

TRAB

MOSTY
Projektowanie
Nadzory

Zbigniew Bartnikowski
81-595 Gdynia ul. Makuszyńskiego 34
☎ (058) 29-32-64
NIP 586-120-54-33 REGON 191192942

Numer konta : Bank Gdański SA I/O Gdańsk - Wrzeszcz 10401208-1004272-136

**REMONT MOSTU PRZEZ RZECĘ SŁUPIĘ
W MIEJSCOWOŚCI CHARNOWO**

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

Opracował:

[Signature]
inż. TOMASZ ZARZYCKI
upr. do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
konstrukcyjnej w zakresie
drog i nawierzchni lotniskowych.
nr ew. BK.II F. 7342/52/94

Sprawdził:

[Signature]
mgr inż. Zbigniew Bartnikowski
upraw. do projekt. i kierow. bud.
w zakresie mostów
upr. Nr 1921/EL/94

GDYNIA marzec 1998 r.

3



M O S T Y
Projektowanie
Nadzory

Zbigniew Bartnikowski
81-595 Gdynia ul. Makuszyńskiego 34
☎ (058) 29-32-64
NIP 585-120-54-33 REGON 191192942

Numer konta : Bank Gdański SA VO Gdańsk - Wrzeszcz 10401208-1004272-136

PROJEKT

ORGANIZACJI RUCHU I OZNAKOWANIA OBJAZDU NA CZAS REMONTU MOSTU W CIĄGU DROGI WOJ. 39125 W M. CHARNOWO

Zawartość opracowania:

I Część opisowa

1. Opis techniczny
2. Karta uzgodnień
3. Wyciąg z instrukcji oznakowania

II Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny 1 : 100 000
2. Projekt zabezpieczenia robót 1 : 500
3. Plan objazdu 1 : 50 000
 - 3.1. Oznakowanie objazdu w m. Słupsk 1 : 10 000
 - 3.2. Oznakowanie objazdu w m. Ustka 1 : 10 000
4. Szkice oznakowania skrzyżowań
5. Wykaz znaków
6. Wzory tablic

projektował: mgr inż. Tomasz Zarzycki
upr.: BK II F 7342/52/94
sprawdził: mgr inż. Zbigniew Bartnikowski
upr.: 1921 / E / 94

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu drogowego i oznakowania objazdu na czas remontu mostu w ciągu drogi nr 39125 w miejscowości Charnowo.

1. Podstawa opracowania:

Projekt opracowano na podstawie :

- Ustawy z dnia 1.02.1983, Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 11 poz. 41 z 1993)
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 11.01.1993 w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- „Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” załącznik nr 1 do Zarządzenia M.T.i G. M. z dnia 6.06 1990 (MP nr 24 poz. 184)
- „Instrukcji o znakach drogowych pionowych” załącznik nr 1 do Zarządzenia M.T.i G.M. z dnia 3.03.1994 (MP nr 16 poz. 120)
- Mapy sieci drogowej 1 : 50 000
- Mapy do celów projektowych 1 : 500
- koncepcji remontu mostu opracowaną przez Biuro TRAB Gdynia
- wizji lokalnej i pomiarów w terenie
- uzgodnienia tras objazdów z Z.D. Słupsk.

2. Założenia ogólne

Niniejszy projekt dotyczy organizacji ruchu drogowego i sposobu zabezpieczenia robót w czasie remontu mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 39125 w m. Charnowo.

Założenia projektowe remontu mostu przewidują m.in.

- rozbiórkę istniejących trzech przęseł mostu (z racji bardzo złego stanu technicznego i zbyt małej nośności)
- rozbiórkę zniszczonych fragmentów podpór, głównie dwóch środkowych filarów
- wykonanie „płaszcza” i nadbudowy żelbetowej na podporach środkowych - filarach,
- budowę nowych przęseł zespolonych typu stal - beton o większej nośności (do 30 ton), oraz o zwiększonej szerokości w stosunku do dotychczas istniejących.

– korektę obustronnych dojazdów do mostu od strony Charnowa i Niestkowa związaną z podniesieniem niwelety o około 1,8 m względem stanu dotychczasowego.

Dlatego na czas wykonania tych robót wymagane jest wyznaczenia objazdu trasą zastępczą. Czas trwania objazdu podyktowany względami technologicznymi ustala się na okres sześciu miesięcy.

3. Charakterystyka ruchu

Droga wojewódzka nr 39125 długości 4,8km przebiegająca od drogi krajowej nr 21 Ustka - Słupsk do m. Gałęzinowo, posiada charakter połączenia lokalnego. Największe znaczenie ma dla mieszkańców wsi Charnowo, dla których stanowi najkrótsze połączenie z najbliższymi miastami Słupsk i Ustka. Na drodze tej nie są prowadzone regularne przewozy pasażerskie a tylko przewozy gospodarcze. Dzieci szkolne z miejscowości Charnowo dojeżdżają do szkoły w Ustce, jednak dochodzą do przystanku przy drodze 21.

4. Opis projektowanych robót

Na podstawie uzgodnień i wspólnego wyjazdu w teren z przedstawicielami Z.D. Słupsk ustalono dwie trasy objazdu.

- Trasa zasadnicza z Charnowa przez Gałęzinowo do Wielichowa (Dodowa) gdzie następuje rozgałęzienie w kierunku Słupska przez Bruskowo Wielkie oraz w kierunku Ustki przez Duninowo i odwrotnie.
- Trasa dodatkowa w kierunku Słupska dla samochodów osobowych i dostawczych o dopuszczalnym ciężarze całkowitym 10 ton, z Gałęzinowa drogą wojewódzką 39126 do Włynkówka przez Strzelinko - Strzelino. Ograniczenie ciężaru pojazdów do 10 ton wynika z ograniczenia nośności wiaduktu nad torami kolejowymi w m. Gałęzinowo.

5. Projekt oznakowania

Projekt oznakowania tras objazdowych zasadniczej i dodatkowej zaznaczono na planie objazdów, stanowiącym rysunek numer 3 projektu:

- trasę podstawową (zasadniczą) - oznaczono kolorem czerwonym
- trasę dodatkową - oznaczono kolorem zielonym

Na planie tym przedstawiono sposób prowadzenia objazdów drogami wojewódzkimi w kierunku Ustki i Słupska znakami F - 9, oraz za pomocą znaków wskazujących objazd (tablice F - 8) ustawionych przy drodze krajowej nr 21.

Uzupełnienie oznakowania objazdów stanowią rys. 3.1.tj. objazd w miejscowości Słupsk i rys. nr 3.2. w miejscowości Ustka, oraz szkice wybranych skrzyżowań wg rys. nr 4.

6. Uwagi końcowe.

Do oznakowania należy stosować znaki drogowe okrągłe o średnicy 900mm, informacyjne – kwadratowe o długości boku 900mm, zapory drogowe U-51 szerokości 300cm.

Wszystkie znaki powinny być wykonane z materiałów odblaskowych – 3M.

- a) Na zaporach zamykających drogę, należy zamontować światła ostrzegawcze koloru czerwonego. Światła te przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne od zmroku do świtu z odległości min. 250m, oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.
- b) Konstrukcje stojaków do zapór i tablic kierujących powinny zapewniać stabilność urządzenia.
- c) Odległość ustawienia znaków i tablic od krawędzi jezdni – min. 50cm, najlepiej na krawędzi pobocza w miejscu dobrej widoczności.
- d) Wysokość ustawienia tablic: 1,5m od poziomu pobocza do dolnej krawędzi znaku, a w miejscowościach 2,0 m od poziomu chodnika.
- e) Tablice i znaki powinny być ustawione tak, aby nie ograniczały widoczności na skrzyżowaniach i nie utrudniały ruchu pieszego.
- f) Znaki i tablice pod kątem jakości i zgodności z projektem oraz z Instrukcją powinny być odebrane przez Zarząd Dróg w Słupsku, który uzgodni ich szczegółową i ostateczną lokalizację w terenie.
- g) Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania w należytych stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót oraz trasy objazdu przez cały okres prowadzenia robót.
- h) Po zakończeniu robót znaki powinny być niezwłocznie usunięte.
- i) Przed rozpoczęciem robót należy powiadomić pisemnie Dyрекcję Okręgową Dróg Publicznych w Koszalinie - Zarząd Dróg w Słupsku o zamknięciu drogi, a o wynikłych utrudnieniach powiadomić użytkowników drogi za pomocą środków masowego przekazu (lokalne radio i prasa).

Opracował: mgr inż. Tomasz Zarzycki

mgr inż. TOMASZ ZARZYCKI
oprac. bud. drogi, projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności:
konstrukcyjno-cywilnej w zakresie
drog i nawierzchni torowiskowych.
nr ew. BK A F. 7342/52/04

KARTA UZGODNIENÍ

DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS REMONTU MOSTU W CHARNOWIE.

DYREKCJA
OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH
w Koszalinie
ZARZĄD DRÓG W SŁUPSKU
ul. Fertyczna 1

Walczyński

PPKS w Słupsku otrzymało w 12M mie
przewodzi komisji.

ZARZĄDCA-DYREKTOR
PPKS w Słupsku
Kazimierz Kowalski
z up. Kazimierz Kowalski
Kierownik Działu Przewozów

URZĄD GMINY

76-270 Ustka
ul. Dąbina 24, fax 144-257
centr. 146-044, 045, 046

Ustka, 1998-04-30

Między innymi dotychczas podlega bez uwag
projekt organizacji ruchu na czas remontu
mostu w Charnowie.

Urząd Miejski w Ustce
ul. Dąbina 24
76-270 USTKA
tel./fax 144-257

Z BIŁ WOJTA
Elżbieta Jankowska
INSPEKTOR

Uzgodniono
KOMENDANT
Wojewódzki Policji
w SŁUPSKU
z up. podinsp. mgr Stanisław Jankiewicz
Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego

URZĄD MIEJSKI W USTCE ME HROSI
UWAG DO ORGANIZACJI RUCHU
NA CZAS REMONTU MOSTU W CHARNOWIE

USTKA, DN. 30.04.1998R.

