

PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Rozbudowa drogi gminnej-ulicy Polnej w m. Niechorze

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 1:25 000

RYSUNEK NR 1

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2

2. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

do projektu zmiany organizacji ruchu w ramach inwestycji pt. „Rozbudowa drogi gminnej ulicy Polnej w m. Niechorze”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2020.110.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz.U.2018.2068. 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. 2018.2096 z późn. zm.
- Wizja w terenie.

2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi gminnej o łącznej długości około 0,8 km wraz z wyposażeniem technicznym, tj. przebudową odwodnienia (wpustów kanalizacji deszczowej), przebudową oświetlenia drogowego, kanałem technologicznym, z zabezpieczeniem istniejącej sieci uzbrojenia terenu. Inwestycja

zlokalizowana jest na obszarze województwa zachodniopomorskiego, na terenie gm. Rewal, w m. Niechorze i obejmuje odcinek ulicy Polnej dł. ok. 803m.

Zakres opracowania obejmuje: przebudowę i budowę jezdni, poboczy, skrzyżowań i zjazdów, zatok postojowych, kanalizacji deszczowej, wykonanie kanału technologicznego, przebudowę słupów oświetlenia drogowego, przebudowę i zabezpieczenie kolidującej sieci uzbrojenia terenu niezwiązanej z drogą, w tym regulacja armatury naziemnej istniejącego uzbrojenia terenu.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie zakresu prac, rozwiązań technicznych i technologicznych robót budowlanych oraz przedstawienie zagospodarowania pasa drogowego.

Z uwagi na konieczność uregulowania działek pasa drogowego pod względem własnościowym i użytkowym, zarządca drogi przewiduje realizację przedmiotowej drogi publicznej 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 zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w powiecie gryfickim na terenie gminy Rewal w m. Niechorze. Przedmiotowa ulica to kontynuacja drogi łączącej miejscowość Rewal z Niechorzem. Koniec opracowania to skrzyżowanie ulicy Polnej i ulicy Trzebiatowskiej- drogi powiatowej. Droga ta obsługuje przyległą zabudowę mieszkaniową i turystyczną istniejącą i projektowaną oraz stanowi drogę dojazdową do Rewala.

Droga jest już użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Przedmiotowy odcinek posiada wydzieloną jezdnię o szerokości 6,0-6,6m o nawierzchni bitumicznej. Stan techniczny nawierzchni jest zły, występują liczne ubytki uzupełnione kostką betonową. Wyboje i koleiny utrudniają odpływ wody opadowej do istniejących wpustów, co powoduje dalszą degradację nawierzchni. Jadąc od strony drogi powiatowej- ulicy Trzebiatowskiej do wysokości skrzyżowania z ulicą Bosmańską- po prawej stronie wydzielony jest chodnik z kostki brukowej betonowej, a wzdłuż niego wydzielone zostały zjazdy do przyległych posesji, również z kostki brukowej. Od skrzyżowania z ul. Bosmańską wydzielony chodnik o szerokości 2,5m jest zlokalizowany pod lewej stronie jadąc dalej w kierunku Rewala. Ciąg pieszy jest oddzielony od jezdni pasem zieleni. Nawierzchnia

pozostałych zjazdów jest niejednorodna i wykonana: z płyt chodnikowych, płyt typu "meba", kostki betonowej żwiru czy gruzu.

Wzdłuż ulicy Polnej, po lewej stronie, znajduje się również ciąg pieszo-rowerowy, który stanowi kontynuację ścieżki poprowadzonej od miejscowości Rewal. Ciąg biegnie bezpośrednio przy jezdni o szerokości 5,0 i ma nawierzchnię bitumiczną, tuż przed skrzyżowaniem z ulicą Ludną przechodzi na prawą stronę jezdni i jest oddzielony od niej pasem zieleni. Ciąg jest w dobrym stanie technicznym i niniejszy projekt przewiduje jego zachowanie bez większych jego zmian. Ewentualne zmiany, będą związane z dowiązaniem wysokościowym do nowego poziomu jezdni w miejscach przejść dla pieszych i rowerzystów.

Droga wyposażona jest w sieć kanalizacji deszczowej wraz z wpustami deszczowymi oraz w oświetlenie drogowe, w postaci słupów oświetleniowych. Oświetlenie to stanowi własność Gminy Rewal i zostanie przebudowane z uwagi na kolizję z projektowanymi elementami drogi oraz wymianę słupów i opraw wraz z nowym kablem.

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

Inwestor przewiduje, że w trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka drzew i krzewów, które kolidować będą z planowaną inwestycją. W miejscu lokalizacji przedsięwzięcia, nie występują siedliska, nie występują też płazy i gady, ani siedliska ptaków, w tym lęgowych.

Parametry przedmiotowej drogi (w tym szerokości jezdni, parametry zjazdów, zatok itp.) dobrane są na podstawie rozporządzenia 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. z 2016 poz. 124 z późn. zm.).

Istniejące nieruchomości stanowiące przedmiotową drogę, w chwili obecnej wykorzystywane są w celach, jakim są przeznaczone, tj. służą komunikacji. Natomiast nieruchomości, przyległe do pasa drogowego, w chwili obecnej, są użytkowane przez człowieka i przeznaczone pod zabudowę mieszkaniowo-turystyczną.

Istniejące oznakowanie

Cały teren inwestycji leży na obszarze zabudowanym oraz stanowi strefę zamieszkania. Wjazdy oznakowano znakami D-40 "strefa zamieszkania" i D-41 "koniec strefy zamieszkania". Początek

opracowania to kontynuacja ulicy Klifowej. Dalej połączenie z ulicą Ludną, której wlot jest oznakowany jako podporządkowany (znak A-7), oraz stanowi wjazd do strefy zamieszkania (znak D-40).

Następnie połączenie z ulicą Żeglarską, oznakowaną D-4a „droga bez przejazdu”. Dla wyjeżdżających z ulicy Żeglarskiej stoi znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”.

Ulica Bosmańska, wjazd na nią oznakowano znakami D-44 "strefa płatnego postoju" i D45 "koniec strefy płatnego postoju". Dla wyjeżdżających z ulicy Bosmańskiej znak A7-ustąp pierwszeństwa.

Jadąc w kierunku skrzyżowania z ulicą Trzebiatowską stoi znak F-6a, informujący o przejeździe kolejowym za skrzyżowaniem. Tuż przed skrzyżowaniem z drogą powiatową znajduje się znak B-20 „STOP” oraz znak D-41 „koniec strefy zamieszkania”. W tym samym przekroju drogi, ale dla jadących w przeciwnym kierunku stoi znak D-40 „strefa zamieszkania”.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

GŁÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE DRÓG

Założenia ogólne:

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

- Ulica (droga w terenie zabudowanym) - klasa drogi – L
- Prędkość projektowa (teren zabudowany) - 40km/h
- szerokość jezdni: – 5,5m
- lokalnie jednostronny chodnik szer. – 2,0m z miejscowymi zmianami
- zatoki postojowe (parkowanie prostopadłe) szer. – 5 m, wymiar miejsca postojowego 2,5x5m,
- zatoki postojowe (parkowanie równoległe) szer. – 2,5 i 3,0m, wymiar miejsca postojowego 2,5x6m i 3,0x6m
- pochylenie poprzeczne poboczy oraz opasek gruntowych - 8%
- pochylenia poprzeczne jezdni - daszkowe 2% lub jednostronne 3%,
- pochylenia poprzeczne zatok postojowych i chodników oraz nawierzchni utwardzonych - 1-2%.

Uwaga! Na projektowanym odcinku ulicy Polnej, nie wyznaczono miejsc postojowych dla niepełnosprawnych. Zarządca drogi zobowiązuje się do wypełnienia warunku wyznaczenia takich miejsc na wcześniejszym odcinku przedmiotowej drogi, przeznaczonym do przebudowy- gdzie zostaną zaprojektowane parkingi zlokalizowane bliżej latanii morskiej w Niechorzu.

Szczegóły przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania oraz w projekcie wykonawczym.

Projektowane oznakowanie :

Cały obszar inwestycji zostaje objęty strefą ograniczonej prędkości do 30km/h. Zgodnie z zasadami panującymi w takiej strefie wszystkie skrzyżowania powinny być równorzędne. Wyjątek stanowi ulica Ludna –oznakowana jako strefa zamieszkania. Wyjazd z takiej strefy oznacza zawsze ustąpienie pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu.

Znak B-43 umieszcza się na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do strefy ograniczonej prędkości. W strefie powinny być stosowane rozwiązania lub urządzenia wymuszające jazdę z prędkością podaną na znaku.

W strefie ograniczenia prędkości nie powinno stosować się znaków, które określają pierwszeństwo na skrzyżowaniach. Zalecane jest stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak progi zwalniające oraz stosowanie organizacji ruchu wymuszającej powolną jazdę (zmiana kierunku jazdy, miejscowe przewężenia). W strefach, na których obowiązuje dopuszczalna prędkość 30 km/h lub mniejsza, urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę nie muszą być oznakowane znakami ostrzegawczymi.

pozostałe oznakowanie:

- **D-18 "parking"**
- **D-6 „przeście dla pieszych”**, dodatkowo przejścia będą wyznaczone na jezdni za pomocą pasów – linia P10 wyznaczonych za pomocą kostki w kolorze kontrastowym do nawierzchni jezdni.
- **D-6b „przeście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”- j.w.**
- **B-36 „zakaz zatrzymywania się”**
- **C-13/16 „droga dla pieszych i rowerzystów” i koniec drogi dla pieszych i rowerzystów”**
- **B-20 z tabliczką T-6c**

Projektowane oznakowanie poziome:

- Wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów (szt. 2)- oznakowane poziomą linią P-10 i P-11, dodatkowo przejazd polakowany na czerwono; natomiast najazdy oznakowane linią P-25 „próg zwalniający
- Pozostałe przejścia i przejazdy w poziomie jezdni , oznakowane jako P-10 i P-11

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

PRZEWIDYWALNY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DO 31.12.2022R.

ZAŁĄCZNIK NR 1

ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH

UWAGA OGÓLNA

WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW

Należy stosować znaki z grupy małe (M) typ folii odblaskowej min. 1 z wyjątkiem znaku B-20 – min. średnie (S) i typ folii odblaskowej 2

Natomiast znaki do oznakowania ciągu pieszo-rowerowego (C13/16)

zaprojektowano jako mini (MI) typ folii odblaskowej min. 1.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

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

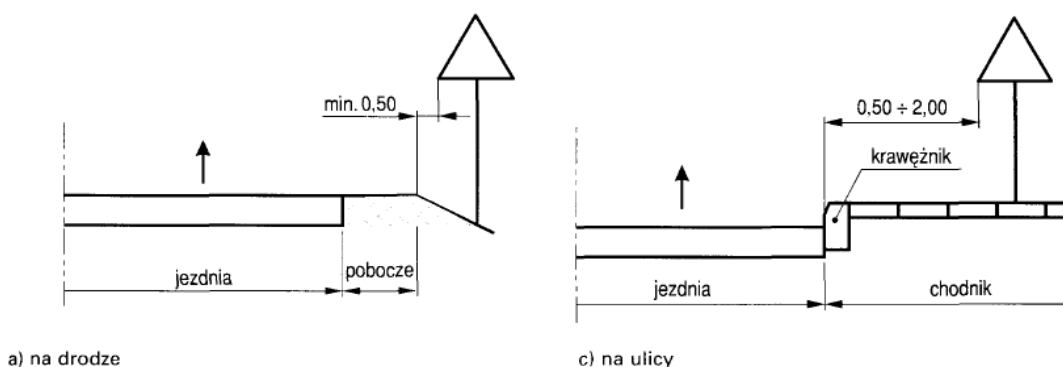
ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

