

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania
2. Cel i zakres opracowania
3. Stan istniejący
4. Stan projektowany
5. Oznakowanie
- 5.1 Oznakowanie pionowe
- 5.2 Oznakowanie poziome

II. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:1000,

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Temat opracowania:

**Budowa węzła "Tczewska" na przecięciu autostrady A6 z istniejącą
ul. Tczewską oraz projektowaną ul. Nowoprzestrzenną,
stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G w Szczecinie -
Poprawa bezpieczeństwa ruchu na węźle Rzęśnica**

Inwestor:

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
al. Boh. Warszawy 33
70 – 340 Szczecin**

Autor opracowania:

***DIM Pracownia Projektowa Dróg i Mostów
71-468 Szczecin
ul. Sosnowa 6a***

1. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem,
- Podkład geodezyjny – skala 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)
- Zał. 1 – 4 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181),
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. nr 1137 z późniejszymi zmianami).
- Wizja w terenie wykonana przez DIM Pracownię Projektową Dróg i Mostów

2. Zakres i cel opracowania

Zakres opracowania obejmuje zmianę oznakowania poziomego i pionowego na węźle Rzęśnica w ciągu drogi S3 / DK6.

3. Stan istniejący

Węzeł Rzęśnica jest węzłem drogowym, w którym krzyżują się drogi krajowe nr, 3 (6) oraz DW 142. Dojazd do węzła od strony węzła Kijewo drogą S3/6 wprowadza segregację ruchu. Prawy pas ruchu prowadzi w kierunku Świnoujścia, lewy na Chociwel. W okresie letnim powoduje to powstawanie zatorów z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu w kierunku Świnoujścia. Również łącznica Szczecin-Świnoujście na początkowym odcinku jest jednopasowa.

4. Stan projektowany

Poszerzenie łącznicy Szczecin - Świnoujście

Projektuje się poszerzenie odcinka łącznicy Szczecin-Świnoujście do szerokości jezdni 8,0m (dwie opaski po 0,5m oraz 2 pasy ruchu po 3,5m). Pozwoli to na wprowadzenie na całej długości łącznicy 2 pasów ruchu w relacji Szczecin- Świnoujście. Na dojeździe do węzła Rzęśnica od strony Kijewa zmianie ulegną kierunki na pasach ruchu, z lewego pasa będzie można jechać na wprost (Chociwel) oraz w prawo (Świnoujście). Z prawego pasa na Świnoujście (bez zmian). Likwidacji ulegnie również łącznica DW142-Świnoujście. Zamknięcie należy wykonać przez wykonanie barier energochłonnych. Na jezdni na węźle prowadzącej od Świnoujścia w kierunku Chociwla, przy skrzyżowaniu z DW 142 należy ustawić nakaz jazdy w lewo oraz wykonać oznakowanie poziome wg załączonego rysunku. Ponadto likwidacji ulegnie zjazd z łącznicy Szczecin-Świnoujście zlokalizowany po prawej stronie za wiaduktem nad DW 142.

Pas włączenia Chociwel - Szczecin

Dla relacji Chociwel – Szczecin zaprojektowano pas włączenia.

Rozwiązanie ma umożliwić bezkolizyjne włączenie się do ruchu pojazdom nadjeżdżającym od strony Chociwla, zastępując istniejące skrzyżowanie ze znakiem B-20 „Stop”.

Wjazd z drogi wojewódzkiej nr 142 na pas włączenia na S3 zaprojektowano poprzez dwa odwrotne łuki poziome o promieniach 30 i 45m. Prędkość na łukach ograniczono do 30km/m. Pas włączenia zlokalizowany jest po lewej stronie jezdni głównej S3.

Długość pasa włączenia wynosi 185m. Pas kończy się klinem o długości 100m. Szerokość pasa włączenia wynosi 3,5m +0,5m opaski.

5. Oznakowanie

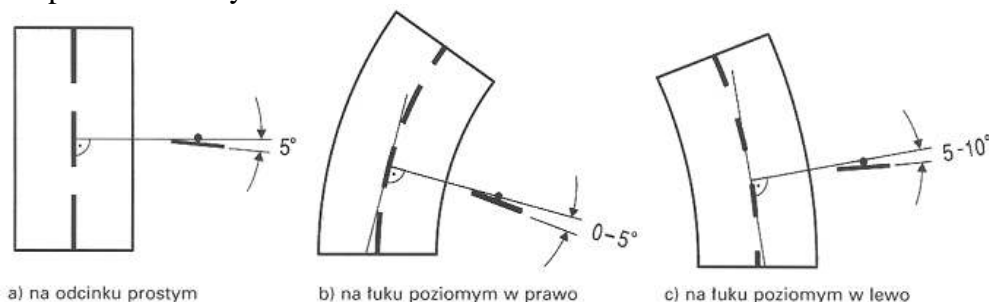
5.1 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości **średnie**. Lica znaków należy wykonać **z folii odbłaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

