

U S Ł U G I I N W E S T Y C Y J N E

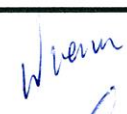
„**KNITTER**” inż. Grzegorz Knitter

76 – 004 Sianów Karnieszewice 25/2

tel. fax. (0-94) 31-86-697; (0-604) 11-85-79 NIP 669-101-61-70

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

INWESTOR	URZĄD MIASTA I GMINY KARLINO UL. PLAC JANA PAWŁA II 6 78-230 KARLINO
OBIEKT	PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH ORAZ BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ I OŚWIETLENIA W DASZEWIE
LOKALIZACJA OBIEKTU	POWIAT BIAŁOGRAD. GMINA KARLINO. OBRĘB GEODEZYJNY DASZEWO.
BRANŻA	DROGOWA – ORGANIZACJA RUCHU
KOD CPV	45233150-5

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIE I NAZWISKO	DATA	PIECZĄTKA PODPIS
OPRACOWAŁA	inż. Joanna Wrzeszcz	12.2005 r.	
PROJEKTOWAŁ	inż. Bogdan Misiura uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ZAP/0054/POOD/04	12.2005 r.	inż. Bogdan Misiura uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej i w ograniczonym zakresie w specjalności konstrukcyjno-budowlanej Nr ewidencyjny ZAP/0054/POOD/04
SPRAWDZIŁ	inż. Grzegorz Knitter uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ZAP/0094/POOD/04	12.2005 r.	inż. Grzegorz Knitter uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej i w ograniczonym zakresie w specjalności konstrukcyjno-budowlanej Nr ewidencyjny: ZAP/0094/POOD/04

- str. 2 strony tytułowej -

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Opis techniczny, w tym:
 - podstawy opracowania
 - zakres i cele opracowania. Stan istniejący
 - stan projektowany
 - wymagania techniczne dla zastosowanych znaków
 - zastosowane ilości znaków
2. Zestawienie ilości zastosowanego oznakowania pionowego
3. Uzgodnienia
4. Plan orientacyjny (lokalizacja robót)
5. Projekt docelowej organizacji ruchu w skali 1:500
 - rys. nr 1

**TEMAT: Przebudowa dróg oraz budowa kanalizacji
deszczowej i oświetlenia w Daszewie
- stała organizacja ruchu.**

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawy opracowania

- umowa na wykonanie prac projektowych zawarta z Inwestorem,
- projekt budowlany branży drogowej,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 108 z 2005 r., poz. 908 z późniejszymi zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729),
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 2002 r., poz. 1393),
- 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 z 2003 r., poz. 2181),
- szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. - Załącznik do nr 220 z 2003 r., poz. 2181),
- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2003 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 182 z 2003 r., poz. 1784),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 140 z 2004 r., poz. 1481 z późniejszymi zmianami),
- wizje lokalne w terenie.

2. Zakres i cele opracowania. Stan istniejący.

Opracowanie niniejsze stanowi PT wykonania oznakowania docelowego (stałej organizacji ruchu) dla inwestycji, dotyczącej „Przebudowy dróg oraz budowy kanalizacji deszczowej i oświetlenia w Daszewie, gm. Karlino”.

Inwestycja powyższa polega w ogólnym zarysie na gruntownej przebudowie sieci dróg gminnych na terenie miejscowości oraz budowie uzbrojenia inżynieryjnego.

Podstawowe cele pełnego zakresu zadania projektowego to:

1. zaprojektowanie przebudowy nawierzchni jezdni z istniejącej żuźlowej (i lokalnie brukowcowej) na konstrukcje z kostki betonowej typu polbruk oraz wykonanie korekt szerokości jezdni do 5,0 m (ciągi pieszojezdne) z założeniem wykonania tych dróg w przekroju ulicznym z odwodnieniem do budowanej kanalizacji deszczowej; przebudowa drogi w obrębie przejazdu przez linię kolejową,
2. budowa wjazdów (zjazdów) na posesje, zlokalizowane w obrębie dróg; budowa stanowisk parkingowych,
3. remont przepustu,
4. budowa kanalizacji deszczowej z przyłączami do wpustów deszczowych oraz przykanalikami do ewentualnego wykonania odwodnienia przyległych posesji przez ich właścicieli,
5. budowa podczyszczacza wód opadowych,
6. budowa oświetlenia typu parkowego wzdłuż modernizowanych dróg,
7. budowa i renowacja trawników.

