

LOBUS

FIRMA PROJEKTOWO-WYKONAWCZA BUDOWNICTWA OGÓLNEGO

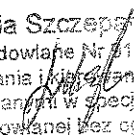
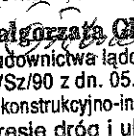
70-797 SZCZECIN UL. TARPANOWA 24/7 TEL/FAX 4 633 443, kom.502 11 77 02

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1

BRANŻA: DROGOWA

INWESTOR:	GMINA MIASTO ŚWINOUJŚCIE UL. WOJSKA POLSKIEGO 1/5, 72-600 ŚWINOUJŚCIE
ZADANIE:	Przebudowa ulicy Małopolskiej wraz z sięgaczami ulic Mazurskiej i Kaszubskiej do ulicy Wielkopolskiej w Świnoujściu
OBIEKT:	ULICA MAŁOPOLSKA, MAZURSKA I KASZUBSKA

AUTORZY	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPR.	PODPIS
Projektant:	mgr inż. Lidia Szczepaniak	mgr inż. Lidia Szczepaniak Uprawnienia budowlane Nr 21/Sz/99 do projektowania i kierowania 91/Sz/99 budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń	
Sprawdzający:	mgr inż. Małgorzata Głębocka	43/Sz/99 mgr inż. Małgorzata Głębocka inżynier budownictwa lądowego uprawn. nr 43/Sz/90 z dn. 05.04.1990r. w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i ulic.	

URZĄD MIASTA
ŚWINOUJŚCIA
Wydział Inżyniera Miasta
ul. Wojska Polskiego 1/5
72-600 ŚWINOUJŚCIE
tel./fax 091/327 06 29

WJM 39 I / 6 / 05

SZCZECIN marzec 2005 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu związanego z przebudową ulicy Małopolskiej wraz z sięgaczami ulic Mazurskiej i Kaszubskiej do ul. Wielkopolskiej w Świnoujściu

1. Stan istniejący

Ulice objęte zakresem przebudowy leżą w Świnoujściu na osiedlu Zachodnim. Pełnią one rolę ulic obsługujących zwartą zabudowę, głównie jednorodziną. W stanie istniejącym ulica Małopolska na odcinku od skrzyżowania z ulicą Grudziądzką do skrzyżowania z ulicą Szkolną ma nawierzchnię z kostki betonowej typu trylinka natomiast na pozostałym odcinku tj. do skrzyżowania z ulicą Markiewicza, ma nawierzchnię bitumiczną; ulica Mazurska na przebudowywanym odcinku ma nawierzchnię brukowcową (tzw. „kocie łby”); ulica Kaszubska na odcinku objętym przebudową ma nawierzchnię gruntową. Nawierzchnie te są w złym stanie technicznym, nierówne, popękane z licznymi wybojami i przełomami. Średnia szerokość jezdni wynosi 5,50 m, chodników obustronnych od 1,50 do 2,50 m. Chodniki szerokości ok. 1,50 m mają nawierzchnię głównie z płyt betonowych chodnikowych 50x50x7 cm, miejscami z kostki betonowej typu polbruk, z kostki betonowej typu trylinka i płyt betonowych chodnikowych 35x35x5 cm. Chodniki mają niejednorodną nawierzchnię, są zdeformowane, płyty betonowe miejscami popękane. Ulica Kaszubska w stanie istniejącym jest bez chodników.

W obrębie przebudowywanych ulic zinwentaryzowano następujące znaki drogowe pionowe:

- ostrzegawcze

- A-7 – 7 szt

- zakazu

- B-33 – 6 szt.
- B-36 – 1 szt.

2. Cel i zakres opracowania

Celem przebudowy ulicy Małopolskiej wraz z sięgaczami ulic Mazurskiej i Kaszubskiej do ul. Wielkopolskiej w Świnoujściu jest poprawienie warunków ruchu zarówno pieszych jak i pojazdów. Wyżej wymienione ulice obsługującą zwartą zabudowę, głównie jednorodziną.

