

PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Rozbudowa drogi powiatowej nr 2710G w m. Kolincz w zakresie budowy ciągu pieszo-rowerowego, zjazdów

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot i cel opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Projektowana organizacja ruchu
5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
6. Przykłady projektowanych rozwiązań

Załącznik nr 1 - zasady umieszczania znaków drogowych

Załącznik nr 2 – zestawienie projektowanych znaków

2. CZĘŚĆ GRAFICZNA

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:10 000

RYSUNEK NR 1

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2

2. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

**do projektu stałej organizacji ruchu w ramach inwestycji
pt. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2710G w m. Kolincz w zakresie
budowy ciągu pieszo-rowerowego, zjazdów”**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U. 2022 poz. 988 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2016.143. z późn. zm.
- 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.2017.784.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2016.1264.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2019.2310
- 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.2019.2311
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze - Dz.U.2008.132.840.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U.2016.124 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2021.735 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2021.1376 z późn. zm.);
- Wizja lokalna w terenie;

2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem planowanej inwestycji jest budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2710G.

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze województwa pomorskiego, na terenie gm. Starogard Gdański, w m. Kolincz. Długość odcinka z projektowaną ścieżką pieszo-rowerową wynosi ok. 0,8km.

Zakres opracowania obejmuje: budowę ścieżki pieszo-rowerowej, odcinków chodnika, przebudowę poboczy, zjazdów, peronów przystankowych, wykonanie kanału technologicznego, wykonanie przejść dla pieszych z ustawieniem słupów oświetleniowych, zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu niezwiązanej z drogą, w tym regulacja armatury naziemnej istniejącego uzbrojenia terenu.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze województwa pomorskiego, w powiecie starogardzkim na terenie gminy Starogard Gdański w m. Kolincz.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie docelowej organizacji ruchu dla nowego zagospodarowania pasa drogowego drogi powiatowej nr 2710G.

Z uwagi na konieczność uregulowania działek pasa drogowego pod względem własnościowym i użytkowym, zarządca drogi przewiduje realizację przedmiotowych dróg publicznych przeprowadzić w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Dla inwestycji zarządca drogi ubiegać się będzie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze województwa pomorskiego, w powiecie starogardzkim na terenie gminy Starogard Gdański w m. Kolincz.

Ścieżka pieszo-rowerowa ma zostać wybudowana wzdłuż istniejącej drogi powiatowej nr 2710G w m. Kolincz. Droga ta stanowi drogę publiczną relacji Starogard Gdański-Klonówka. Przedmiotowa droga łączy się z drogą publiczną kategorii gminnej - ul. Kościuszki - już na terenie miasta Starogard Gdański, z drogą powiatową nr 2718G (relacji Starogard Gdański - Rywałd - Klonówka - (Pelplin) w m. Klonówka.

Ścieżka pieszo-rowerowa planowana na odcinku od mostu na rzece Wierzyca do wysokości istniejącego chodnika w m. Kolincz (rejon działki nr 210 obr. Kolincz). Droga jest zlokalizowana w pasie drogowym, posiada wydzieloną jezdnię o nawierzchni asfaltowej szerokości od 5 - 6m. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega częściowo w terenie nie zabudowanym jak i zabudowanym. Teren w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi, nie jest terenem na którym dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania.

Droga jest już użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Droga na tym odcinku nie posiada chodników, ani ścieżki rowerowej. Jedynie w obrębie istniejącego mostu wydzielone są po obu stronach chodniki. W rejonie dróg gminnych (wewnętrznych) prowadzących od osiedla Na Wyspie, zlokalizowane są przystanki autobusowe, jeden wyposażony wiatę. Wzdłuż drogi znajdują się zjazdy do przyległych posesji, na pola oraz na drogi wewnętrzne. Nawierzchnia zjazdów jest niejednorodna - głównie są to zjazdy gruntowe, nieurządzone. Część wykonana jest: z elementów betonowych, płyt ażurowych, kostki betonowej żwiru czy gruzu.

Woda z jezdni odprowadzana jest powierzchniowo.

Na obszarze tym występują także sieci uzbrojenia terenu w postaci: kanalizacji sanitarnej, wodociągu, sieci elektroenergetycznej (w tym napowietrznej), sieci teletechnicznej (w tym napowietrznej). Nie można jednak wykluczyć, że w terenie występuje inne uzbrojenie, które nie zostało nigdzie zinwentaryzowane.

Wszystkie powiązania drogi powiatowej przewiduje się zachować. Struktura ruchu na tej drodze to przede wszystkim samochody osobowe, autobusy, samochody dostawcze. Ruch pieszy ogranicza się do lokalnego i dotyczy mieszkańców miejscowości.