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

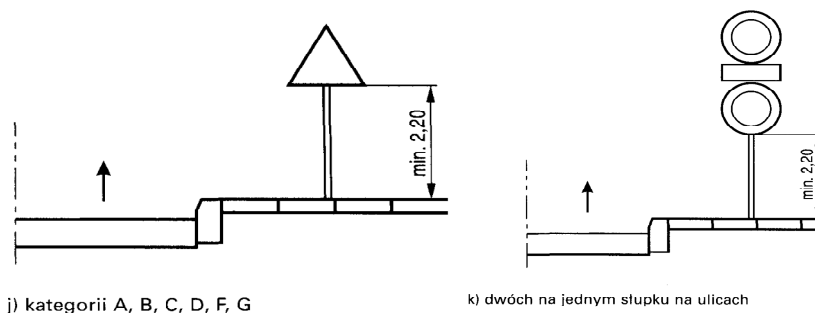


Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

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 - drogowskazy tablicowe E-2 - tablice szlaków drogowych E-14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ (min. 1,00) ⁵⁾
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16 - tablice kierunkowe E-13 - tablice miejscowości E-17a, E-18a - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4 - drogowskazy do obiektu E-5-E-12, E-19a-E-22	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ - 2,50
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią ²⁾	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).

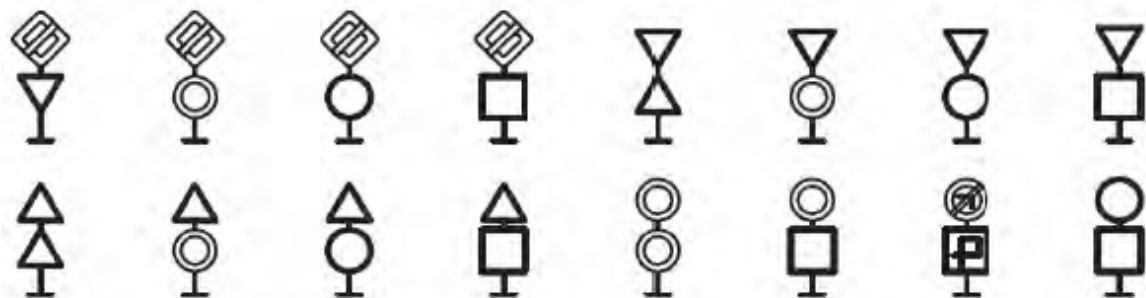
⁵⁾ Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

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

⁷⁾ W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

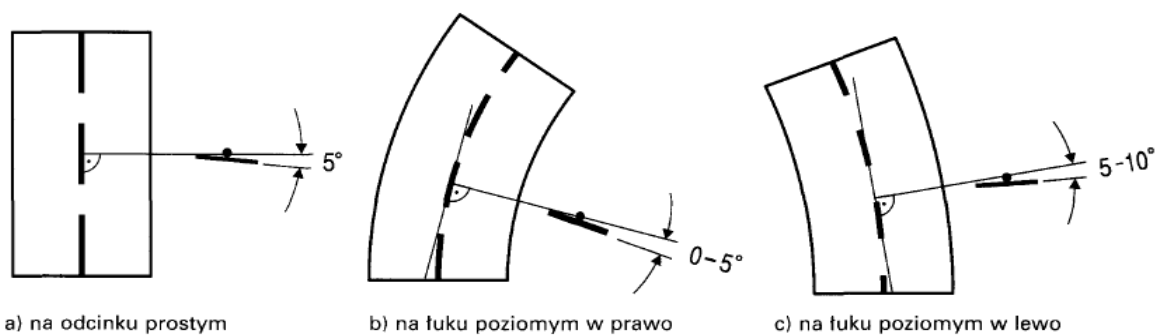
Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min. 10 m na terenie zabudowanym oraz 20 m poza terenem zabudowanym. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony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