDOWY JEDNORODZINNEJ PRZY UL. PODBÓRZAŃSKIEJ W SZCZECINIE

PROJEKT BUDOWLANY

ORGANIZACJA RUCHU

1. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 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.
- Projekt zagospodarowania terenu i projekt budowlany robót drogowych ulic objętych zakresem niniejszego projektu organizacji ruchu.
- Projekt osiedla domów mieszkalnych jednorodzinnych Osowo-Warszewo ul. Podbórzeńska – ul. Miodowa, wykonany przez VASTBOUW Polska sp. z o.o., ul. Energetyków 3/4, Szczecin.
- Wtórnik mapy zasadniczej w skali 1:500.
- Inwentaryzacja do celów projektowych.

2. Zakres opracowania

Projekt obejmuje wykonanie oznakowania drogowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach osiedla zabudowy jednorodzinnej w rejonie ul. Podbórzeńskiej w Szczecinie. W zakres opracowania wchodzi wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa do ograniczania prędkości pojazdów (progów zwalniających).

3. Charakterystyka drogi i warunków ruchu

Istniejąca ul. Podbórzeńska jest drogą lokalną, z jezdnią szerokości około 4 m o nawierzchni utwardzonej, bez krawężników i chodników. Ulica ta obsługuje tereny zabudowy jednorodzinnej, a ruch na niej ma charakter docelowy do osiedli mieszkaniowych i na południe w kierunku centrum miasta.

Projekt dróg na terenie osiedla zabudowy jednorodzinnej przy ul. Podbórzeńskiej w Szczecinie obejmuje budowę następujących dróg:

- lokalnej, przebiegającej z zachodu na wschód, będącej przedłużeniem projektowanej przez VASTBOUW drogi biegnącej z zachodu od ul. Miodowej, włączonej na wschodzie do istniejącej ul. Podbórzeńskiej. Szerokość jezdni z betonu asfaltowego wynosi 7 m. Po stronie południowej do jezdni przylega dwukierunkowa ścieżka rowerowa szerokości 2 m, a do niej chodnik szerokości 1,5 m. Od strony północnej

chodnik szerokości 1,5 m oddzielony jest od jezdni pasem zieleni szerokości 2 m. Załamania osi w planie wyokrąglone są łukami o promieniach 130, 200 i 430 m. Spadki niwelety wynoszą 1,0÷4,0%, a spadki poprzeczne jezdni, ścieżki rowerowej i chodników 2%. Na włączeniu projektowanej drogi w ul. Podbórzeńską zastosowano skosy załamania krawężni jezdni w planie o nachyleniu 1:10, a krawężniki wyokrąglono łukami o promieniach 9 m.

- dojazdowych z jezdniami szerokości 5 m o nawierzchni z kostki betonowej, z obustronnymi chodnikami szerokości 2 m. Wysokość w świetle krawężnika oddzielającego jezdnie od chodników jest obniżona do 2 cm. Spadki niwelet wynoszą 0,5÷4,7%, a spadki poprzeczne jezdni i chodników 2%. Na skrzyżowaniach z innymi drogami krawężniki wyokrąglono łukami o promieniach 8 m i 9 m. Na włączeniu projektowanej drogi w ul. Podbórzeńską zastosowano skosy załamania krawężni jezdni w planie o nachyleniu 1:10, a krawężniki wyokrąglono łukami o promieniach 9 m.
- wewnętrznych, oznakowanych jako strefa zamieszkania o szerokości 7 m, i nawierzchni z kostki betonowej. Spadki niwelet wynoszą 0,5÷3,5%, a spadki poprzeczne 2%. Na włączeniach do dróg lokalnych oraz dojazdowych krawężniki wyokrąglono łukami o promieniach 7 m.

W chodnikach będą wykonane zjazdy na posesje, których nie zaznaczono na planie sytuacyjnym, ponieważ nieznane jest usytuowanie budynków na działkach. Krawężniki oddzielające zjazdy na posesje od chodników mają być całkowicie wtopione w powierzchnię chodnika. W miejscach przejść dla pieszych na skrzyżowaniach wysokość krawężników w świetle będzie obniżona do 2 cm, a na przejazdach dla rowerów do 1 cm. Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej i chodników będzie wykonana z kostki betonowej o zróżnicowanej barwie. Na ścieżce rowerowej przewidziano kostkę betonową barwy czerwonej, a na chodnikach szarą.

Projektowane ulice będą oświetlone. Przewidywany ruch na projektowanych drogach będzie miał charakter lokalny, związany z obsługą przylegającej do dróg zabudowy jednorodzinnej.

4. Opis projektowanej organizacji ruchu

Projektowane ulice łączące się z ulicą Podbórzeńską zostały podporządkowane do niej. Ulicę lokalną o szerokości 7,0m wyznaczono z pierwszeństwem przejazdu na całej długości od połączenia z projektowanym odcinkiem przez VASTBOUW do skrzyżowania z ul. Podbórzeńską. Na pozostałych skrzyżowaniach pierwszeństwo przejazdu zostało określone znakami pionowymi i poziomymi. Wjazd i wyjazd ze strefy zamieszkania oznakowano znakami pionowymi.

