



ul. Daszyńskiego 16f, 58-533 Mysłakowice

tel./fax. 75 713 14 82, 0 601 75 14 80, e-mail: kamakama@autograf.pl

NIP: 611 005 08 64

REGON: 003281382

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DOGOWEGO

DLA ZADANIA:

„Przebudowa ul. Wyczółkowskiego w Jeleniej Górze.”

DATA 09.03.2016

OPRACOWANIA

PROJEKT MGR INŻ. MAŁGORZATA STARĘGA
OPRACOWAŁA

OPINIA

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO DLA ZADANIA:

„PRZEBUDOWA UL. WYCZÓŁKOWSKIEGO W JELENIEJ GÓRZE.”

uzyskał opinię pozytywną

określoną w § 7, ust. 2, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 z 2003r , poz. 1729), jak również rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r , 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 23.12.2003r)

1. Zaopiniowany POZYTYWNIE/ NEGATYWNIE/ Z ZASTRZEŻENIAMI PRZEZ:

.....
.....

Uwagi:

.....

Data:

Podpis:

Wstęp

Opracowanie stałej organizacji ruchu wykonano w związku z realizowaną inwestycją projektową: „Przebudowa ulicy Wyczółkowskiego w Jeleniej Górze”

Przedmiot opracowania

Celem opracowania niniejszego projektu jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu, po wykonaniu przebudowy ulicy.

Dokument niniejszy jest niezbędny do uzyskania uzgodnień oraz zatwierdzenia proponowanej stałej organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem na drogach.

Przeprowadzono wizję w terenie i dokonano inwentaryzacji istniejącego oznakowania.

Podstawa prawna opracowania

W opracowanym projekcie uwzględniono wymogi:

- Ustawy -Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 Nr 58 poz. 515 z późn. Zm.),
- Rozporządzenia Ministrów Finansów oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 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),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych zasad zarządzania ruchem oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729).

Stan istniejący

Ulica miejska – ul. Wyczółkowskiego jest drogą zaliczaną do kategorii dróg powiatowych.

Omawiana ulica Wyczółkowskiego zaczyna się od krzyżowania się z ul. Wolności, a kończy na skrzyżowaniu z ul. St. Wyspiańskiego.

Oznakowanie pionowe i poziome są w złym stanie.

W obrębie projektowanego odcinka drogi występuje teren zabudowany

Na ulicy obowiązuje prędkość w terenie zabudowanym 50km/h. Nawierzchnia ulicy jest asfaltowa. Obustronne chodniki, brak jest progów zwalniających.

Istniejące oznakowanie na ul. Wyczółkowskiego – rys. nr 1.

Opis rozwiązań projektowych

Po wykonaniu inwentaryzacji istniejącego oznakowania na przedmiotowym odcinku przyjęto następujące zasady uporządkowania i wprowadzenia zmian w istniejącym oznakowaniu:

- nie zmienia się istniejącej organizacji ruchu – niniejsze opracowanie uzupełnia i dostosowuje istniejące oznakowanie do obowiązujących przepisów.
- znaki ostrzegawcze umieszczono w odległości do 25m jak dla $v \leq 60 \text{ km/h}$ w terenie zabudowanym.
- wszystkie istniejące znaki oraz bariery ochronne projektuje się wymienić na nowe.
- w celu poprawy bezpieczeństwa, dodatkowo projektuje się zwalniające progi wypowe.

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowej drogi należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków planu sytuacyjnego.

Oznakowanie pionowe:

- a) znaki średnie podwójne zaginane z folii odblaskowej II-ej generacji dla znaków A-7, B-20, D-6, D-6a, D-6b, pozostałe z folii I-ej generacji; grubość blachy 1,5mm,
- b) słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych $\varnothing 63,0 \text{ mm}$ (2").

Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Odległość znaku od krawędzi jezdni winna wynosić minimum 0,5 m, tak, aby zachowana była skrajnia drogowa. Najmniejsza odległość dolnej krawędzi znaku od terenu winna wynosić 2,2 m.

Oznakowanie poziome:

Projektowane przejścia dla pieszych należy oznakować znakami poziomymi P-10 o szerokości 4m. W odległości 0,5m od krawędzi przejścia dla pieszych od strony nadjeżdżających pojazdów przewidziano ustawienie znaku D-6.

Oznakowanie poziome (P 10) należy wykonać w technologii grubowarstwowej.

Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów, a w przypadku ich braku lub niepełnych danych - zgodne z poniższymi wskazaniem. Materiałami do znakowania grubowarstwowego powinny być farby nakładane warstwą grubości 0,9-3,5mm. Powinny być nimi ciekłe produkty zawierające ciała stałe rozproszone w

organicznym rozpuszczalniku lub wodzie, które mogą występować w układach jedno - lub wieloskładnikowych. Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających rozpuszczalnik aromatyczny (jak np. toluen, ksylen) w ilości większej niż 10%. Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających benzen i rozpuszczalniki chlorowane. Właściwości fizyczne materiałów do znakowania określa Aprobata Techniczna. Tolerancje nowo wykonanego oznakowania poziomego, zgodnego z dokumentacją projektową i „Instrukcją o znakach drogowych poziomych”, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- szerokość linii może różnić się od wymaganej o $\pm 5\text{mm}$,
- długość linii może być mniejsza od wymaganej co najwyżej o 50mm lub większa co najwyżej o 150mm,
- dla linii przerywanych, długość cyklu składającego się z linii i przerwy nie może odbiegać od średniej liczonej z 10 kolejnych cykli o więcej niż $\pm 50\text{mm}$ długości wymaganej.

Dla zapewnienia optymalnych warunków bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, przy istniejącym natężeniu ruchu kołowego, zakłada się uspokojenie ruchu. Egzekwowanie ograniczenia prędkości ruchu zapewni usytuowanie progów zwalniających. 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 umieszczenia na drogach” projektowane progi zwalniające na rozpatrywanym odcinku ulicy muszą spełniać następujące warunki:

- nie mogą być umieszczone bliżej niż 40 m od skrzyżowania ulic
- nie mogą być umieszczone bliżej niż 20 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi, gdy wewnętrzny promień łuku jest mniejszy niż 50 m
- nie mogą być umieszczone bliżej niż 30 m od przejścia dla pieszych w przypadku, gdy próg zwalniający nie stanowi jednocześnie przejścia dla pieszych
- ze względu na kursowanie autobusowej komunikacji pasażerskiej należy zastosować progi wyspowe. Progi wyspowe zostaną wykształcone w formie odpowiednio wykształconych wysp usytuowanych parami, równolegle na każdym pasie ruchu. Uzyskane, wolne od przeszkód w przekroju poprzecznym ulicy pasy jezdni między wyspami progów zwalniających oraz między progiem zwalniającym i krawężnikiem, pozwolą na zminimalizowane uciążliwości dla pasażerów komunikacji autobusowej. Będą stanowić jednocześnie skuteczną przeszkodę dla nadmiernej, w stosunku do ograniczeń, prędkości samochodów osobowych i dostawczych.

W załączonym projekcie organizacji ruchu usytuowanie wyspowych progów zwalniających spełn

ia uwarunkowania narzucone przez obowiązujące, cytowane powyżej rozporządzenie. 10W rejonie progów zwalniających usytuowano odpowiednie znaki pionowe z ograniczeniem prędkości przejazdu przez próg do 20 km/godz. Każdy najazd na próg będzie posiadał odpowiednie oznakowanie poziome.

Biorąc pod uwagę komunikację autobusową, zaprojektowano progi zwalniające wyspowe 200*180*65 cm z gumy odpornej na UV - próg, wykonany w formie płyty na jezdni poprzez odpowiednie ułożenie i zamocowanie na niej odpowiednich elementów.

Zalecenia i uwagi końcowe

Stalowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka. Szczegółowy wykaz wszystkich projektowanych znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wraz z ich lokalizacją zawiera rys nr 2.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót, Wykonawca jest zobowiązany przedstawić Inżynierowi niezbędne dokumenty tj. Aprobaty, Atesty, Certyfikaty i Deklaracje na poszczególne rodzaje stosowanych materiałów i technologię wykonywania robót.

Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu

Konieczność wprowadzenia stałej organizacji ruchu związana jest z planowaną przebudową przedmiotowej ulicy.

Termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia nowej organizacji ruchu do grudnia 2018 rok.

Zestawienie znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Oznakowanie pionowe				
asortyment oznakowania pionowego			Ilość [szt]	
B-36			12	
A-7			7	
D-6			28	
T-25a			1	
T-25c			1	
B-5 12t			1	
D-2			2	
D-1			6	
A-11a			6	
Tabliczka:”Nie dotyczy zaopatrzenia centrum i pojazdów komunalnych”			1	
Tabliczka:”Nie dotyczy zaopatrzenia piekarni”			1	
T-1 „20 m”			6	
B-33 „20”			6	
B-33 „40”			1	
słupki			44	
B-20			2	
D-15			2	
T-6a			2	
T-6c			1	
B-44			1	
B-43			1	
B-2			1	
A-20			1	
A-17			1	
D-3			2	
T-27			6	
Urządzenia BRD				
asortyment oznakowania pionowego			Ilość [szt]	
Barierka ochronna dł. 2000 mm			25	
Wyspowy próg zwalniający U-16c 2000*1800*65			6	
Oznakowanie poziome				
rodzaj linii	jednostka	Wart/jedn	ilość	powierzchnia
Linia segregacyjna ciągła P-4	m	0,24	9	2,16
Linia segregacyjna przerywana P-1e	m	0,12	17	2,04
Znak poprzeczny P-13	mb	0,2526	9	2,2734
Znak poprzeczny	mb	0,5	344	172

P-10				
Znak uzupełniający P-17	m	0,114	15	1,71