Z-CO NACZELNIKA WYDZIAŁU
Infrastruktury, Transportu
i Ochrony Środowiska
mgr inż. Elżbieta Mierzejewicz

GW InD 5512/17R/98
URZĄD WOJEWODZKI
W SŁUPSKU
ZATWIERDZAM
ALE UZGODNIĆ
Z UM SŁUPSK
Słupsk 6.05.1998r.
z up. WOJEWODY
inż. Stanisław Mityński
Z-CO DYREKTORA
Wydziału Gospodarki Przemysłowej i Komunikacji

Słupsk, 1998 - 05 - 08

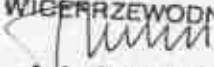
GKIOŚ-XI-5510-3/3/98

„TRAB „ Mosty , Projektowanie , Nadzory

Zbigniew Bartnikowski

ul. Makuszyńskiego 34
76-200 Słupsk

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 6 maja 1998 r. dot. uzgodnienia oznakowania tymczasowego objazdu do m. Charnowo w okresie modernizacji mostu na rzece Słupi w ww. miejscowości, Urząd Miejski w Słupsku pozytywnie opiniuje sposób rozmieszczenia na terenie m. Słupska tablic informujących o przedmiotowym objeździe.

WIEPRZEWODNICZACY

Inż. Jerzy Wandzel
(NS-3)

Otrzymują :

1. Adresat.
2. a/a.

2. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

2.1. ZASADY OGÓLNE

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Oprócz znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu określonych w instrukcji o znakach drogowych pionowych do oznakowania i zabezpieczenia robót stosuje się dodatkowo:

- zapory drogowe,
- taśmy ostrzegawcze,
- tablice kierujące,
- tablice do oznaczania ograniczonej skrajni,
- pachółki drogowe,
- znaki wskazujące objazd,
- znaki prowadzące na drodze objazdowej,
- tablice kierujące pieszych,
- światła ostrzegawcze.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną lub dowolną jaskrawą dla taśmy ostrzegawczej U-52b. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi.

Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewniać ich stabilność.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeżenie przez kierujących.

2.2. ZAPORA DROGOWA

Do wygradzania miejsca robót prowadzonych w pasie drogowym jako podstawowe urządzenie stosuje się zaporę drogową o wzorze i wymiarach pokazanych na rysunku 1.



Rys. 1. Wzór zapory drogowej

Można ją stosować jako wyгородzenie w poprzek i wzdłuż drogi z wyjątkiem tych przypadków, w których stosowana jest tablica kierująca U-53.

Długość zapór drogowych powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 0,75 m (zawierająca co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe).

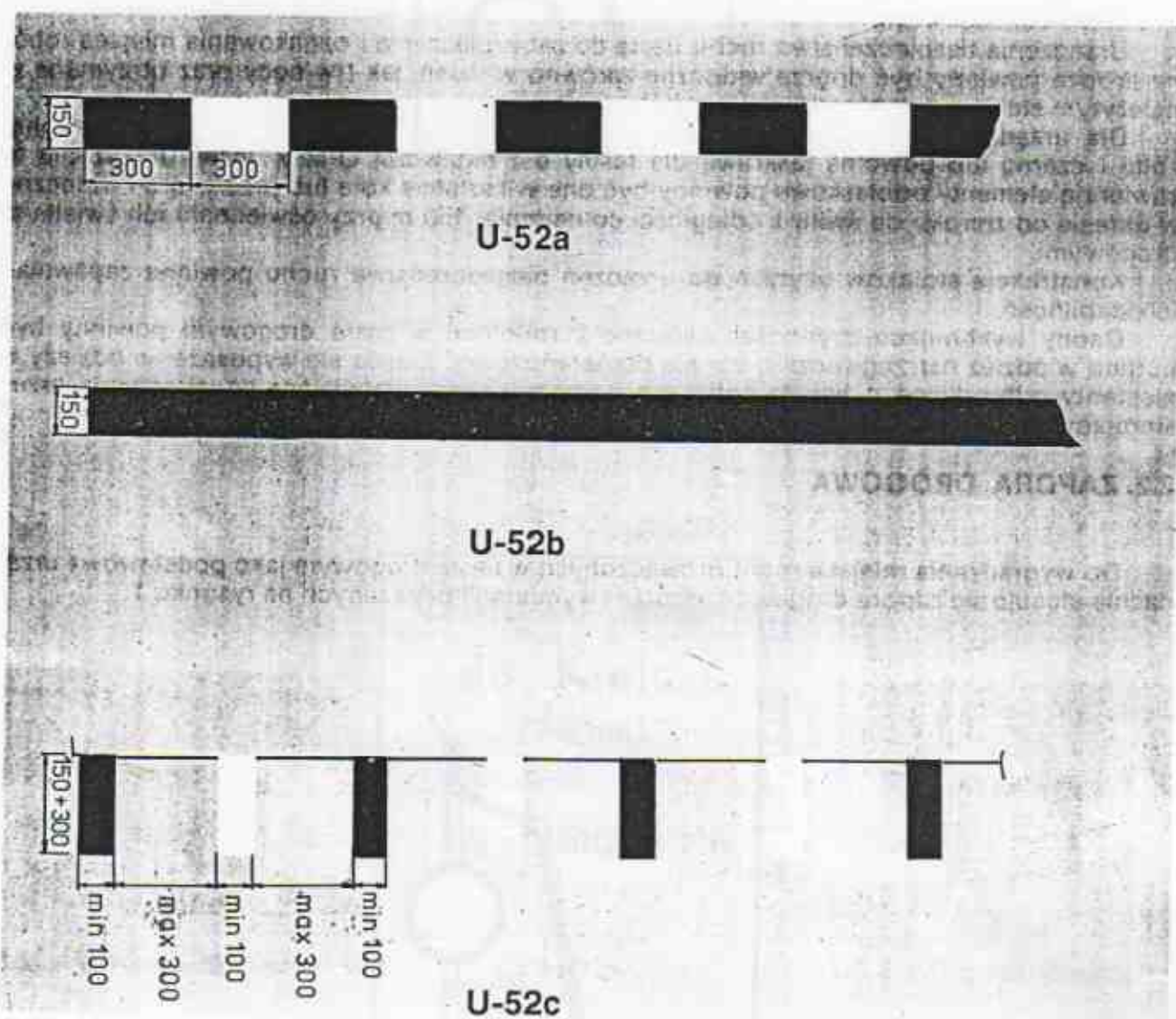
Zapory ustawione w poprzek drogi powinny być pokryte materiałem odblaskowym lub zawierać elementy odblaskowe o barwie zgodnej z barwą tła, na którym zostały umieszczone.

Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0,9 m do 1,2 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory.

Jeżeli zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

2.3. TAŚMY OSTRZEGAWCZE

Taśmy ostrzegawcze o wzorach i wymiarach pokazanych na rysunku 2 mogą być stosowane zamiennie za zapory drogowe do wygradzania wykopów o głębokości do 0,5 m z wyjątkiem wygradzeń w poprzek jezdni. Mogą być również stosowane do wygradzania powierzchni wyłączonych czasowo z ruchu pieszego, np. przy malowaniu przejść dla pieszych, przy wygradzaniu stref zagrożonych (np. remont budynków przy chodniku).



Rys. 2. Wzory taśm ostrzegawczych

Do wygradzeń wzdłuż jezdni i w chodniku mogą być używane taśmy U-52a i U-52c, a do wygradzeń wyłącznie w chodniku taśmy U-52b. Taśmy powinny być rozwieszane na wysokości od 0,9 m do 1,2 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi taśmy w taki sposób, aby strzałka ugięcia między punktami mocowania wynosiła nie więcej niż 0,3 m.

Znaki wskazujące objazd stosuje się w przypadku zamknięcia drogi (ulicy) i kierowania ruchu na objazd sąsiednimi drogami (ulicami).

Jeżeli zamknięcie drogi następuje między dwiema sąsiednimi miejscowościami to przed skrzyżowaniem, od którego rozpoczyna się objazd należy stosować znak F-8 według wzoru pokazanego na rysunku 6.



F-8

Rys. 6. Wzór znaku wskazującego objazd w związku z zamknięciem drogi

Jeżeli objazd zaczyna się od skrzyżowania, za którym możliwy jest ruch pojazdów do znajdujących się tam miejscowości, to należy stosować znak F-8a według wzoru i wymiarów pokazanych na rysunku 7.



F-8a

b)



F-8a

Rys. 7. Wzór odmiany znaku wskazującego objazd w związku z zamknięciem drogi
 a) wzór znaku
 b) szczegółowe rozmieszczenie treści znaku

Przedstawione znaki wskazujące objazd należy traktować jako wzory, w oparciu o które można projektować inne znaki, np. wskazujące objazd do dwóch miejscowości, do dwóch ulic, dzielnicy lub obiektów użyteczności publicznej (dworzec, szpital itp.). Jeżeli na znaku wskazywane są dwa objazdy przebiegające różnymi drogami, to strzałki kierujące na objazd umieszcza się na wysokości nazw miejscowości, ulic lub obiektów, do których wskazywany jest objazd.

Na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h należy stosować większe wymiary podanych wysokości liter.

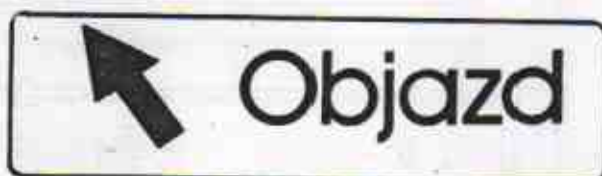
2.8. ZNAKI PROWADZĄCE NA DRODZE OBJAZDOWEJ

Znaki prowadzące na drodze objazdowej F-9 według wzorów pokazanych na rysunku 10 stosuje się do wskazywania przebiegu trasy objazdu. Umieszcza się je na wszystkich skrzyżowaniach, na których kierujący, poruszający się po trasie objazdowej, powinien zmienić kierunek jazdy oraz innych skrzyżowaniach, na których kierujący może mieć wątpliwości, co do przebiegu trasy objazdu.

a)