W rejonie skrzyżowań usytuowano przejścia dla pieszych szerokości 4,0 m, oznakowane znakiem poziomym P-10 oraz znakami pionowymi D-6 lub D-6b. Przed przejściami dla pieszych wprowadzono linię warunkowego zatrzymania P-14. Kierunki jazdy rozdzielono linią podwójną ciągłą P-4.

Usytuowaną wzdłuż drogi lokalnej ścieżkę rowerową i przylegający do niej chodnik oznakowano znakami C-13/16, wskazującymi strony drogi, po których powinien odbywać się ruch pieszych i rowerów. Na skrzyżowaniu z drogami wewnętrznymi przebieg drogi rowerowej wyznaczono „linią” przerywana z kostki betonowej koloru czerwonego. Na skrzyżowaniu z ulicą lokalną przejazd dla rowerzystów wyznaczono przy przejściu dla pieszych od strony skrzyżowania i oznaczono znakami P-11 i D-6b.

Drogi wewnętrzne oznakowano znakami D-40, D-46 i D-41, D-47. Na znaku D-46 należy umieścić napis określający zarządcę drogi wewnętrznej. W celu spowolnienia ruchu, na dłuższych odcinkach dróg zlokalizowano progi zwalniające wykonane poprzez odpowiednie ukształtowanie nawierzchni. Aby zapewnić prawidłowe odwodnienie nawierzchni pieszojezdni, w osi drogi należy utrzymać przebieg ścieku. Progi zwalniające poprzedzono znakami A-11a z tabliczkami T-1, podającymi rzeczywistą odległość od przeszkody. Powierzchnie najazdowe i zjazdowe progów oznakowano liniami poziomymi P-25. Szczegółową lokalizację progów zwalniających należy dostosować do lokalizacji zjazdów. Sposób wykonania liniowego progów zwalniającego przedstawiono na rysunku w punkcie 7 opisu technicznego (str.4).

Szczegóły oznakowania oraz przybliżoną lokalizację progów zwalniających pokazano na planie sytuacyjnym (rysunek nr 1).

5. Uwagi

Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki drogowe małe (z grupy wielkości znaków M), wykonane na tarczach z tłoczoną krawędzią (zaginane pojedynczo) z blachy płaskiej i pokrytym folią odblaskową 2 typu posiadające znak bezpieczeństwa „B”. Znaki umieścić na słupkach ocynkowanych z rur $\phi 70$ mm na wysokości 2,50 m. Znaki powinny być ustawiane w sposób zapewniający ich stabilność i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom drogi.

Znaki drogowe poziome należy wykonać farbami dwuskładnikowymi z dodatkami mikroelementów odblaskowych.

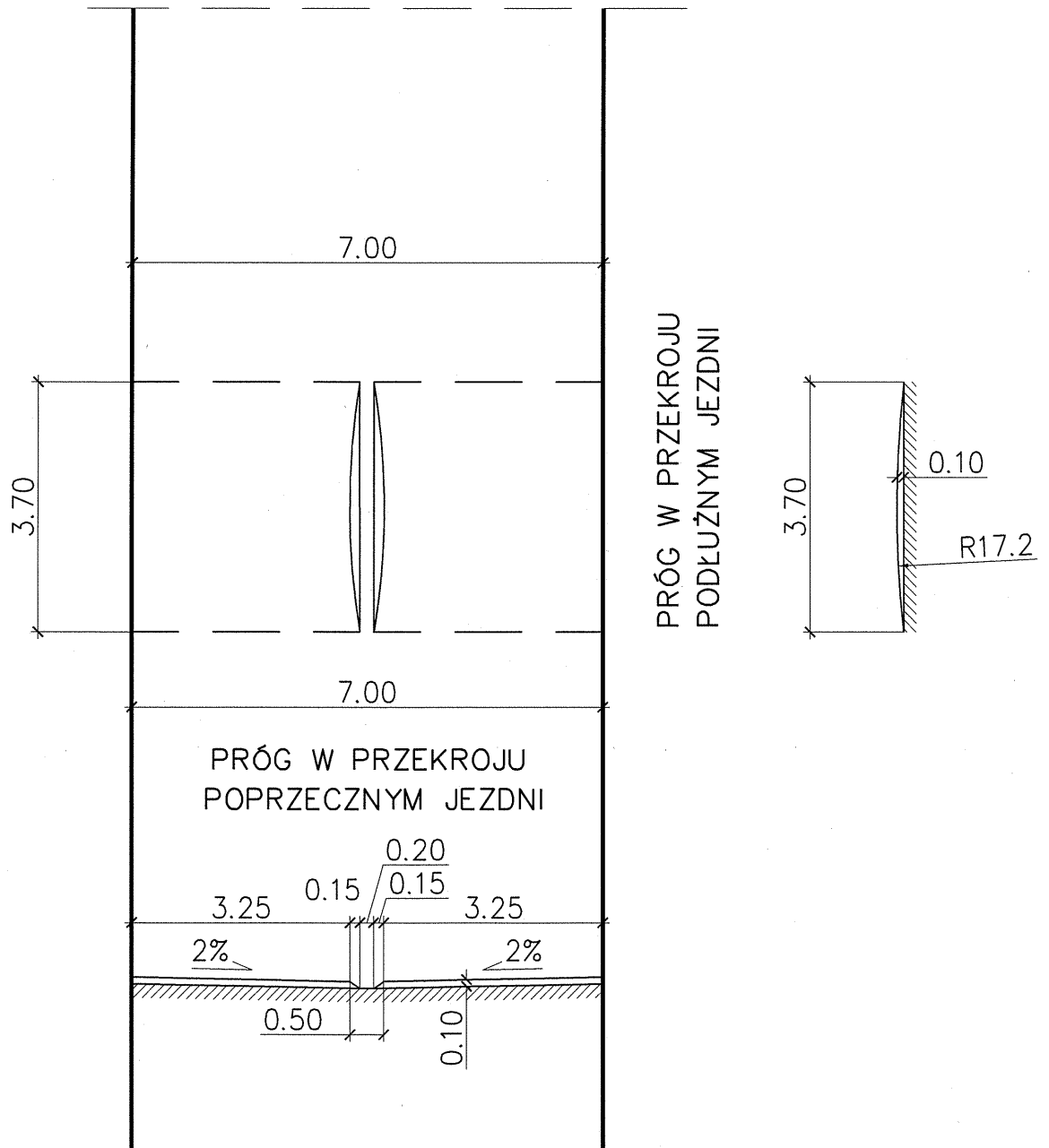
Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