Przebudowa ulicy Małopolskiej ma początek na skrzyżowaniu z ulicą Grudziądzką natomiast koniec na skrzyżowaniu z ul. Markiewicza i obejmuje odcinek od km 0+000,00 do km 0+673,60.

Przebudowa ulicy Mazurskiej ma początek na skrzyżowaniu z ulicą Wielkopolską natomiast koniec na skrzyżowaniu z ul. Małopolską i obejmuje odcinek od km 0+217,00 do km 0+316,56.

Przebudowa ulicy Kaszubskiej ma początek na skrzyżowaniu z ulicą Wielkopolską natomiast koniec na skrzyżowaniu z ul. Małopolską i obejmuje odcinek od km 0+131,66 do km 0+233,01.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie wzmocnienia konstrukcji nawierzchni poprzez rozebranie istniejących nawierzchni i ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni zgodnie kategorią ruchu na drodze, wykonanie chodników, pasów zieleni oraz zjazdów do poszczególnych posesji, ułożenie krawężników i obrzeży.

W zakresie opracowania jest wykonanie oznakowania poziomego i wymiana oraz uzupełnienie oznakowania pionowego.

3. Stan projektowany

Ulica Małopolska:

- ulica klasy L
- prędkość projektowa 50 km/h
- kategoria ruchu KR2
- szerokość jezdni 6.00 m (2x3.0 m)
- szerokość chodników min. 2.00 m
- szerokość pasa zieleni 1,40 do 2,20 m

Ulica Mazurska:

- ulica klasy L
- prędkość projektowa 50 km/h
- kategoria ruchu KR2
- szerokość jezdni 6.00 m (2x3.0 m)
- szerokość chodników min. 2.00 m (do ogrodzeń)

Ulica Kaszubska:

- ulica klasy L
- prędkość projektowa 50 km/h
- kategoria ruchu KR2

- szerokość jezdni 6.00 m (2x3.0 m)
- szerokość chodników min. 2.00 m (do ogrodzeń)

Ulicę Małopolską w planie sytuacyjnym dowiązano do istniejących ulic. Przebieg ulicy wyznacza istniejący pas drogowy.

Początek ulicy Małopolskiej zaprojektowano na skrzyżowaniu z ulicą Grudziądzką natomiast koniec na skrzyżowaniu z ulicą Markiewicza. Na początku i na końcu oraz w miejscu skrzyżowania z ulicą Szkolną, projektowaną nawierzchnię dowiązano do istniejących nawierzchni.

W planie sytuacyjnym, zaprojektowano jeden łuk poziomy o promieniu $R=60$ m i jeden łuk poziomy o promieniu $R=12$ m w miejscu dowiązania się do ulicy Grudziądzkiej. Ulica Małopolska, objęta projektem przebudowy ma długość 673,60.

Po lewej stronie jezdni, wzdłuż ogrodzeń zaprojektowano chodnik szerokości min. 1,85 m tzn. od krawężnika do istniejących ogrodzeń natomiast po prawej stronie zaprojektowano chodnik szerokości 2,0 m i pas zieleni od chodnika do istniejących ogrodzeń.

Ulicę Mazurską w planie sytuacyjnym dowiązano do istniejących ulic. Łączy ona ulicę Wielkopolską z ulicą Małopolską. Przebieg ulicy wyznacza istniejący pas drogowy.

Początek ulicy Mazurskiej zaprojektowano na skrzyżowaniu z ulicą Wielkopolską natomiast koniec na skrzyżowaniu z ulicą Małopolską. Początek przebudowywanej ulicy dowiązano do krawędzi jezdni istniejącej ulicy Wielkopolskiej natomiast koniec do krawędzi jezdni przebudowywanej ulicy Małopolskiej.