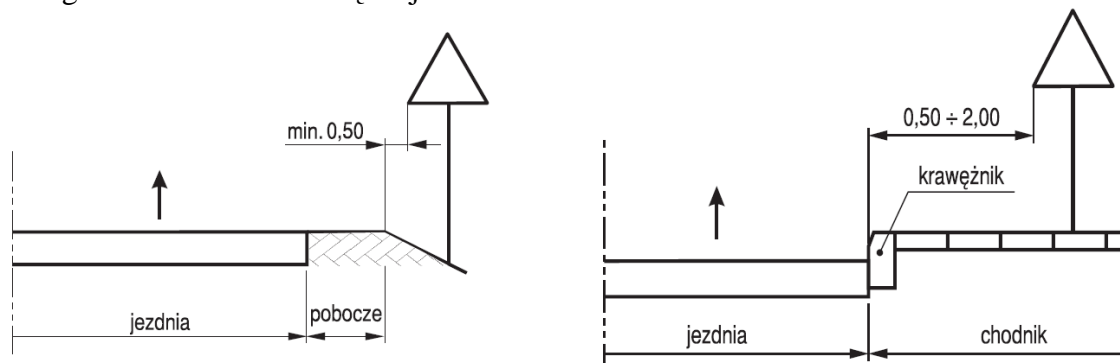
Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy.

Ustawienie znaków

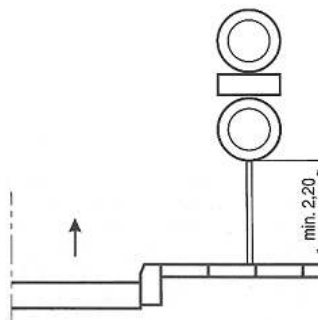
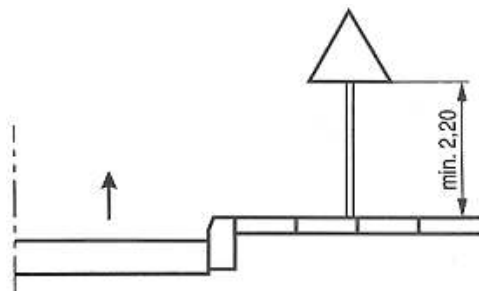
Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość ustawienia znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
średnie	S	900	800		600

Zestawienie oznakowania pionowego:

Nazwa	Stan	Szt.
A-7	proj	3
A-30	proj	2
B-33 „30”	proj	1
B-33 „50”	proj	2
B-33 „70”	proj	1
C-4	proj	1
C-5	proj	1
C-9	proj	1
D-3	proj	1
D-48	proj	2
E-1	proj	1
E-3	proj	1
F-10	proj	2
F-17	proj	2
U-3a	proj	7
U-3b	proj	3
RAZEM		31

5.2 Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na Rys. 2 w skali 1:1000. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe koloru białego. Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Zestawienie oznakowania poziomego grubowarstwowego:

Symbol znaku poziomego	Ilość na jednostkę	Ilość [mb/szt.]	Powierzchnia [m ²]
------------------------	--------------------	-----------------	--------------------------------

Linie ciągłe				
P-2a	0,12	m ² /mb	205	24,6
P-2b	0,24	m ² /mb	20	4,8
P-7b	0,24	m ² /mb	1350	324
SUMA				353,4

Linie przerywane				
P-1b	0,04	m ² /mb	153	6,12
P-1c	0,12	m ² /mb	251	30,12
P-3b	0,18	m ² /mb	13	2,34
SUMA				38,6

Linie na przejściach i skrzyżowaniach				
P-13	0,2625	m ² /mb	9	2,3625
P-21b	0,38	m ² /m ²	928,00	352,64
SUMA				355,0

Strzałki i symbole				
P-8c	2,87	m ² /szt	5	14,35
P-8d	1,49	m ² /szt	1	1,49
P-8f	2,19	m ² /szt	6	13,14
P-9b	4,15	m ² /szt	6	24,9
P-15	3,423	m ² /szt	1	3,423
SUMA				57,3

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: do 30 września 2014

Opracował: mgr inż. Przemysław Gardas