F-9



F-9c



F-9a



F-9d

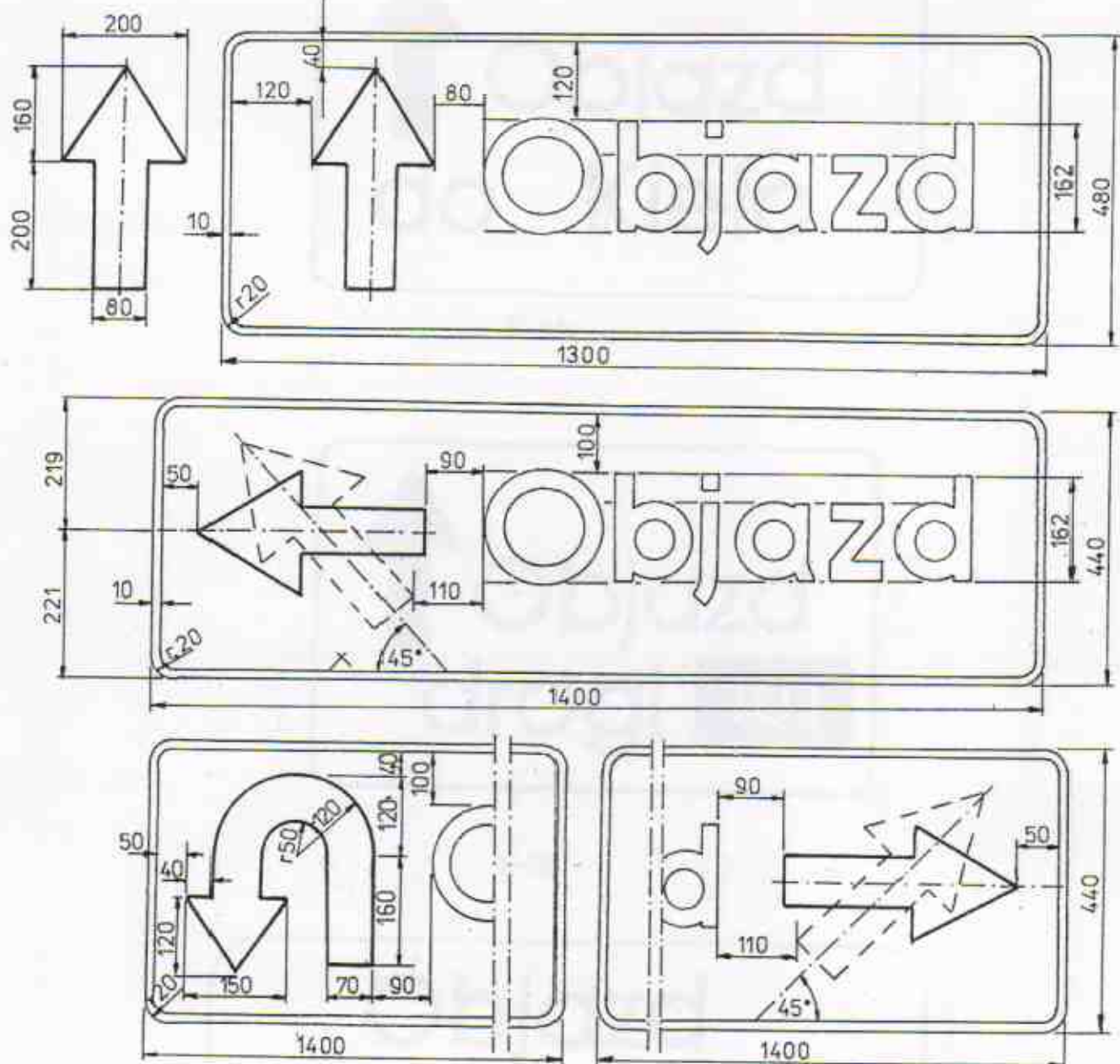


F-9b



F-9e

b)



c)



F-9f



F-9h



F-9i



F-9g

Rys. 10. Wzory znaków prowadzących na drodze objazdowej
a) wzory znaków
b) szczegółowe rozmieszczenie treści znaków
c) wzory pozostałych odmian znaków

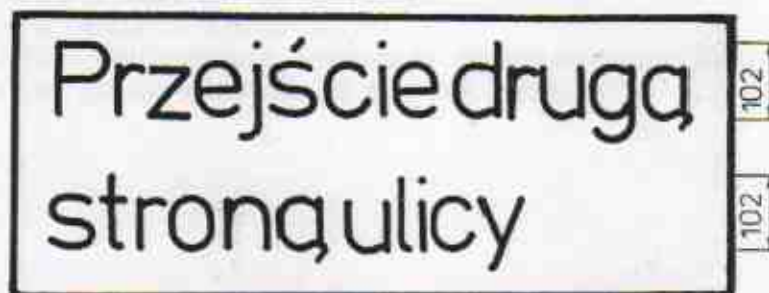
Położenie strzałki na znaku powinno odpowiadać kierunkowi przebiegu trasy objazdu na skrzyżowaniu. W tym celu należy stosować odpowiednio znaki F-9a, F-9b, F-9c, F-9d, F-9e. W miejscu, w którym kończy się trasa objazdu należy ustawić znak F-9f.

Jeżeli na skrzyżowaniu następuje rozdzielenie trasy objazdu w kierunku dwóch różnych miejscowości, dzielnic, ulic, obiektów itp., to przed tym skrzyżowaniem można stosować odpowiednio znaki: F-9g, F-9h, F-9i.

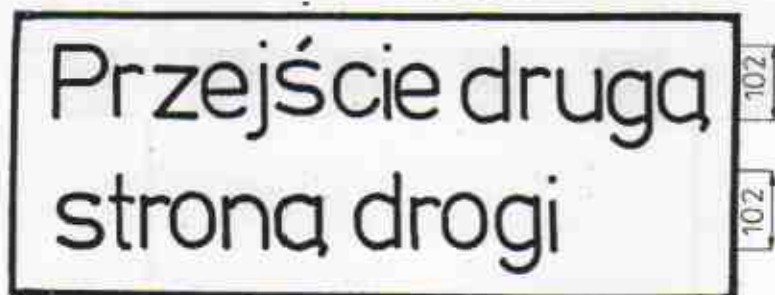
Na znakach należy umieszczać nazwę miejscowości docelowej zgodnie z zasadami określonymi dla znaku F-8.

2.9. TABLICE KIERUJĄCE PIESZYCH

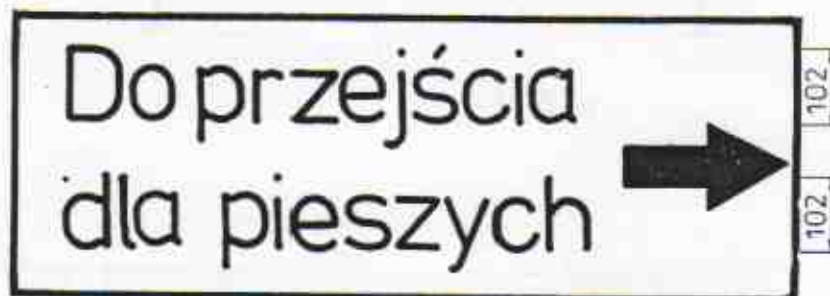
Tablice kierujące pieszych według wzorów pokazanych na rysunku 11 stosuje się w przypadkach zamknięcia dróg (ciągów) dla pieszych (chodnika, ścieżki, pobocza) i kierowania ruchu pieszego na drugą stronę drogi (ulicy) lub na inne sąsiednie ciągi dla pieszych.



U-56a



U-56b



U-56c



2.10. ŚWIATŁA OSTRZEGAWCZE

Światła ostrzegawcze stosuje się do wyznaczania granicy obszaru prowadzonych robót w pasie drogowym w warunkach niedostatecznej widoczności w celu ostrzeżenia kierujących pojazdami o występujących przeszkodach na drodze. Światła te przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.

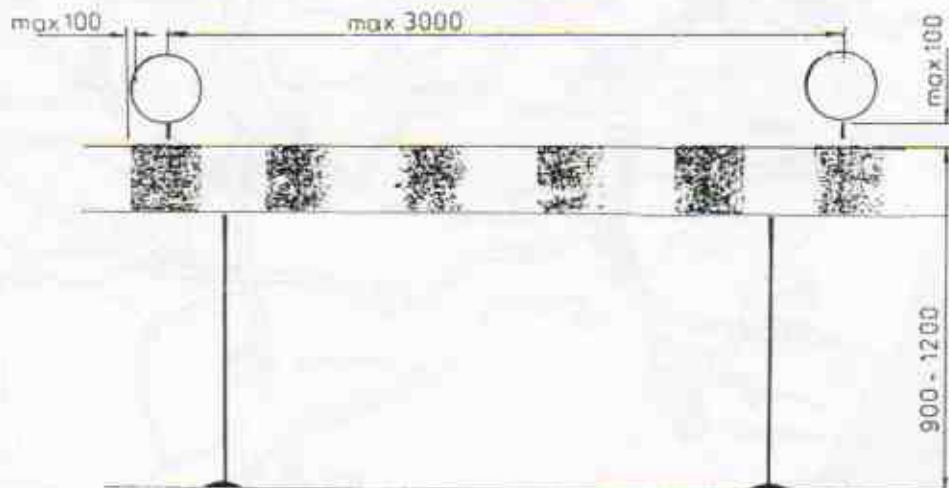
Światła ostrzegawcze o barwie żółtej (U-57a) stosuje się w przypadku zwężenia skrajni drogi, a o barwie czerwonej (U-57b) w przypadku zamknięcia drogi.

Na wygradzeniach ustawianych w poprzek jezdni światła ostrzegawcze powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby wyznaczały szerokość jezdni wyłączzonej z ruchu. Jeżeli szerokość ta przekracza 3 m, to należy stosować światło dodatkowe w taki sposób, aby odstęp między światłami nie przekraczał 2 m. Mogą być one zamocowane zarówno na wygradzeniach, jak i bezpośrednio nad nimi, jednak nie wyżej niż 0,1 m, od górnej krawędzi zapory (tablicy kierującej), pachotka. Sposób rozmieszczenia światel na wygradzeniach umieszczonych w poprzek drogi pokazano na rysunku 12.

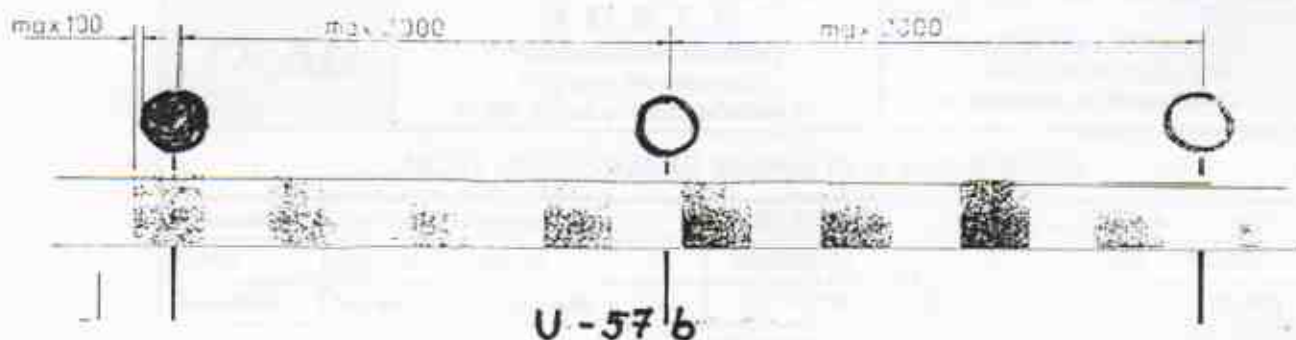
Na wygradzeniach ustawionych wzdłuż jezdni światła ostrzegawcze powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż:

- 50 m poza obszarem zabudowanym,
- 20 m w obszarze zabudowanym.

