

*Inwestycja:*

**„Projekt ciągów pieszych w celu połączenia istniejących przystanków autobusowych w m. Przylep na terenie Gminy Kołbaskowo”**

*Adres Inwestycji:*

miejscowość: Przylep

*Inwestor:*

**Gmina Kołbaskowo**  
**72-001 Kołbaskowo 106**

*Faza:*

**STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

*Branża:*

**drogowa**

*Opracował i projektował:*

mgr inż. Elżbieta Janczyńska

Uprawnienia budowlane: ZAP/0125/POOK/10 z 15.12.2010 r.

do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

mgr inż. Kazimierz Matecki

Uprawnienia budowlane: 130/Sz/84 z 13.04.1984 r.

do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

*Data wykonania:* **luty 2015 r.**

## SPIS TREŚCI

<b>I.</b>	<b>PODSTAWA OPRACOWANIA .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>PRZEDMIOT INWESTYCJI.....</b>	<b>3</b>
2.1	Przedmiot i zakres opracowania.....	3
2.2	Opis stanu istniejącego i projektowane zmiany .....	3
<b>III.</b>	<b>WARUNKI TECHNICZNE DLA PIONOWYCH I POZIOMYCH ZNAKÓW DROGOWYCH.....</b>	<b>4</b>
3.1	Kategorie znaków pionowych .....	5
3.2	Wielkości znaków pionowych .....	5
3.3	Materiał na znaki pionowe.....	5
3.3.1	Tarcze znaków .....	5
3.3.2	Lica znaków .....	6
3.4	Konstrukcje wsporcze.....	6
3.5	Oznakowanie poziome .....	6

## **I. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- 1.1 Umowa z Inwestorem nr 43/2015 r. z dnia 30.01.2015 r.
- 1.2 Wizja lokalna wraz z inwentaryzacją do celów projektowych;
- 1.3 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity) (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137);
- 1.4 Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z dnia 12 października 2002 roku z późniejszymi zmianami).
- 1.5 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 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 2003 roku).

## **II. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

### **2.1 Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest Projekt Stałej Organizacji Ruchu skrzyżowania drogi powiatowej nr 3923Z stanowiącej działkę drogową nr 4/1 z drogą gminną stanowiącą działkę drogową nr 7/12 w m. Przylep (zgodnie z załączonym do niniejszego opracowania Planem sytuacyjnym zamierzenia inwestycyjnego stanowiącym Rys.1).

Zakresem opracowania jest budowa chodników w celu połączenia istniejących peronów autobusowych, z wykonaniem oznakowania poziomego i pionowego.

### **2.2 Opis stanu istniejącego i projektowane zmiany**



Fot. 1 Istniejący peron autobusowy, widok w kierunku Szczecina



Fot. 2 Istniejący peron autobusowy, widok w kierunku m. Warnik

Przedmiotowy teren stanowi skrzyżowanie drogi powiatowej nr 3923Z stanowiącej działkę drogową nr 4/1 (dz. Nr 4/1 w obrębie ewidencyjnym Przylep) z drogą gminną stanowiącą działkę drogową nr 7/12 (dz. Nr 7/12 z obrębu ewidencyjnego Przylep).

W chwili obecnej w rejonie skrzyżowania zostały wybudowane 2 perony autobusowe dla pasażerów linii autobusowej nr 88 stanowiącej trasę „Maczka w Szczecinie – Warnik.” Długość każdego z peronu wynosi 8 m, perony wyposażone są w wiaty przystankowe. Ruch pieszych odbywa się poboczem drogi.

Droga powiatowa jest oznakowana znakami poziomymi i pionowymi ograniczającymi w obszarze skrzyżowania prędkość do 40 km/h z jednoczesnym zakazem wyprzedzania. Miejsce zatrzymywani autobusów oznaczono znakami poziomymi P-17 i znakiem pionowym D-6. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego została przedstawiona na Rys. nr 2.