6. Termin wprowadzenia oznakowania

Projektowane oznakowanie zostanie wprowadzone po zakończeniu robót drogowych przewidzianych na terenie objętym opracowaniem.

7. Liniowy próg zwalniający U-16a

SKALA 1:100



PREZYDENT MIASTA SZCZECIN

Szczecin, dnia .6. lutego 2008 r.

WGKiOŚ/III/MCH/5510/S-9/2008

Numer zatwierdzenia: **S-9/2008**

ZATWIERDZENIE STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz U z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zm.: Nr 90, poz. 757, Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 756, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494, Nr 180, poz. 1497, Nr 25, poz. 202, Nr 175, poz. 1462, Dz. U z 2006 r. Nr 17, poz. 141), w związku § 4 ust. 3 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz U z 2003 r. Nr 177, poz. 1729) oraz § 8 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia, po rozpatrzeniu projektu stałej organizacji ruchu przedstawionego przez: **TRASKO Pracownia Projektowa, al. Wojska Polskiego 99, 70-483 Szczecin,**

**zatwierdzam stałą organizację ruchu w zakresie dróg publicznych
w ciągu ulicy Podbórzeńskiej i ulicy Miodowej w Szczecinie,**

z uwagami:

1. Uzupełnić linie warunkowego zatrzymania P-14 przed wszystkimi wyznaczonymi przejściami dla pieszych.
2. Na skrzyżowaniach ulicy Podbórzeńskiej nowoprojektowanymi wprowadzić oznakowanie poziome P-13 i P-15 oraz oznakowanie pionowe znakami D-1.
3. Na skrzyżowaniu ulicy Podbórzeńskiej uzupełnić oznakowanie przejścia dla pieszych znakiem D-6.
4. Uzupełnić znakiem D-1 skrzyżowanie ul. Miodowej z ul. Babiogórką patrząc od strony ul. Sudeckiej.
5. Zrezygnować z oznakowania pionowego znakami D-1 na skrzyżowaniach ul. Miodowej z ul. Pienińską i ul. Gorce.
6. Lica znaków A-7 i D-6 pokryte powinny być folią odblaskową typ 2.
7. Wszystkie elementy oznakowania powinny odpowiadać przepisom zawartym w rozporządzeniu 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 oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu, nie później niż: **dnia 31 grudnia 2008 r.**

UZASADNIENIE

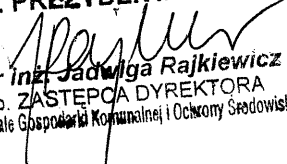
Uwagi zawarte w niniejszym zatwierdzeniu stałej organizacji ruchu mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Uwagi wniesione zostały na podstawie przepisów zawartych w rozporządzeniu 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 oraz załącznika nr 1-4 do przedmiotowego rozporządzenia (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

POUCZENIE

Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Zgodnie z § 12 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr inż. Jadwiga Rajkiewicz
p.o. ZASTĘPCA DYREKTORA
w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. TRASKO Pracownia Projektowa, al. Wojska Polskiego 99, 70-483 Szczecin,
2. Urząd Miasta Szczecin, Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska – a/a.
3. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, ul. Klonowica 5, 70-241 Szczecin.