Światła ostrzegawcze umieszcza się na wygradzeniach wzdłuż jezdni, na takiej samej wysokości, jak dla wygradzeń w poprzek jezdni.

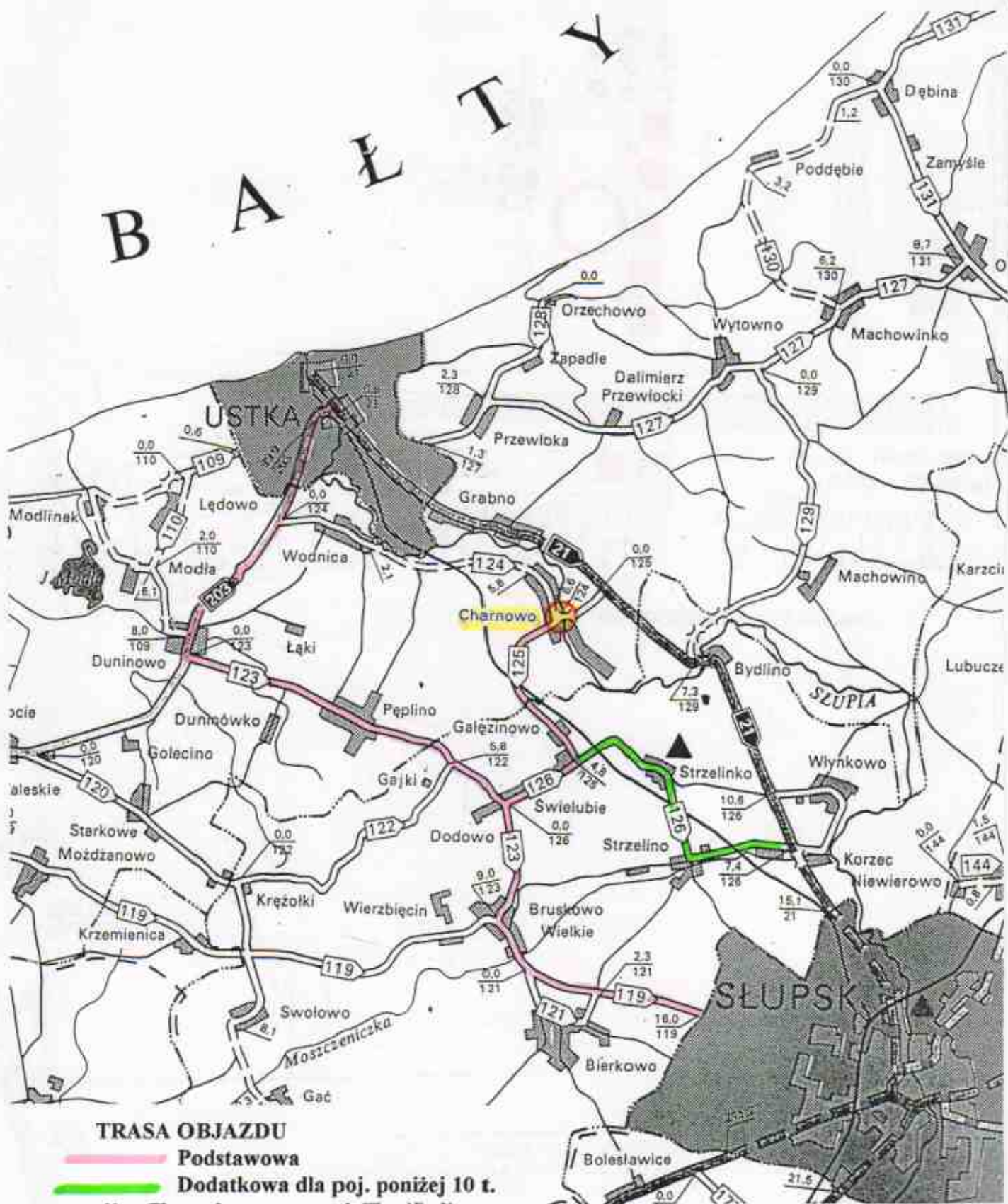


U-57a

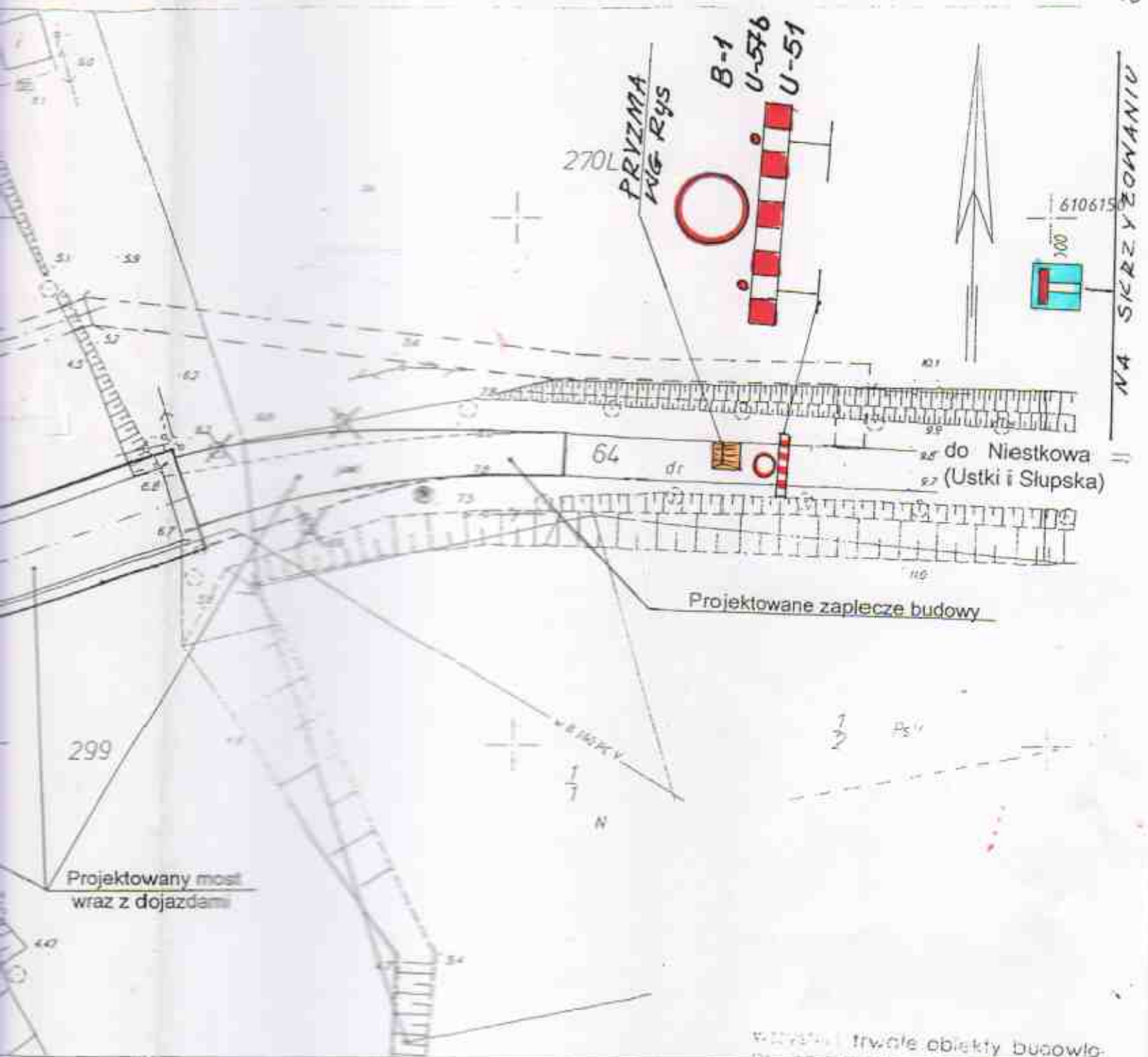


U-57b

B A Ł T Y



TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala: 1 : 100 000
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU PLAN ORIENTACYJNY				Nr rys. 1.

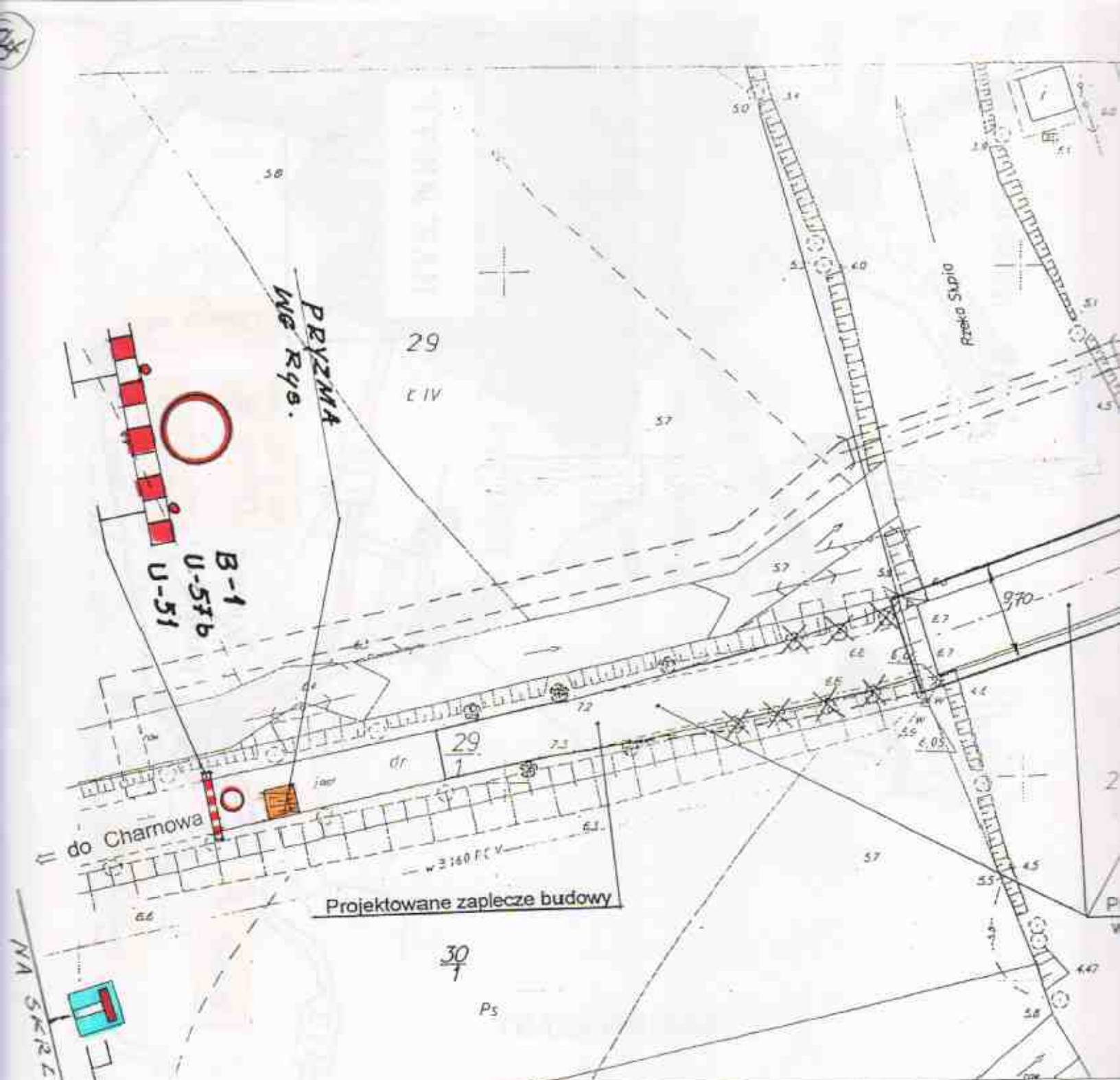


sył-wys
 stopadzie 1997r. przez
 zycznych "Geo-Nord" Ltd
 AT

Wszystkie trwałe obiekty budowlane należy wyliczyć przez jednostkę własnościwo geodezyjne.

ŚRODOWISKO I OŚRODEK DOKUMENTACJI
 GEODEZYJNO-KARTOGRAFICZNEJ
 W Gdyni

TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawił	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala: 1 : 500
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU PROJEKT ZABEZPIECZENIA ROBÓT				Nr rys. 2.



Gm. Ustka

1: 500

Charnowo; Niestkowo;
Grabno Leśnictwo

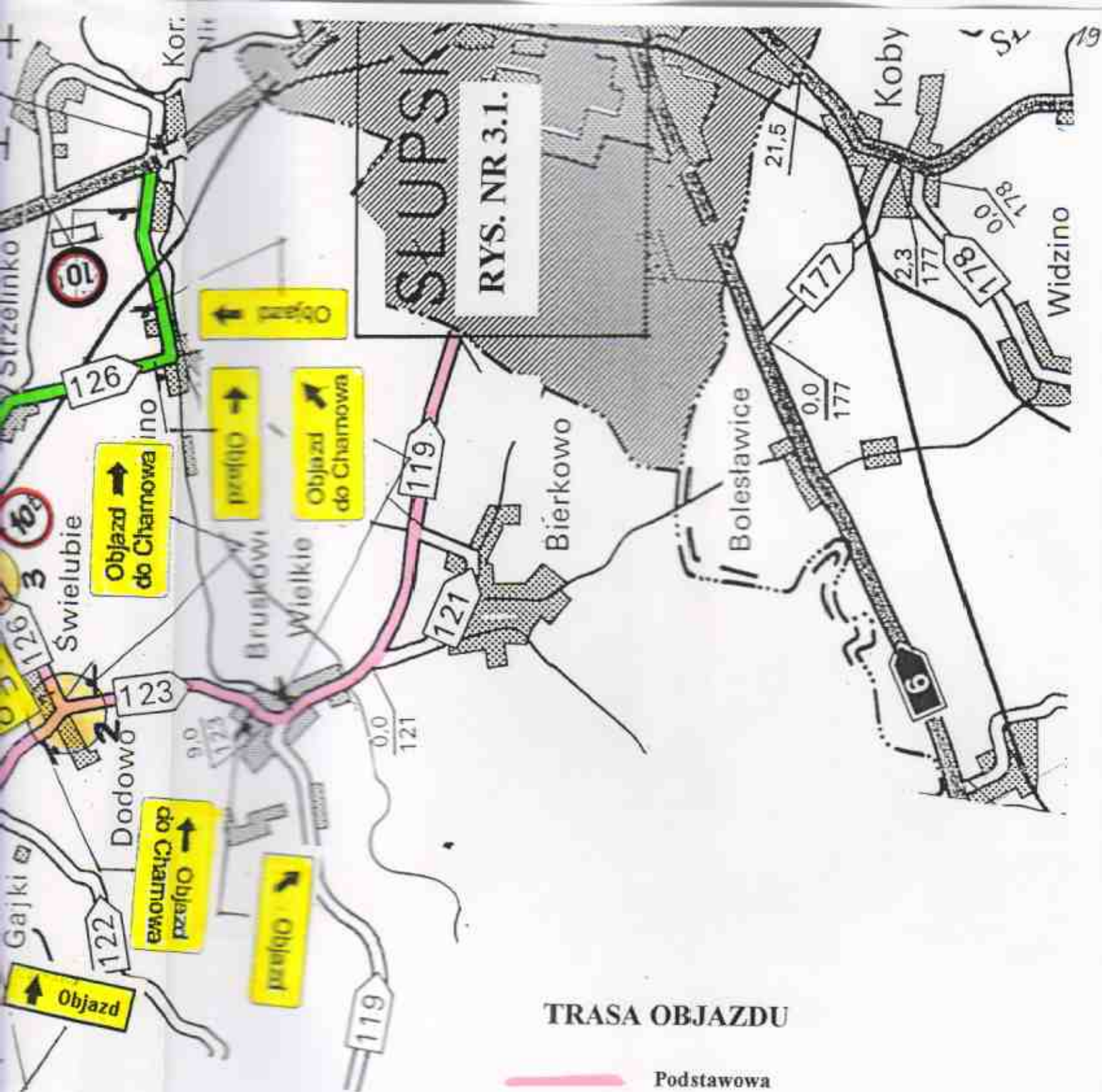
(liniaze działki wnieśc.anc wg mapy ewidencyjnej)

Mapa sytu

wykonana w listopadzie
Zakład Usług Geodezyjnych

Mapa niniejsza może służyć
do celów projektowych

Nie wyklucza się istnienia w tym
terenach innych obiektów
nieobjętych niniejszą mapą
projektową. Wszelkie
inne informacje należy
uzyskać z Urzędu Gminy
Ustka, dział 10, ul. Mickiewicza 10



TRASA OBJAZDU

- Podstawowa
- Dodatkowa dla pojazdów poniżej 10 ton

TRAB	MOSTY		Inwestor	
	Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO				
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala: 1 : 50 000
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU PLAN OBJAZDU				Nr rys. 3.

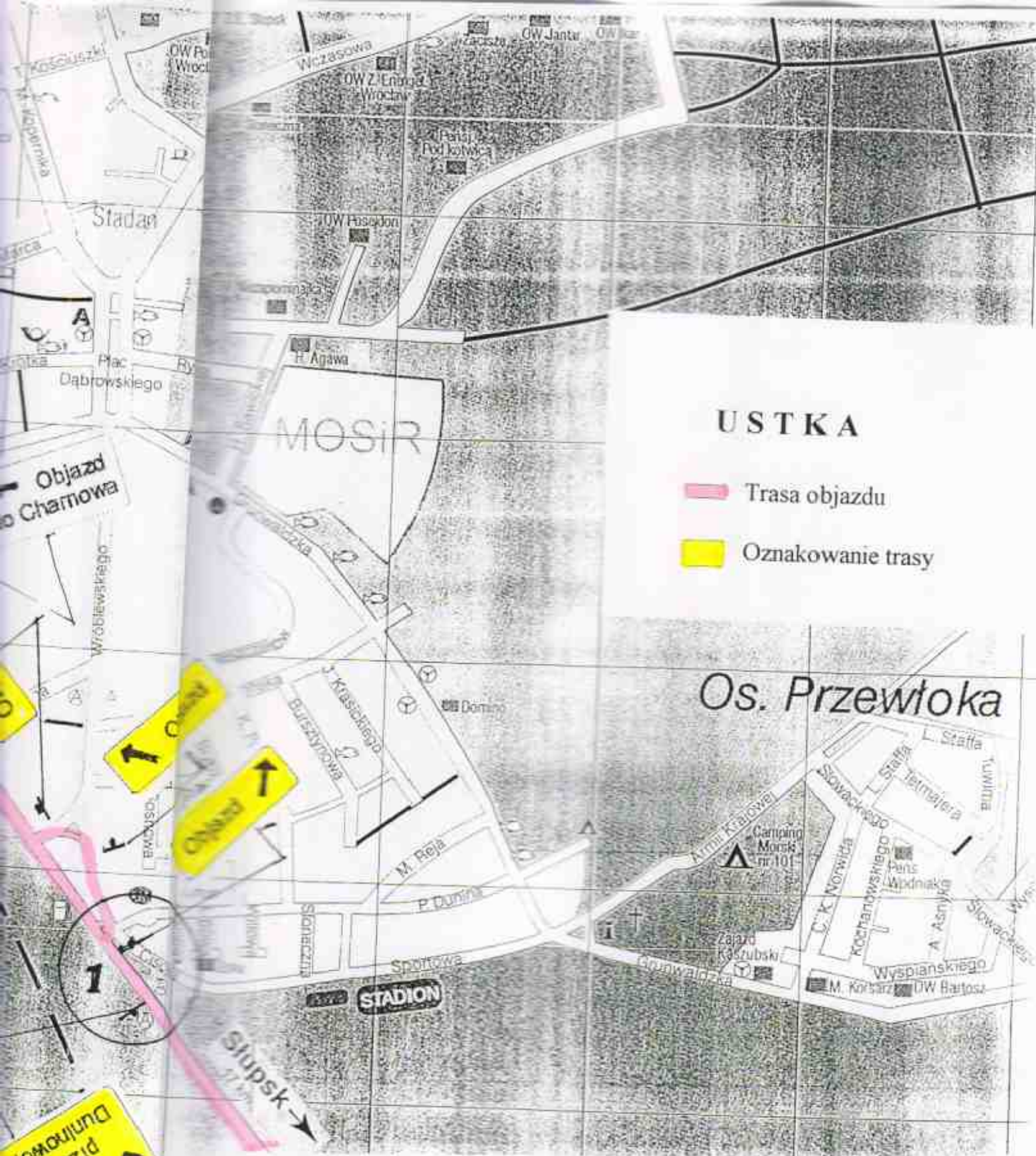


SŁUPSK

- Trasa objazdu
- Oznakowanie trasy

← Objazd
do Charnowa

TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawił	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala: 1 : 10 000
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU OZNAKOWANIE OBJAZDU W M. SŁUPSK				Nr rys. 3.1.



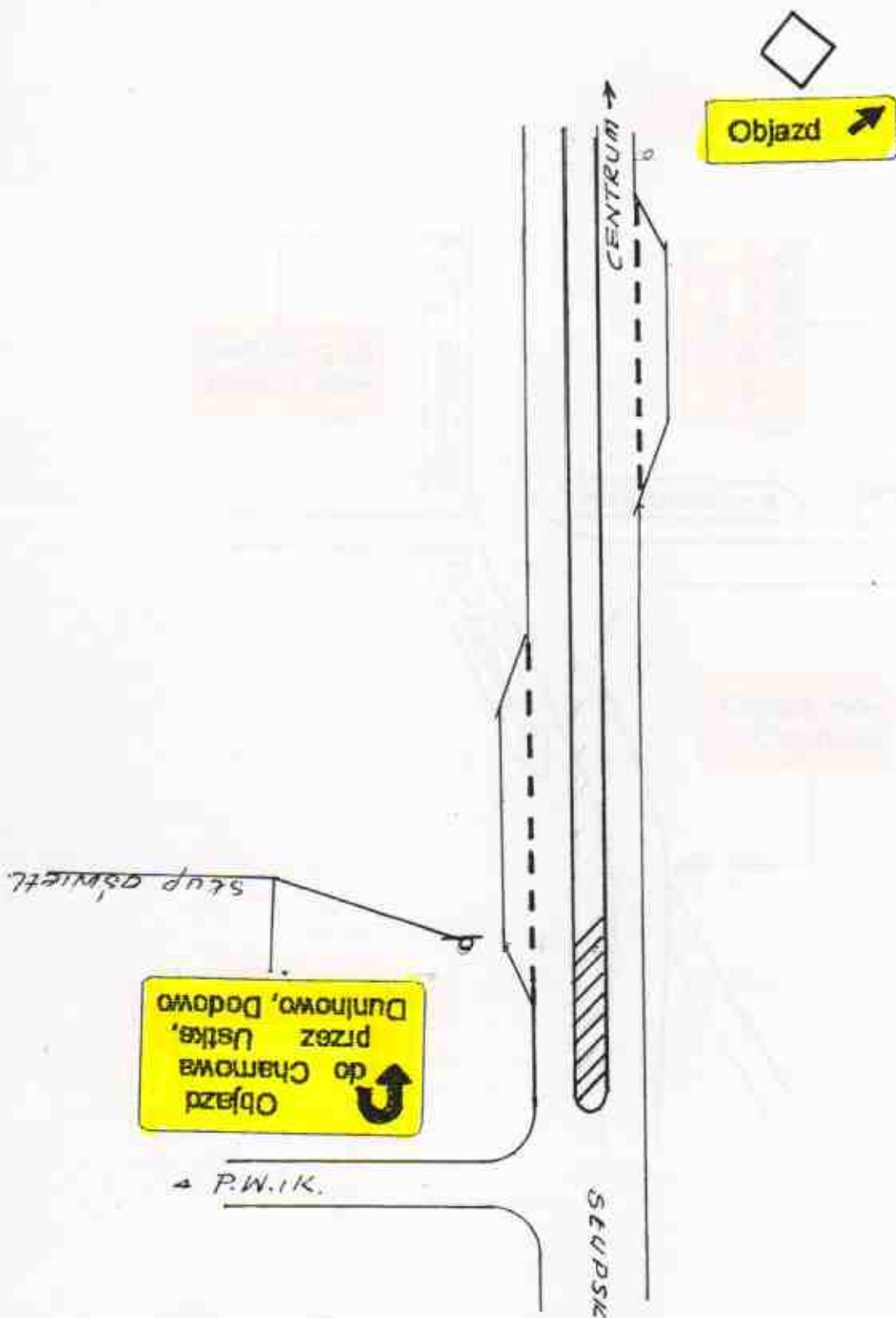
USTKA

- Trasa objazdu
- Oznakowanie trasy

Os. Przewłoka

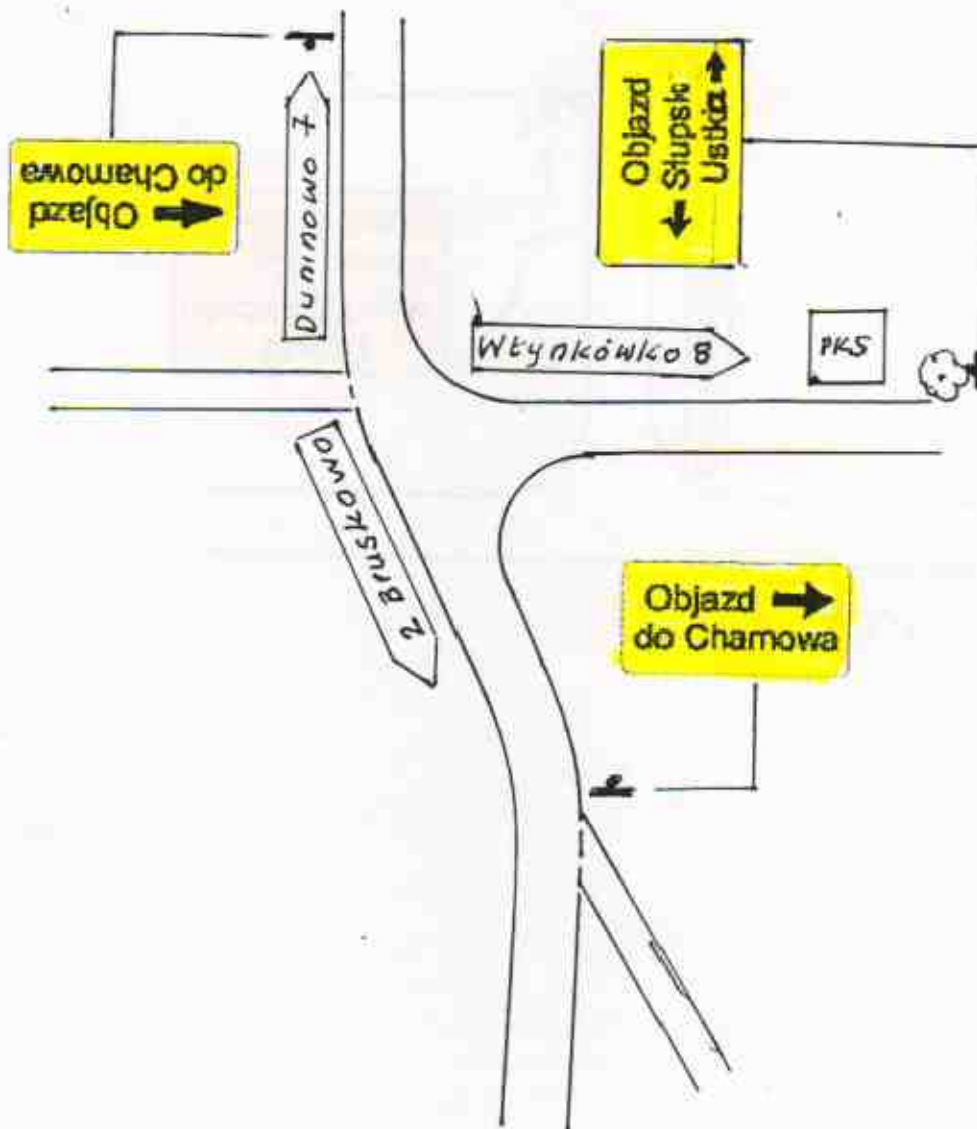
TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34	Inwestor DYREKCCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F	 Nr arch. _____ Data 03.1998 r. Skala: 1 : 10 000
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94	
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94	
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU OZNAKOWANIE OBJAZDU W M. USTKA			Nr rys. 3.2.

Objazd
 przez
 Charnow
 do
 Duninowa, D
 3

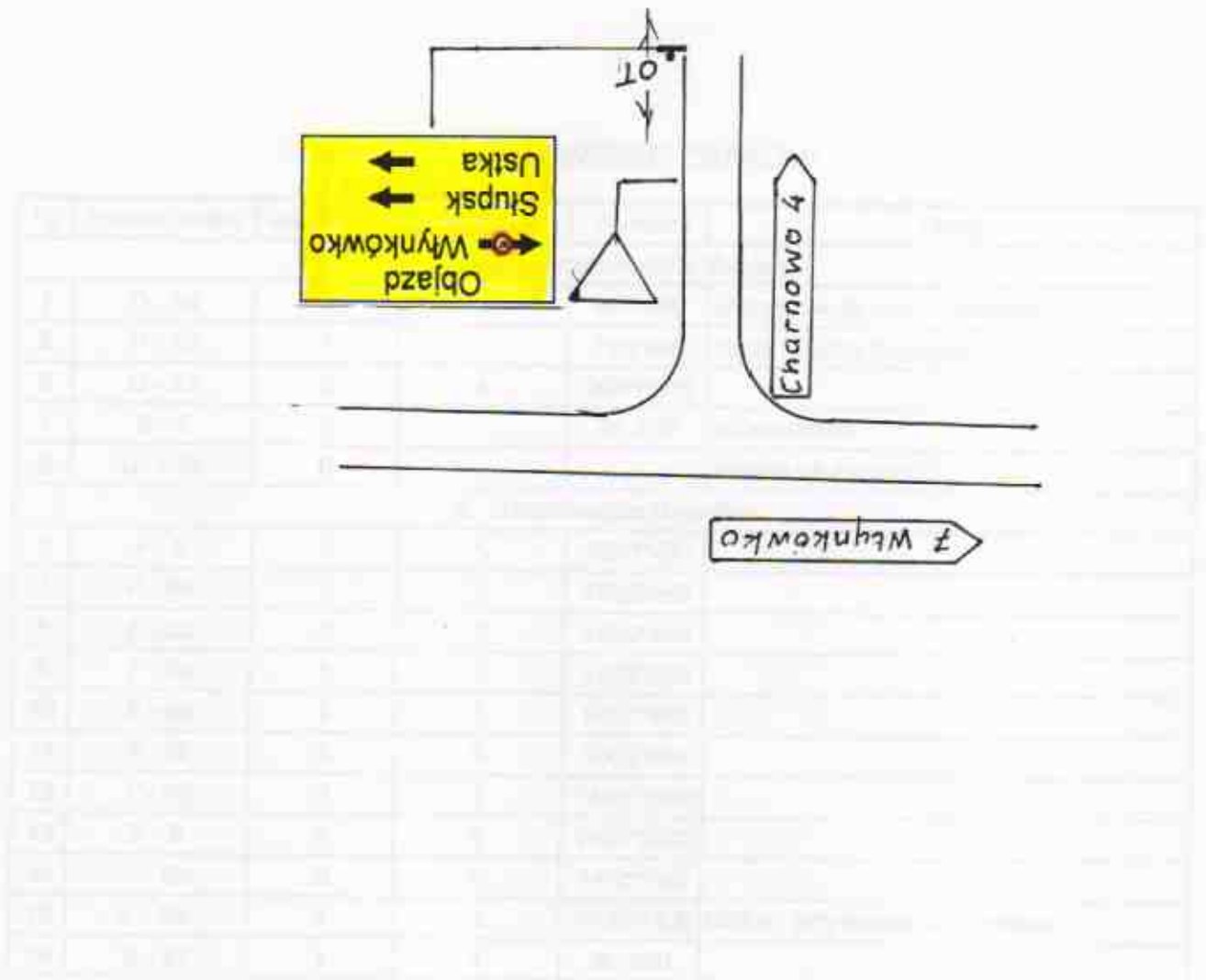


TRAB	MOSTY		Inwestor	
	Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO				
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU SZKICE OZNAKOWANIA SKRZYŻOWAŃ				Nr rys. 4. 1.