Projektowana stała organizacja ruchu związana z budową chodników łączących istniejące perony przystankowe zakłada wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego oraz korektę istniejącego oznakowania poziomego w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przejścia dla pieszych zostaną oznakowane znakami: pionowymi D-6 oraz poziomymi P-14 i P-10 wykonanymi w technice cienkowarstwowej.

Ponadto w celu wyznaczenia przejścia dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z wprowadzono korektę istniejącego oznakowania poziomego, polegającą na skróceniu istniejącej linii P-4. Dokonano zmiany lokalizacji linii P-17 wzdłuż peronu w kierunku m. Warnik poprzez jej przesunięcie poza obszar projektowanego przejścia zachowując jej normatywny wymiar wynoszący 30 m.

Wyznaczone przejścia dla pieszych poprzedzono oznakowaniem poziomym liniami P-14 zlokalizowanymi w odległości 2.0 m od przejścia.

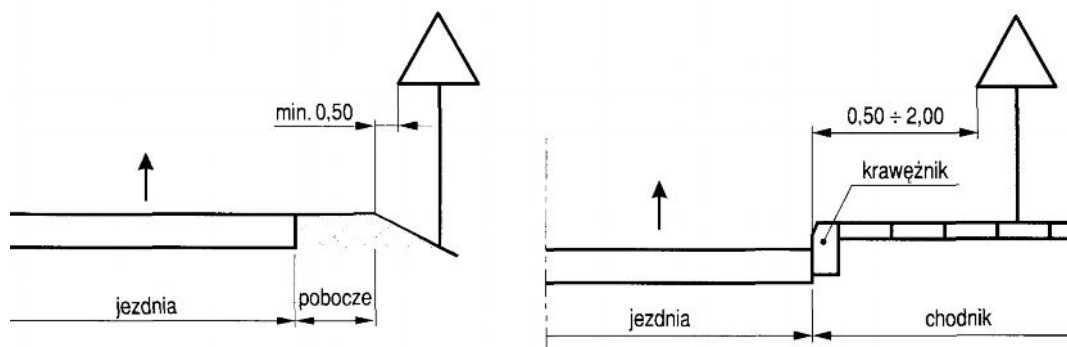
Szczegółowe rozmieszczenie oznakowania pokazano na Rys. nr 3.

### III. WARUNKI TECHNICZNE DLA PIONOWYCH I POZIOMYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

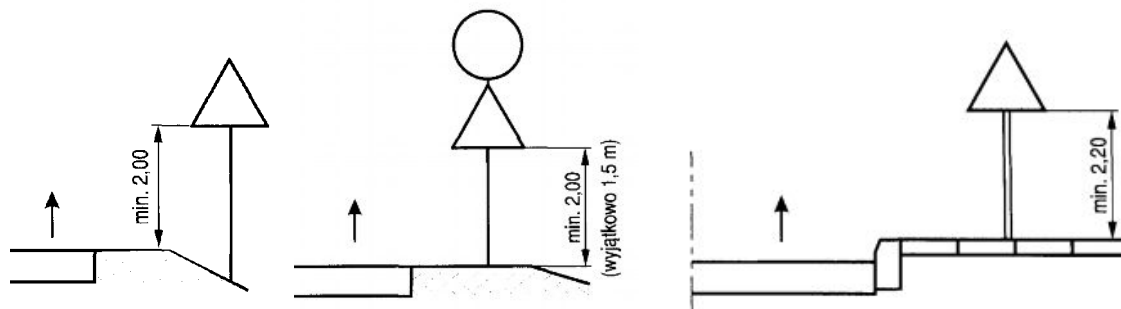
Do ustawienia znaków i urządzeń BRD należy zastosować znaki średnie (S) zapewniające widoczność umożliwiającą kierującemu pojazdem na spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję kierujących.

