

OPIS PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

„Uzbrojenie terenu na Osiedlu Górny Taras w Barlinku”

1. Podstawa opracowania.

Podstawę niniejszego opracowania stanowi zlecenie Zamawiającego.

2. Materiały wejściowe.

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170, poz. 1393).
- 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. Nr 220, poz. 2181).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177, poz. 1729).
- mapa, skala 1:500;
- wizja lokalna,
- uzgodnienie z Zamawiającym.

3. Cel opracowania.

Celem niniejszego projektu jest wprowadzenie organizacji ruchu w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po zrealizowaniu projektu budowlanego.

4. Charakterystyka projektowanych dróg.

ul. M. Skłodowskiej-Curie odcinek między ul. Kombatantów, a ul. M. Konopnickiej:

- droga gminna,
- klasa drogi – L (lokalna),
- jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- prędkość projektowa 30 km/h,

- położenie na terenie zabudowanym,
- przyjęta szerokość jezdni 5,00m (dwa pasy ruchu po 2,50m każdy),
- obustronne chodniki o szerokości 1,50m i 2,00m.

ul. M. Skłodowskiej-Curie odcinek między ul. M. Konopnickiej, a ul. Moniuszki:

- droga gminna,
- klasa drogi – D (dojazdowa),
- jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- położenie na terenie zabudowanym,
- podstawowa szerokość jezdni 4,50m (dwa pasy ruchu po 2,25m każdy),
- obustronne chodniki o szerokości 1,50m i 2,00m.

ul. M. Konopnickiej:

- droga gminna,
- klasa drogi – L (lokalna),
- jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- położenie na terenie zabudowanym,
- przyjęta szerokość jezdni 5,00m (dwa pasy ruchu po 2,50m każdy),
- jednostronny chodnik szerokości 2,00m.

ul. E. Orzeszkowej:

- droga gminna,
- klasa drogi – D (dojazdowa),
- jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- położenie na terenie zabudowanym,
- podstawowa szerokość jezdni 4,50m (dwa pasy ruchu po 2,25m każdy),
- obustronne chodniki o szerokości 1,50m i 2,00m,
- plac do zawracania o wymiarach 12,90m x 13,20m.

Droga nr 1:

- droga gminna,
- klasa drogi – L (lokalna),
- jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- położenie na terenie zabudowanym,
- przyjęta szerokość jezdni 5,00m (dwa pasy ruchu po 2,50m każdy),
- obustronne chodniki o szerokości 1,50m.

Droga nr 2:

- droga gminna,
- klasa drogi – D (dojazdowa),
- jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- położenie na terenie zabudowanym,

- podstawowa szerokość jezdni 4,50m (dwa pasy ruchu po 2,25m każdy),
- obustronne chodniki o szerokości 1,50m,
plac do zawracania o wymiarach 12,50m x 12,50m.

5. Opis projektu.

Projektowana organizacja ruchu polega na określeniu pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach dróg gminnych oraz skrzyżowaniu drogi gminnej ul. M. Konopnickiej z drogą powiatową 1576Z – ul. Szosowa oraz poinformowaniu uczestników ruchu o drodze bez przejazdu.

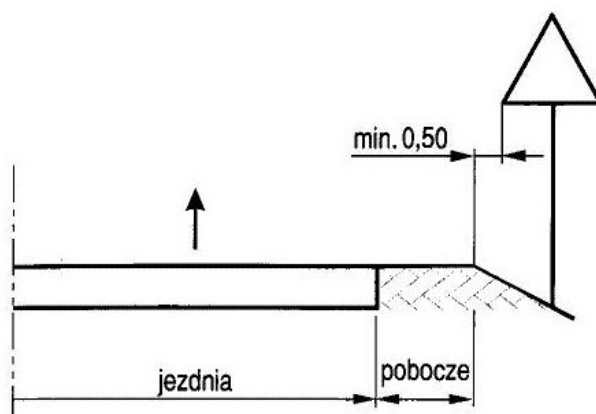
Oznakowano przejścia dla pieszych i przejazd dla rowerzystów znakami poziomymi i pionowymi.

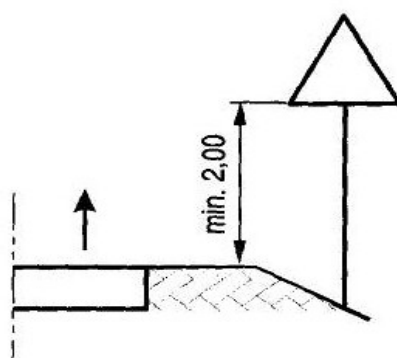
Wprowadzono elementy uspokojenia ruchu, takie jak:

- skrzyżowanie dróg bez określenia pierwszeństwa,
- strefa ograniczonej prędkości do 30 km/godz.,
- progi zwalniające wyspę U-16 o ograniczonej prędkości przejazdu 30 km/godz.

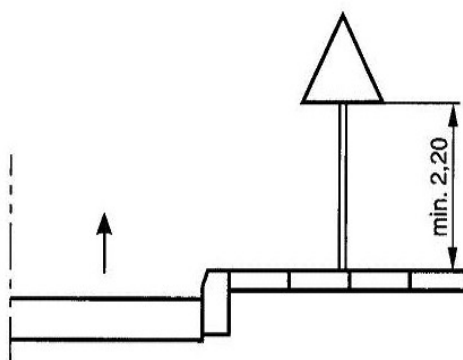
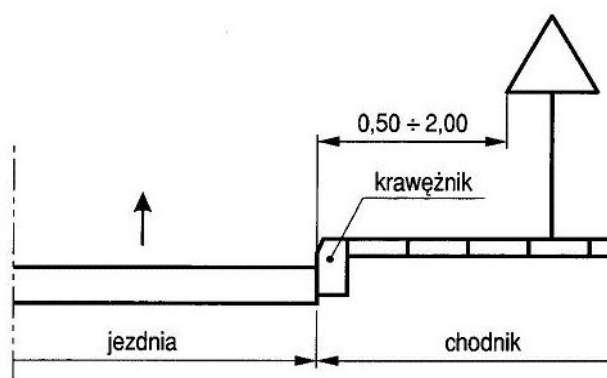
Ustawienie znaków pionowych zaprojektowano zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) oraz szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (załączniki do w/w rozporządzenia).

Znaki pionowe na drogach z poboczem ustawiać na wysokości minimum 2,00 m (dolna krawędź) w odległości 0,5 m od krawędzi pobocza (najbliższa krawędź znaku).





Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,5 – 2,0 m od krawędzi jezdni i na wysokości minimum 2,20 m.



Na drogach gminnych stosuje się znaki drogowe małe, znaki A-7 powinny być średnie. Zgodnie z opinią Zarządu Powiatu znaki w obrębie skrzyżowania z ul. Szosową powinny być średnie.

Do wykonywania lic znaków stosuje się folię odblaskową typu 2 lub folię pryzmatyczną. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

OZNAKOWANIE PIONOWE DO USTAWIENIA				
Kategoria znaku	Symbol	Treść znaku	Ilość - szt.	UWAGI
A - znaki ostrzegawcze	A-5	skrzyżowanie dróg	6	
	A-7	ustąp pierwszeństwa	3	
	A-11a	próg zwalniający	4	tabliczka T-1
B – znaki zakazu	B-33	ograniczenie prędkości	4	
	B-43	strefa ograniczonej prędkości	1	
	B-44	koniec strefy ograniczonej prędkości	1	
C – znaki nakazu	C-13a	koniec drogi dla rowerów	2	
D – znaki informacyjne	D-4a	droga bez przejazdu	2	
	D-4b	wjazd na drogę bez przejazdu z lewej strony	1	
	D-4b	wjazd na drogę bez przejazdu z prawej strony	1	
	D-6	przejście dla pieszych	21	
	D-1	droga z pierwszeństwem	4	
	D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	1	

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu: 10.12.2017 r.

Opracował:

Antoni Przybylski