Oprócz wyżej wymienionych szczegółowych elementów robót inwestycja ma za zadanie realizację podstawowych celów nadrzędnych, tj:

1. wprowadzenie należytej funkcjonalności pasów drogowych, poprzez czytelne wyodrębnienie funkcji użytkowych, technicznych i eksploatacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. dostosowanie konstrukcji nawierzchni jezdni dróg do obecnie panującej struktury rodzajowej pojazdów, uczestniczących w ruchu drogowym,
3. podniesienie walorów estetyczno-wizualnych i środowiskowych dróg oraz pośrednio ich otoczenia w miejscowości Daszewo.

Modernizowane drogi przebiegają w istniejących pasach technicznych, przeznaczonych na ten cel.

Szerokości w liniach rozgraniczenia są zmienne i zazwyczaj wahają się w granicach od 6,0 m do 10,0 m. Lokalnie ulegają zwiększeniu do nawet 17,0, choć występują również miejsca zawężające pas drogowy do 4,0 m. Niewystarczająca szerokość pasa technicznego powodowała znaczne trudności w swobodnym wpisaniu projektowanych elementów dróg w dostępnym na ten cel terenie – z tego też powodu wykluczyła możliwość budowy chodników dla pieszych (nawet bezpośrednio przylegających do jezdni). Dlatego też przyjęto – wspólnie z Inwestorem – do realizacji przebudowę dróg w konwencji ciągów pieszojezdnych.

Istniejące nawierzchnie dróg zbudowane są zazwyczaj na bazie żużla paleniskowego i lokalnie z kamienia brukowego polnego (otoczaka). Szerokość istniejących jezdni z brukowca waha się od 3,0 do 3,5 m, natomiast nawierzchnie żużłowe są wykonane w sposób chaotyczny i przypadkowy, zatem ich szerokości są bardzo różne i zmienne. Generalnie pas jezdny dróg posiada liczne odkształcenia zarówno w profilu podłużnym jak i w przekrojach poprzecznych. Kuleiny i nierówności oraz liczne poprzeczne i podłużne rowki erozyjne, typowe dla nawierzchni nieulepszonych niedostatecznie odwodnionych, powodują bardzo duży dyskomfort zarówno dla mieszkańców zainteresowanej miejscowości jak też pozostałych użytkowników dróg. Te niekorzystne symptomy potęguje dodatkowo duże pylenie z nawierzchni żużłowych, szczególnie odczuwalne w okresach suchych (sezon letni). Stan istniejących nawierzchni w zakresie górnych warstw generalnie ocenia się na zły.

Chodników istniejących brak – również wjazdy w większości posiadają nawierzchnię żużłową, gruzową, względnie są gruntowe.

Istniejące oznakowanie – niewystarczające już dla obecnej sytuacji w zakresie zagospodarowania pasów drogowych.

Generalnie brak jest oznakowania – wyjątek stanowi przejazd przez linię kolejową relacji Szczecinek – Kołobrzeg (tu: oznakowanie w stanie dobrym) oraz oznakowanie wzdłuż drogi powiatowej (wymaga zmian i uzupełnienia).

Opracowanie niniejsze stanowi konsekwencję przyjętych rozwiązań sytuacyjnych w projekcie drogowym.

Niniejsze PT wprowadza elementy, które pozwolą wyeliminować obecnie występujące niekorzystne zjawiska i wpłyną na znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Stan projektowany.

Całość zagadnienia precyzuje strona graficzna projektu.

Wprowadzone zmiany (i uzupełnienia), wynikające z rozwiązań projektu drogowego zobrazowano na rys. nr 1. Przedstawiono tam szczegółowo lokalizację jak również czytelnie zobrazowano symbolikę oraz zastosowane typy znaków. Zastosowano tylko oznakowanie pionowe.

Wprowadzane oznakowanie należy wykonać ściśle wg strony graficznej niniejszego projektu.

Datę wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu określa się orientacyjnie na 2007 r. (planowana data zrealizowania inwestycji), choć zaznacza się, iż może ono zostać wprowadzone natychmiast, to znaczy już w obecnym stanie zagospodarowania pasów drogowych. Zważywszy na obecny (zły) stan oznakowania, omówiony powyżej, wydaje się to wręcz konieczne, aby zapewnić należyte bezpieczeństwo użytkownikom dróg.

4. Wymagania techniczne dla zastosowanych znaków.

Wszystkie znaki pionowe, należy wykonać jako odblaskowe, dobrej jakości, posiadających klasę bezpieczeństwa „B”. Grupy znaków stosować wg odpowiednich przepisów prawnych przytoczonych w rozdziale nr 1 niniejszego opisu technicznego.

Ponadto znaki pionowe powinny spełniać następujące wymagania:

- słupki do znaków ocynkowane fi 50,
- fundamentowanie słupków min. 80 cm,
- tarcze znaków winne być zamocowane w sposób uniemożliwiający ich obrót.

Oznakowanie powinno być wykonane w sposób jak najmniej uciążliwy dla użytkowników.

Przed montażem znaków należy rozpatrzyć w terenie ich usytuowanie tak, aby nie powodowały utrudnień w ruchu.

Zagadnienie dodatkowo precyzuje opracowana Szczegółowa Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót
– SST. D-07.02.01 Oznakowanie pionowe.

5. Zastosowane ilości znaków.

Ilości oraz szczegóły w zakresie typów zastosowanego oznakowania pionowego podano w załączonym zestawieniu.

Sporządził:

inż. Bogdan Misiura
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
i w ograniczonym zakresie w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej
Nr ewidencyjny ZAP/0054/POOD/04

Białogard, 2005.12.30

KD. 5420- 1/48/05

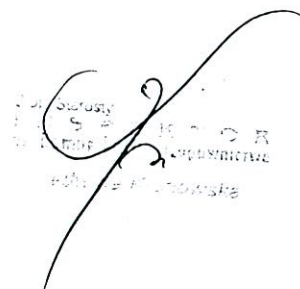
Usługi Inwestycyjne "KNITTER"
Grzegorz Knitter
76-004 Sianów Karnieszewice 25/2

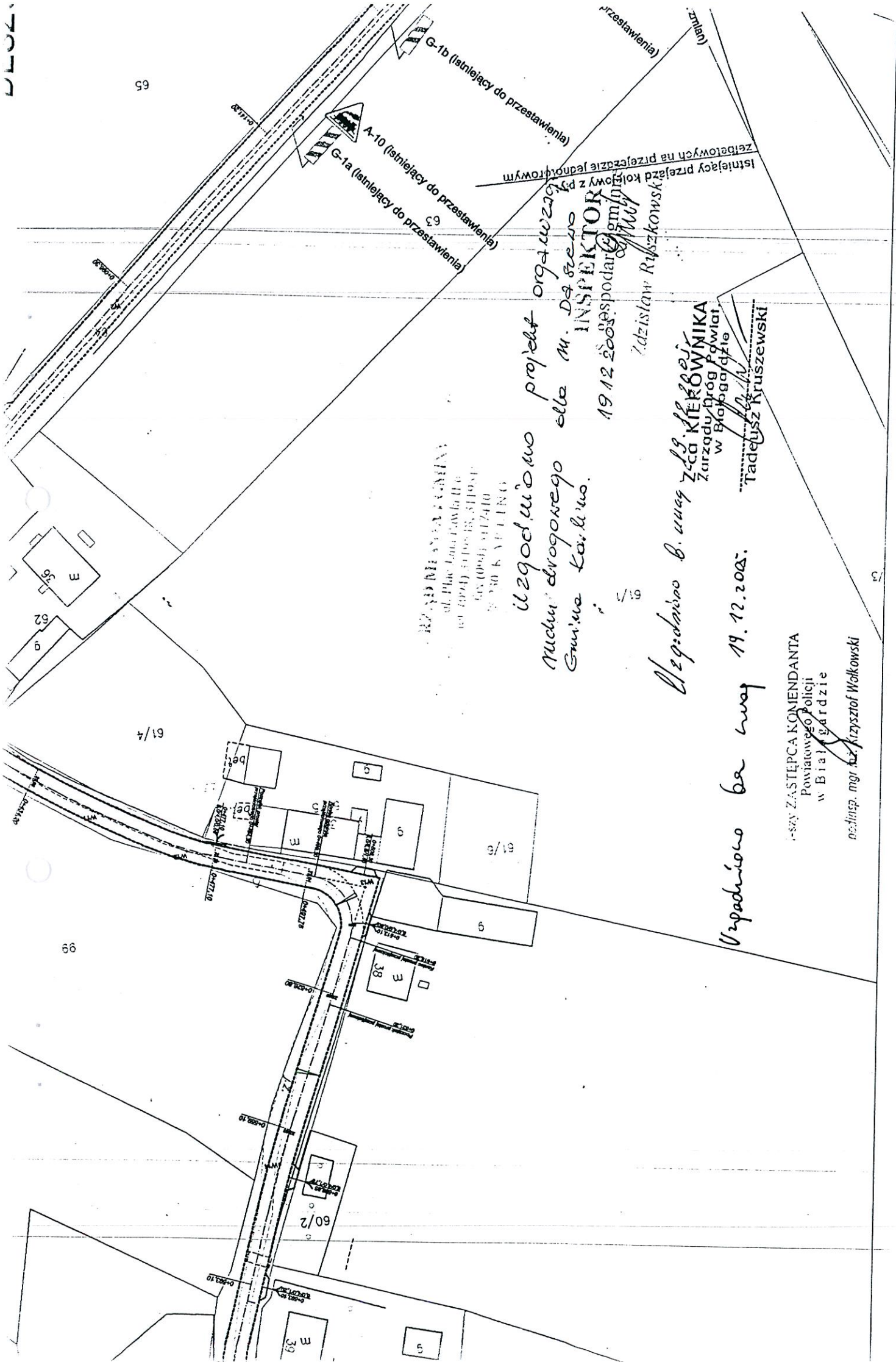
Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 z późn. zm.) oraz § 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729) po rozpatrzeniu wniosku Usług Inwestycyjnych "KNITTER" w Sianowie z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie wprowadzenia zmian do projektu stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej i gminnej w Daszewie gm Białogard.

1. **Zatwierdzam** zmiany do projektu stałej organizacji ruchu zgodnie z przedstawionym projektem
2. **Termin** realizacji trwania robót przewiduje się w terminie do **2007 r.**
3. **Zobowiązuję** jednostkę wprowadzającą organizację ruchu zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Do wiadomości:

1. Komenda Powiatowa Policji
w Białogardzie
2. Urząd Miasta i Gminy
w Karlinie
3. Zarząd Dróg Powiatowych
w Białogardzie
4. a/a





WZROSTNIANIE
ul. Plac Jan Pawła II
tel. (094) 3105 13, 3110 14
fax (094) 3117 410
W 330 KAPLING

Uzgodnił projekt organizacyjny
Nadmierny drogowy ul. M. Dąbrowskiego
Gmina Karlinów.

INSPEKTOR
19.12.2003 Gospodarka
Gmina Karlinów

Władysław Ryszkowski

Uzgodnił B. w. w. 19.12.2003
ZŁOTA KIEROWNIKA
Zarządu Dróg Powiatu
w Białogardzie

Tadeusz Kruszkowski

szef ZASTĘPCA KOMENDANTA
Powiatowego Policji
w Białogardzie

podpis. mgr. Krzysztof Wolkowski

Uzgodnił B. w. w. 19.12.2003.