Znaki drogowe należy umieścić w odległości od 0.5 m do 2.0 m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia znaku dla wszystkich znaków drogowych nie może być mniejsza niż 2.0 m. Ogólne schematy graficzne dotyczące rozmieszczenia znaków drogowych pokazano na zamieszczonych rysunkach:

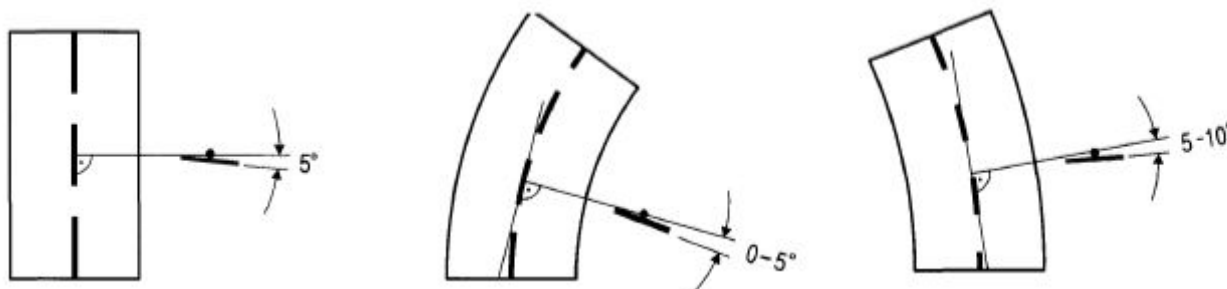
- Odległość znaków:



- Wysokość umieszczania znaków:



- Odchylenie poziome tarczy znaków:



odcinek prosty

łuk poziomy prawy

łuk poziomy lewy

### 3.1 Kategorie znaków pionowych

Projektowane oznakowanie pionowe obejmuje wykonanie następujących kategorii znaków:

- D – informacyjne.

### 3.2 Wielkości znaków pionowych

Należy zastosować znaki drogowe średnie (S), wykonane w technice odblaskowej i posiadające znak bezpieczeństwa B.

- znaki informacyjne:

grupa wielkości	długość podstawy l (mm)	wysokość h (mm)
S (średnie)	600	600 + 150 n

### 3.3 Materiał na znaki pionowe

#### 3.3.1 Tarcze znaków

Tarcze znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej ogniowo grub. 1.25 mm o podwójnie giętych krawędziach na obwodzie.

Powierzchnia czołowa tarczy znaku powinna być równa – bez wgłęć, pofałdowań i otworów montażowych. Dopuszczalna nierówność wynosi 1 mm/m.

Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące wyrób i producenta w sposób trwały oraz szczegółowo określające parametry techniczne danego produktu:

- nazwę producenta,
- miesiąc i rok produkcji znaku,
- typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku,
- oznakowanie znakiem budowlanym lub znakiem CE i numer certyfikatu.

### 3.3.2 Lica znaków

Znaki powinny być wykonane w technice odblaskowej. Zastosowane folie odblaskowe muszą posiadać ważną aprobatę techniczną wydaną przez IBDiM. Nie jest dopuszczalne stosowanie folii różnych typów i producentów na danej tarczy znaku lub tablicy. Dla znaków D-6 należy stosować folię odblaskową typu I.

### 3.4 Konstrukcje wsporcze

Znaki należy umieścić na słupkach ocynkowanych z rur  $\varnothing$  60 mm i długości wynikającej z wysokości zamontowania znaku.

Góra słupka winna być zabezpieczona korkiem przed warunkami atmosferycznymi.

Drobne elementy takie jak śruby, podkładki, kątowniki mocujące, uchwyty winny być ocynkowane.

Lokalizacja pionowych znaków drogowych nie może utrudniać ruchu pieszych. Należy w miarę możliwości znaki lokalizować poza ciągami pieszymi. W zależności od warunków lokalnych na drodze znaki powinny być umieszczane na wysięgnikach z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej.