Istniejące oznakowanie:

- Jadąc od strony Owidza:
- w odległości ok. 150m wcześniej od tablicy E-18a "koniec miejscowości" znajduje się ograniczenie prędkości do 60km/h (znak B-33)
- Koniec miejscowości "Owidz" (tablice E-17a) . Natomiast dla przeciwnego kierunku Tab. E-18a „koniec miejscowości”
- Za tablicą E-18a ograniczenie tonażowe do 20t - znak B18, pod drugiej stronie mostu dla przeciwnego kierunku ten sam znak;
- tablica miejscowości E-17a "Kolincz", a dla przeciwnego kierunku Koniec miejscowości - tabl. E-18; po drugiej stronie jezdni dla przeciwnego kierunku znak B33 "ograniczenie prędkości do 40km/h " oraz znak A-32 "oschronienie jezdni"
- Miejsce zatrzymania autobusów - D-15 „przystanek autobusowy” po obu stronach jezdni
- ograniczenie prędkości do 60km/h dla jadących w kierunku Owidza (przed istniejącym przystankiem autobusowym)
- tablica D-42 "teren zabudowany" i D-43 "koniec terenu zabudowanego"

Pozostałe oznakowanie przedstawione w części graficznej opracowania.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

GŁÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE DRÓG

Na podstawie podjętych uzgodnień z zarządcą drogi, oraz przepisów i normatywów projektowania przyjęto następujące parametry techniczne projektowanych elementów:

Ogólne dla całej drogi, które miały wpływ na przyjęty przebieg ścieżki:

- klasa drogi powiatowej – Z (zbiorcza)
- kategoria ruchu KR3
- poza terenem zabudowy

Projektowane elementy drogowe:

- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej – 2,5- 3,0m (bez wliczania krawężnika i obrzeży)
- perony przystankowy szerokość 2m,
- chodniki przy jezdni min. szerokość 2m (bez wliczania krawężnika i obrzeży),
- pochylenia poprzeczne ścieżki, chodników, peronów - 1-3%
- pochylenie poprzeczne poboczy oraz opasek gruntowych - 8%
- szerokość poboczy min. 1m,
- jako wzmocnienie/zabezpieczenie skarp - lokalnie maty biodegradowalne z zakotwieniem.

Projektowane oznakowanie pionowe:

- A-16 „przejście dla pieszych” -szt.4
- D-6 „przejście dla pieszych” szt. 4
- A-11 „próg zwalniający”+ B-33 „ograniczenie prędkości” + tabl. T-1 (20m)- komplet oznakowania dla progów szt. 2
- za progiem -odwołanie ograniczenia do 30km/h -B -34 szt. 2
- D-15 „przystanek autobusowy” szt. 2 (istniejące do przestawienia)
- ograniczenie prędkości do 60km/h B-33 szt. 1 (istniejący do przestawienia)
- ograniczenie prędkości do 40km/h B-33szt. 2
- odwołanie ograniczenia do 40km/h B-34
- A-16 "przejście dla pieszych" 4szt.
- C-13/16 "ścieżka pieszo-rowerowa"-4szt.
- C-13/16 "koniec ścieżki pieszo-rowerowej"-4szt.

Projektowane oznakowanie poziome:

- Najazdy na wyniesione przejścia dla pieszych oznakowano linią –P-25
- Przejścia dla pieszych –P10
- Linia zatrzymania autobusu -P17
- Linia P-14 "warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów"
- P-7d „linia krawędziowa ciągła wąska”- uzupełnienie istniejącego oznakowania”

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

PRZEWIDYWALNY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DO 31.12.2023R.

ZAŁĄCZNIK NR 1

ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH

WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW

Widoczność znaków. Do wykonania lic znaków oraz zapór i tablic stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym należy zastosować folię odblaskową typu 2.

Wielkość znaków. Do oznakowania należy użyć znaków kategorii średnie (S)

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

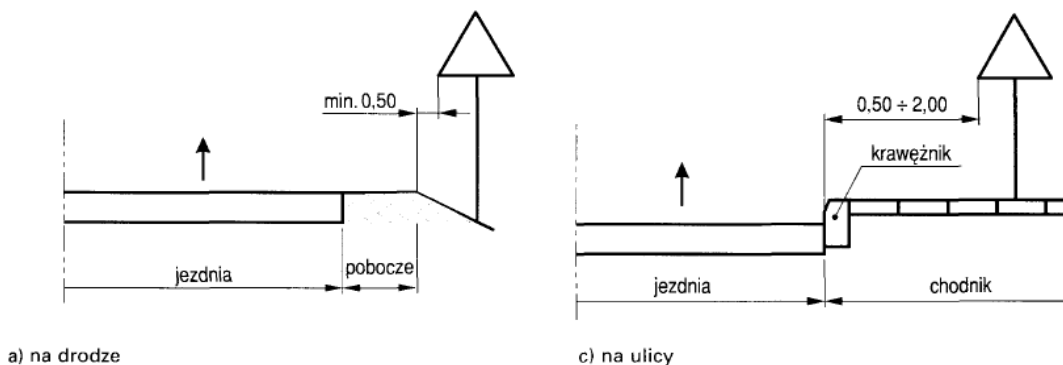
- powierzchniowy współczynnik odblasku – 100,
- wskaźnik szorstkości – 45,
- trwałość – 6.

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 ulicach

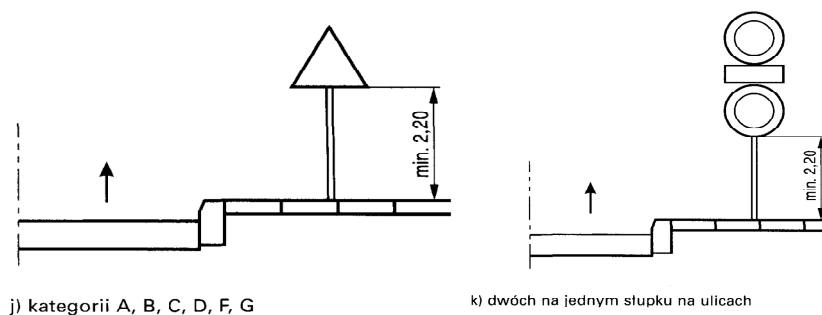


Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu ²⁾ C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające ¹⁾ G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ⁴⁾	min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E - tablice przeddrogowskazowe E-1 - drogowaskazy tablicowe E-2 - tablice szlaków drogowych E-14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ (min. 1,00) ⁹⁾
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16 - tablice kierunkowe E-13 - tablice miejscowości E-17a, E-18a - drogowaskazy w kształcie strzały - małe E-4 - drogowaskazy do obiektu E-5-E-12, E-19a-E-22	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ - 2,50
E - drogowaskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią ³⁾	min. 5,00	min. 5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu ²⁾	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

¹⁾ Z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m).

²⁾ Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni.

³⁾ Znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych.

⁴⁾ Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach).

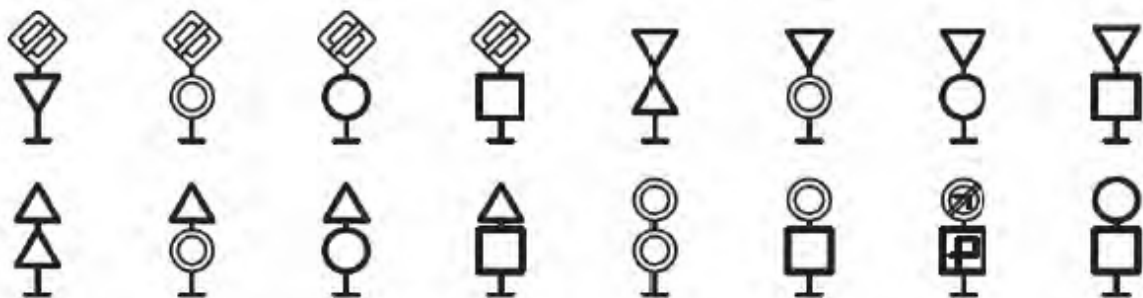
⁵⁾ Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

⁶⁾ Dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

⁷⁾ W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

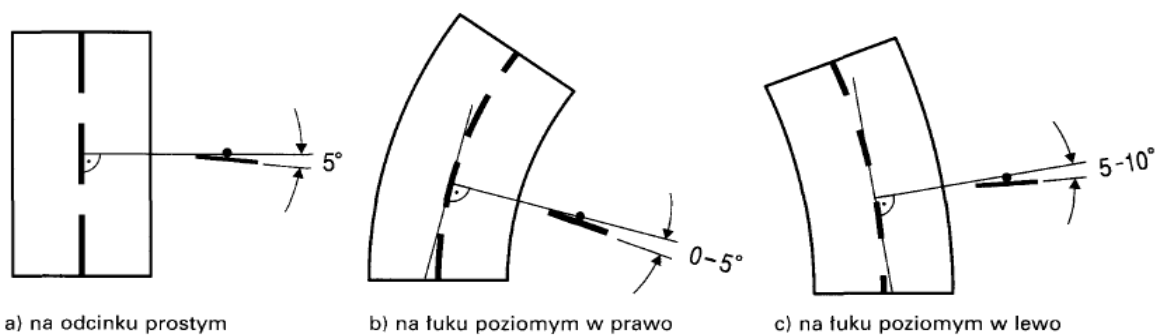
Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min.10 m na terenie zabudowanym oraz 20m poza terenem zabudowanym. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony 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



3. CZĘŚĆ GRAFICZNA