Skrzyżowanie nr 2 - Wielichowo



TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU SZKICE OZNAKOWANIA SKRZYŻOWAŃ				Nr rys. 4.2



TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU SZKICE OZNAKOWANIA SKRZYŻOWAŃ				Nr rys. 4. 3.

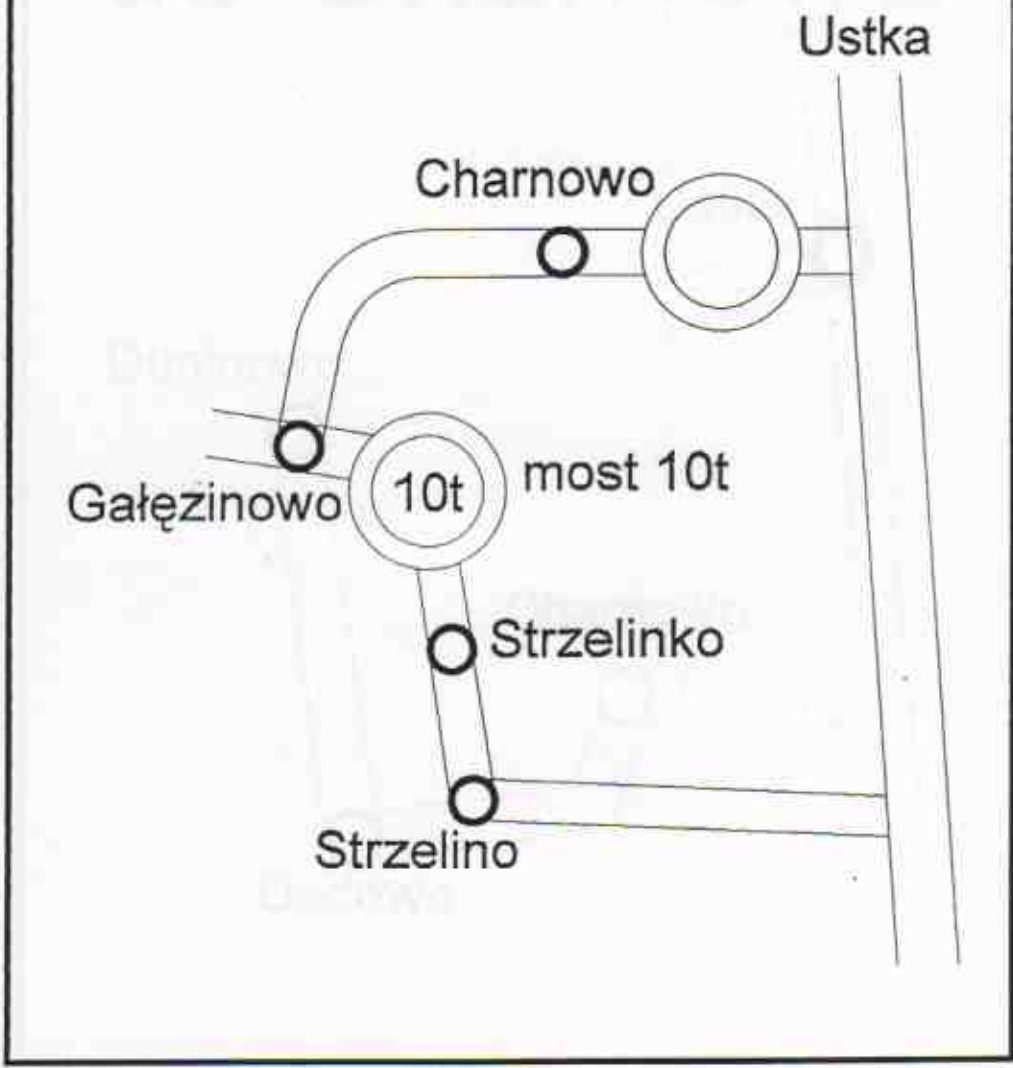
Objazd do Charnowa

ZESTAWIENIE ZNAKÓW

Lp	Symbol znaku	Ilość sztuk	Ilość słupków	Wymiary	Uwagi
I Zabezpieczenie placu budowy					
1	D - 4a	3	3	900*900	skrzyżowanie w m.. Charnowo
2	H - 10	1	-	780*440	napis "dojazd do mostu"
3	U - 51	2	4	300*5000	
4	B - 1	2	-	śr. 900	na zaporach
5	U - 57b	6	-		światła na zaporach
II Oznakowanie objazdów					
6	F - 9	5	5	1300*480	
7	F - 9a	3	3	1400*440	
8	F - 9b	3	3	1400*440	
9	F - 9c	3	3	1400*440	
10	F - 9e	1	1	1400*440	
11	F - 9f	3	3	1000*404	
12	F - 9g	2	2	1400*1040	
13	F - 8	3	6	1400*2700	
14	F - 9h	9	9	1400*740	
15	F - 9h'	1	1	1400*1400	Ustka - przystanek autobusowy
16	B - 22	1	1	śr. 900	

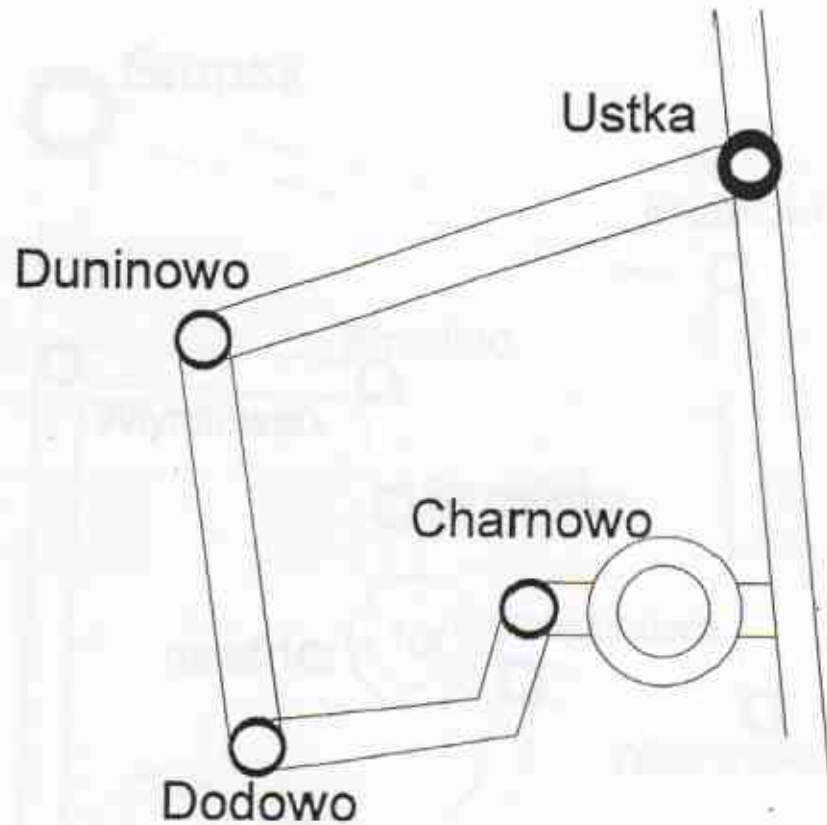
TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU WYKAZ ZNAKÓW				Nr rys. 5.

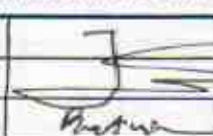
← Objazd do Charnowa



TRAB	M O S T Y Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU WZORY TABLIC				Nr rys. 6.1.

↑ Objazd do Charnowa



TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r.
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU WZORY TABLIC				Nr rys. 6.2