### 3.5 Oznakowanie poziome

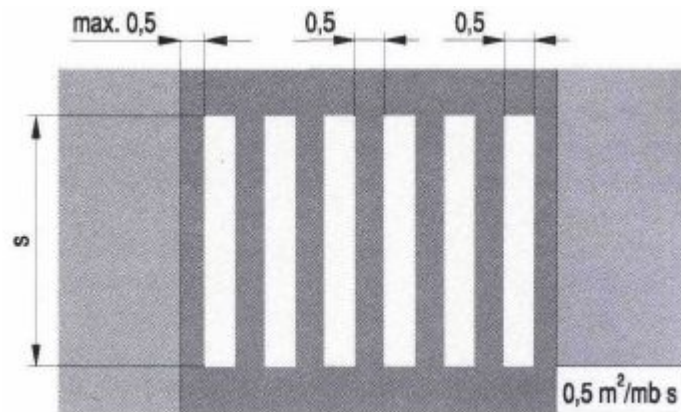
Do wyznaczenia oznakowania poziomego należy zastosować technikę malowania cienkowarstwowego 0.3-0.8 mm (mierzona na mokro). Oznakowanie cienkowarstwowe wykonane z farby białej drogowej na bazie rozpuszczalników, metodą natryskową.

Zastosowane na oznakowanie poziome materiały winny odpowiadać wymaganiom PN-EN 1436 – Materiały do poziomego oznakowania dróg – Wymagania, oraz PN-EN 1871 – Materiały do poziomego oznakowania dróg – Właściwości fizyczne.

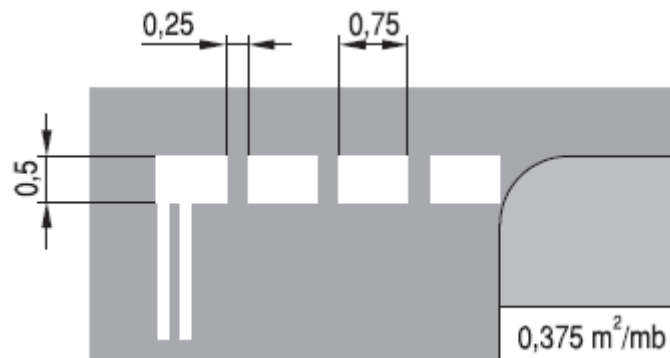
Projekt stałej organizacji ruchu wprowadza następujące oznakowanie drogowe poziome:

- poprzeczne:

P-10 przejście dla pieszych

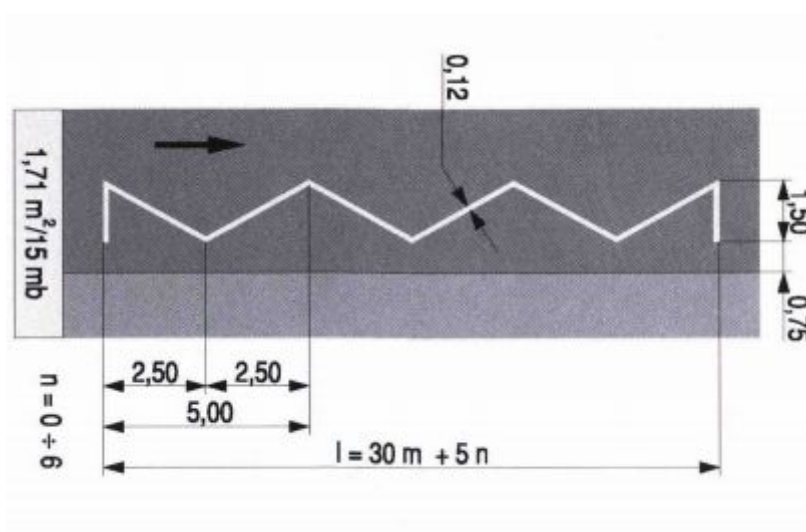


P-14 linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów



- uzupełniające:

P-17 linia przystankowa



Opracowali: