

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT: Barlinek-Krzyńska – w części dotyczącej
zaopiniowania w pasie drogi powiatowej nr 2116Z

TEMAT: "Budowa ścieżki rowerowej z Barlinka do Krzyńki"

STADIUM: Projekt stałej organizacji ruchu

INWESTOR:



PROJEKTANT : mgr inż. Grzegorz Salamandra

BRANŻA: drogowa

NR ZLECENIA: RI.IX.7041/8/08

DATA WYKONANIA: luty 2010 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. OPIS TECHNICZNY do projektu stałej organizacji ruchu "Budowa ścieżki rowerowej z Barlinka do Krzynki"

1. Dane ogólne, podstawa opracowania

2. Cel i zakres opracowania

3. Opis stanu istniejącego

4. Ogólny opis projektowanej inwestycji

5. Rozwiązania projektowe

5.1. Znaki pionowe

5.2. Znaki poziome

5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Załącznik nr 1 – Zestawienie ilości oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

Załącznik nr 2 – Zestawienie ilości oznakowania poziomego

II. KARTA UZGODNIEŃ do projektu stałej organizacji ruchu

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA projektu stałej organizacji ruchu

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu "Budowa ścieżki rowerowej z Barlinka do Krzynki"

1. DANE OGÓLNE, PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano do projektu budowlanego "Budowa ścieżki rowerowej z Barlinka do Krzynki" w oparciu o następujące akty prawne:

- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. Nr 108 poz. 908 z 2005 r. z późn. zmianami);
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z 2002 r.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729 z 2003 r.);
- 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 2003 r. wraz z załącznikami 1-4).

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów w czasie eksploatacji chodników i ścieżek rowerowych w obrębie wskazanym na załączniku Plan orientacyjny.

Zakres inwestycji obejmuje "Budowę ścieżki rowerowej z Barlinka do Krzynki"

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

W chwili obecnej projektowana ścieżka przebiega po obszarze nieutwardzonym - teren Promenady oraz utwardzony – pozostała część opracowania.

Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego opracowaniem przewidują budowę ciągów pieszo-jezdnym i chodników na terenie opracowania.

4. OGÓLNY OPIS PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI

Projektowana inwestycja zaczyna się w miejscu zakończenia budowanego ciągu pieszo-rowerowego w ramach przebudowy DW 156. W ramach projektu budowlanego projektuje się budowę ścieżki rowerowej z Barlinka do Krzynki obejmującego ciąg pieszo-jezdny oraz ścieżkę rowerową.

Ciągi pieszo-jezdne szerokości 3,5 m, ścieżka rowerowa szerokości 2,0m wykonane będą z kostki brukowej betonowej.

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

W celu bezpiecznej komunikacji zaprojektowano ustawienie oznakowania pionowego znaki (średnie, folia II generacji) C-13, C-13a, C13/16 oraz wykonanie oznakowania poziomego P-23; w miejscu przejścia ścieżki rowerowej przez drogi gminne zaprojektowano oznakowanie poziome P-11 oraz znaki pionowe D-6a.

Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D

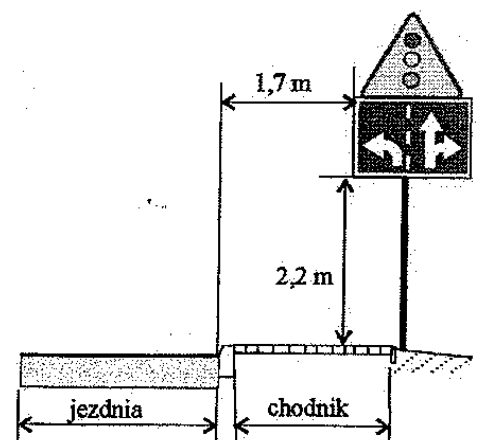
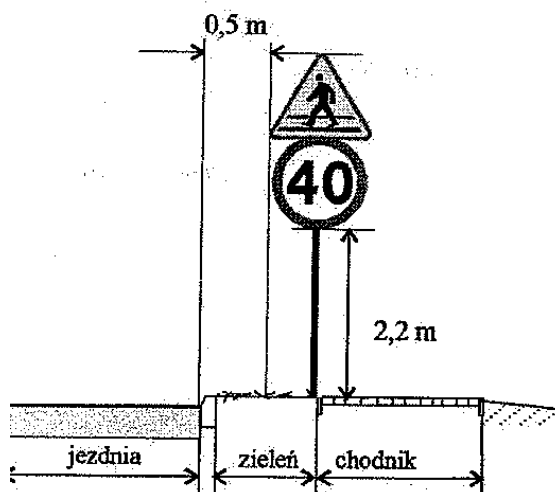
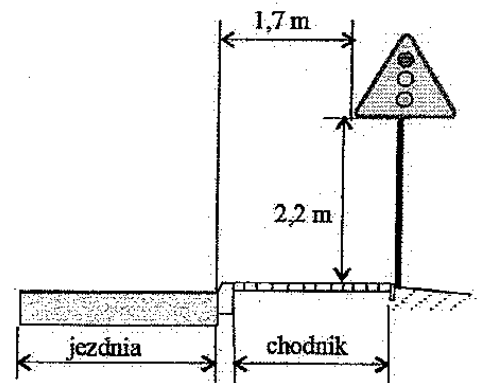
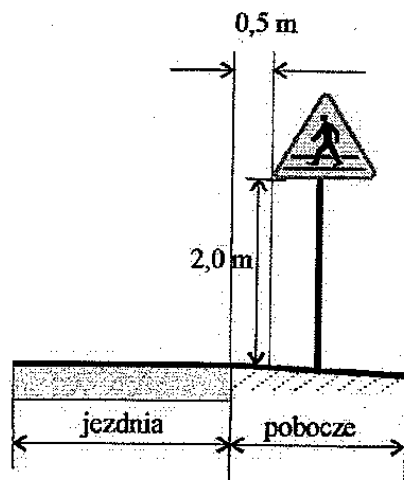
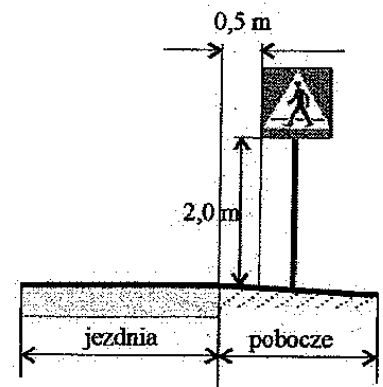
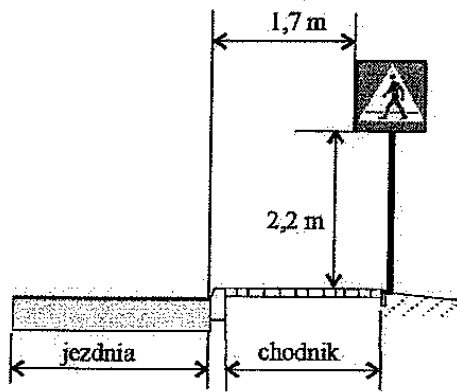
Grupy wielkości znaków	Kategorie znaków			
	A - ostrzegawcze	B - zakazu C - nakazu	D - informacyjne	
średnie	900	800	600	600 +nx150

5.1. ZNAKI PIONOWE

Oznakowanie pionowe zastosowane na obszarze objętym projektem przedstawione w części graficznej niniejszego opracowania związane jest z oddzieleniem ścieżki rowerowej a ciągu pieszo-rowerowego. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników.

Zestawienie oznakowania pionowego przedstawiono w załączniku nr 1 niniejszego opracowania.

- Odległość znaków od krawędzi jezdni:



5.2. OZNAKOWANIE POZIOME

Oznakowanie poziome wykonać jako cienkowarstwowe. Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się głównie dobrą widocznością w ciągu całej doby, a także:

- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Badania jakości materiałów do oznakowania poziomego określa odpowiednia norma.

Na obszarze objętym projektem oznakowanie poziome związane jest z oznakowaniem ciągu rowerowego znak P-23 oraz miejsc przejazdu przez drogi podporządkowaniem gminne.

Zastosowane znaki powinny być zgodne z wzorami podanymi w załączniku 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.

Zestawienie oznakowania poziomego przedstawiono w załączniku nr 2 niniejszego opracowania.

5.3. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Na przedmiotowym odcinku nie przewiduje się dodatkowych elementów zwieszających bezpieczeństwo ruchu ze względu na oddzielenie ruch pojazdów mechanicznych.

Zestawienie ilości oznakowania pionowego
i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

- | | |
|------------|----------|
| 1. C-13 | – szt. 8 |
| 2. C-13a | – szt. 2 |
| 3. C-13/16 | – szt. 2 |
| 4. C-16/13 | – szt. 3 |
| 5. D-6a | – szt. 5 |
| 6. A – 24 | - szt. 2 |

Zestawienie ilości oznakowania poziomego

- | | |
|---|--------|
| .1 P-11 „przejazd dla rowerzystów” o szer. 3,0 m: | 51 mb |
| .2 P-23 „rower”: | 26 szt |