W planie sytuacyjnym, przebudowywana ulica jest odcinkiem prostym o długości 99,56 m (odcinek przebudowywany – $99,56 - (3,5+3,0)=93,06$ m)

Po lewej i prawej stronie jezdni, wzdłuż ogrodzeń zaprojektowano chodniki szerokości min. 2,0 m (do istniejących ogrodzeń).

Ulicę Kaszubską w planie sytuacyjnym dowiązano do istniejących ulic. Łączy ona ulicę Wielkopolską z ulicą Małopolską. Przebieg ulicy wyznacza istniejący pas drogowy.

Początek ulicy Kaszubskiej zaprojektowano na skrzyżowaniu z ulicą Wielkopolską natomiast koniec na skrzyżowaniu z ulicą Małopolską. Początek przebudowywanej ulicy dowiązano do krawędzi jezdni istniejącej ulicy Wielkopolskiej natomiast koniec do krawędzi jezdni przebudowywanej ulicy Małopolskiej.

W planie sytuacyjnym, przebudowywana ulica jest odcinkiem prostym o długości 101,35 m (odcinek przebudowywany – $101,35 - (3,5+3,0)=94,85$ m)

Po lewej i prawej stronie jezdni, wzdłuż ogrodzeń zaprojektowano chodniki szerokości min. 2,0 m (do istniejących ogrodzeń).

Zjazdy do posesji zaprojektowano w miejscach istniejących bram. W projekcie przyjęto podstawową szerokość zjazdów 3,50 m. Zjazdy zaprojektowano o skosach 1:1. Szerokość zjazdów należy dostosować do szerokości istniejących bram i wjazdów do garaży. Minimalna szerokość projektowanego zjazdu powinna wynosić 3,0m natomiast maksymalna - 6,00m.

4. Oznakowanie

4.1. Podstawa opracowania

- Art. 7 ust. z ustawy z dn. 20 czerwca 1997r "Prawo o ruchu drogowym z 07.03.2003r. (Dz.U. Nr 58, poz. 515 z 2003 r. z późn.zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r 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 dnia 23 grudnia 2003r)
- Załącznik nr 1 - 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003r 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 dnia 23 grudnia 2003r)

4.2. Oznakowanie pionowe

Projekt oznakowania pionowego pokazano na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

Prawidłową organizację i płynność ruchu zapewniają pokazane na planie sytuacyjnym następujące projektowane znaki drogowe pionowe:

- ostrzegawcze
 - A-7 – 7 szt
- zakazu
 - B-36 – 2szt.

Do oznakowania ulicy objętej opracowaniem należy zastosować znaki pionowe grupy małej z folii odbłaskowej I-ej generacji oraz II-ej generacji dla znaku A-7 posiadające znak bezpieczeństwa "B" – wykonane i ustawione zgodnie z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. 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 dnia 23 grudnia 2003r.)

Znaki powinny być mocowane na słupkach z rur stalowych ocynkowanych.

Odległość od poziomu chodnika do dolnej krawędzi znaku powinna wynosić 2,2 m.

Odległość znaków od krawędzi jezdni na ulicach wynosi 0,50 m- 2,0 m..

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującym ich zauważenie, odczytanie i prawidłową reakcję.

Znaki pionowe powinny być także widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację, kąt ustawienia jak i oświetlenie.

4.3. Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania pionowego pokazano na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

W projekcie poziomej organizacji ruchu zastosowano następujące oznakowanie:

- linie segregacyjne

- P-1b – 683,6+79,4+64,6-6=821,6 mb (32,86 m²)
- P-1e – 10 mb (1,20 m²)
- P-4 – 87 mb (20,88 m²)

- linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów

- P-13 – 34 mb (8,94 m²)

Oznakowanie poziome malowane grubowarstwowo.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz własnościami odblaskowymi. Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy stosować znaki o barwie białej.

Opracowała: mgr inż. Lidia Szczepaniak