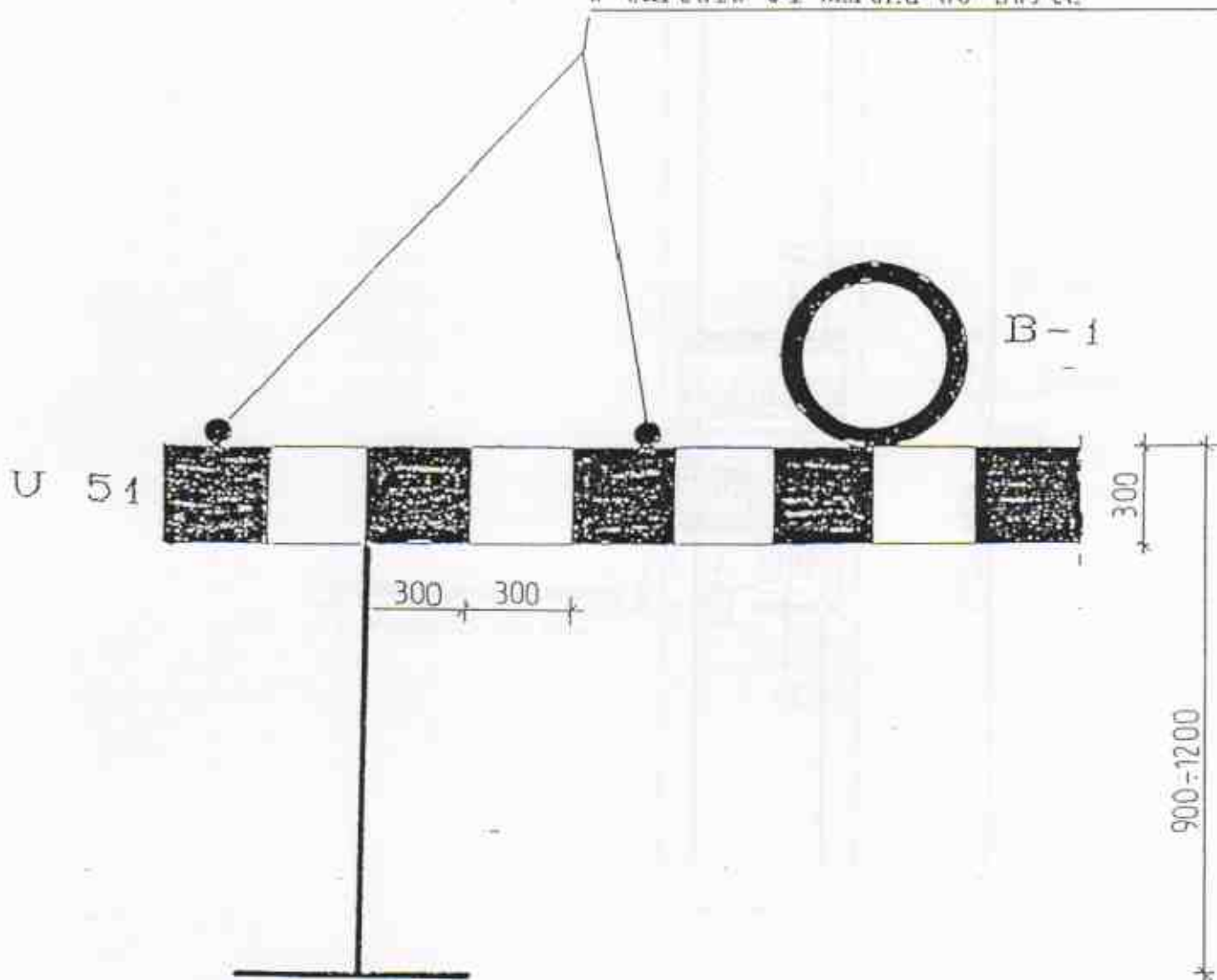


TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie - ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr-arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU WZORY TABLIC				Nr rys. 6. 3

przy zamknięciu drogi/jezdni/ dla ruchu

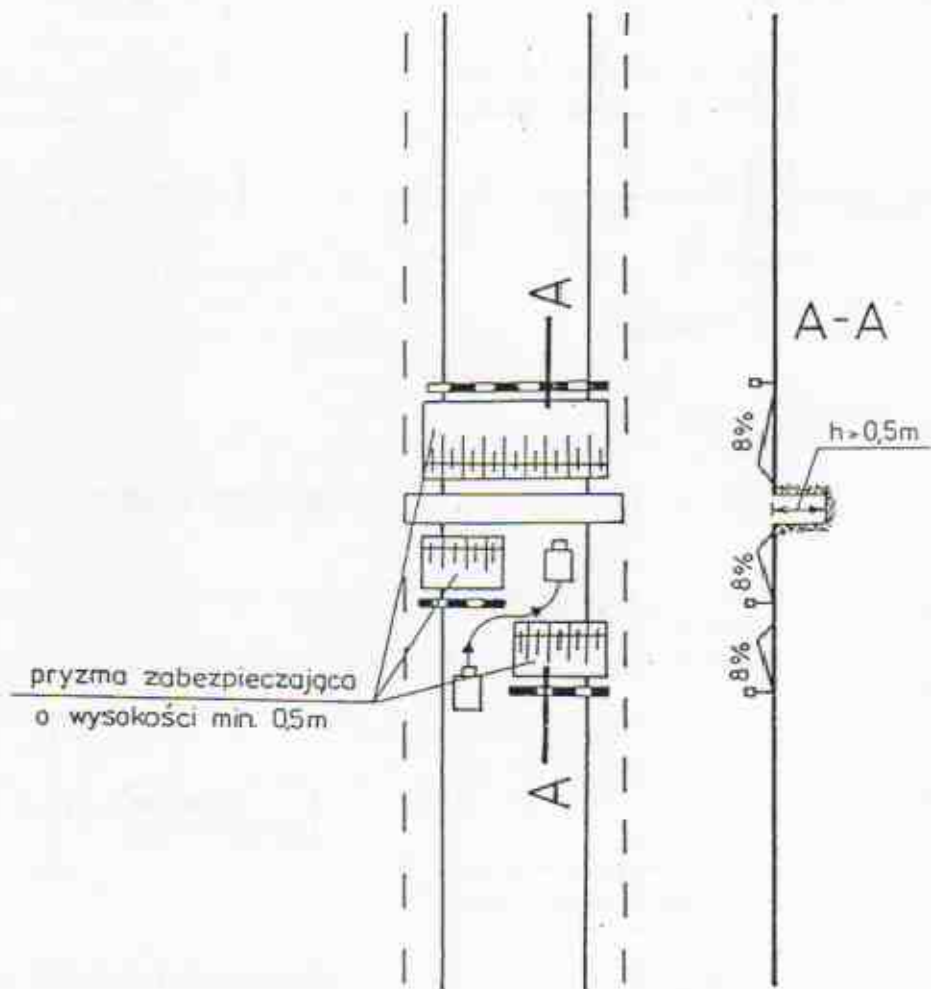
ZABEZPIECZENIE DŁUGOKIEM WYSTRÓJ

światła koloru czerwonego max.co 2,00 m
w okresie od zmroku do świtu



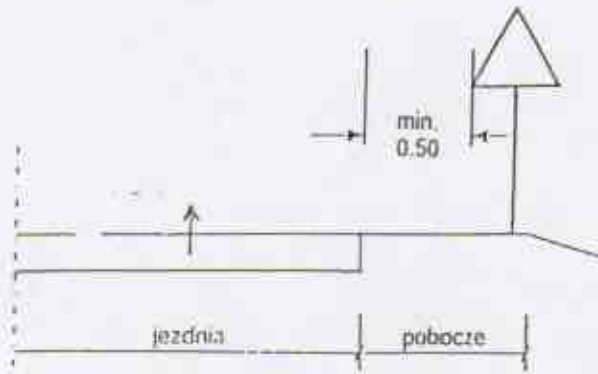
TRAB	MOSTY Projektowanie, Nadzory Zbigniew Bartnikowski 81-595 Gdynia, ul. Makuszyńskiego 34		Inwestor DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH w Koszalinie ul. Szczecińska 31	
	MOST PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ W M. CHARNOWO			
Opracował	mgr inż. T. Zarzycki	BK II F		Nr arch.
Kreślił	mgr inż. T. Zarzycki	7342/52/94		Data: 03.1998 r
Sprawdził	mgr inż. Z. Bartnikowski	1921/EI/94		Skala:
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU WZORY TABLIC				Nr rys. 6.4.

ZABEZPIECZENIE GŁĘBOKICH WYKOPÓW

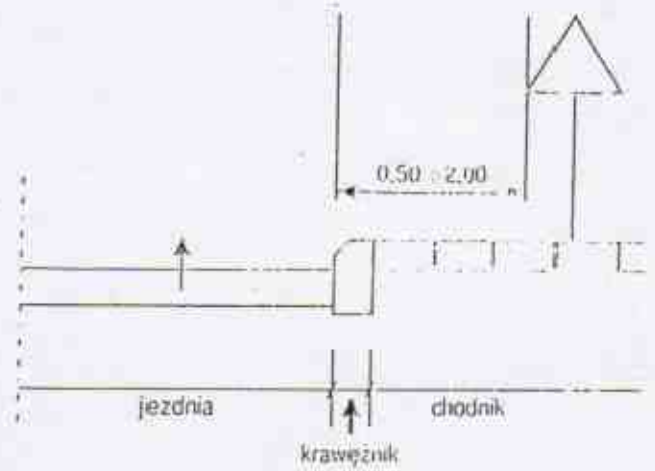


WZÓR USTAWIENIA ZNAKÓW DROGOWYCH

a/ odległość znaków od krawędzi jezdni

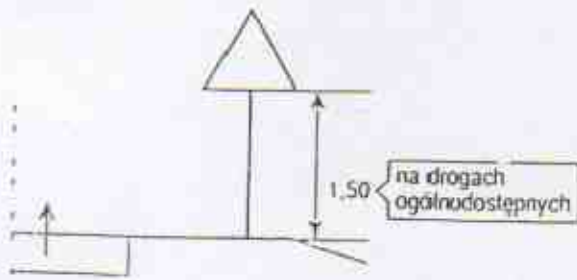


na drodze z poboczem gąsienicowym:

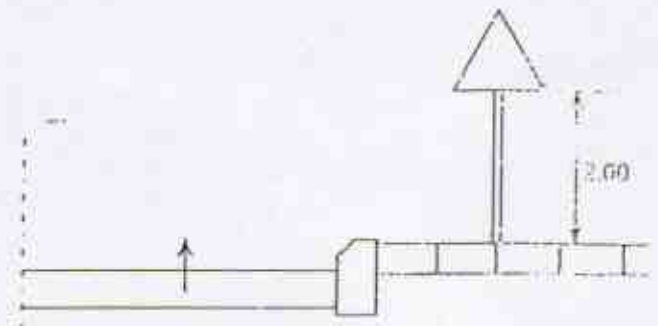


na ulicy:

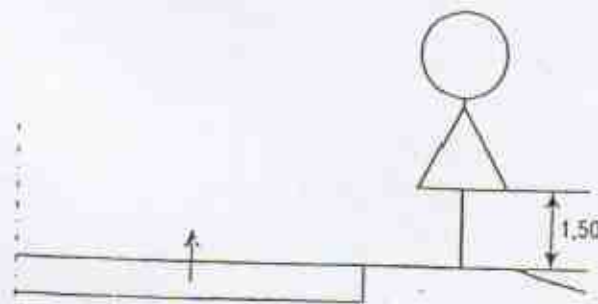
b/ wysokość umieszczenia znaków



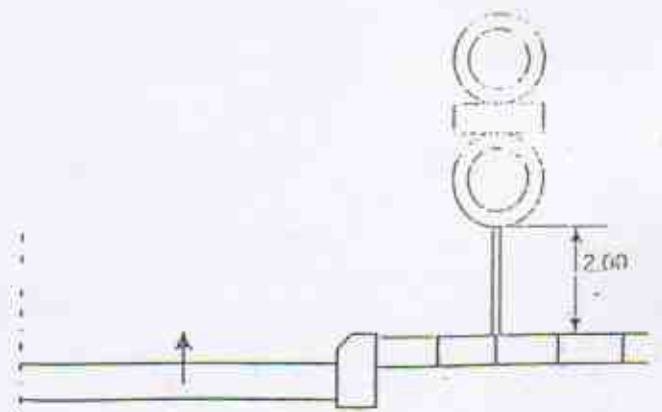
kategorii A, B, C, D, F, G na drogach:



kategorii A, B, C, D, F, G na ulicach:



dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice:



z dwóch na jednym słupku na ulicach: