

INWESTOR:

GMINA MIASTO ZDUŃSKA WOLA
UL. ŻŁOTNICKIEGO 12
98 - 220 ZDUŃSKA WOLA

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA OPRACOWANIA:

BUDOWA ULICY POLNEJ W ZDUŃSKIEJ WOLI

PROJEKTANT	
IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
mgr inż. Małgorzata Turska	

WRZESIEŃ 2018r.

ZATWIERDZAM / ~~NIE ZATWIERDZAM~~
projekt organizacji ruchu ~~CZASOWEJ~~ / DOCELOWEJ
Oznakowanie prawidłowe.
Uwagi:
Wpisano do ewidencji pod pozycją nr: **284/2018**
Z upoważnienia Starosty Zduńskowolskiego
data i podpis **18.08.2018**

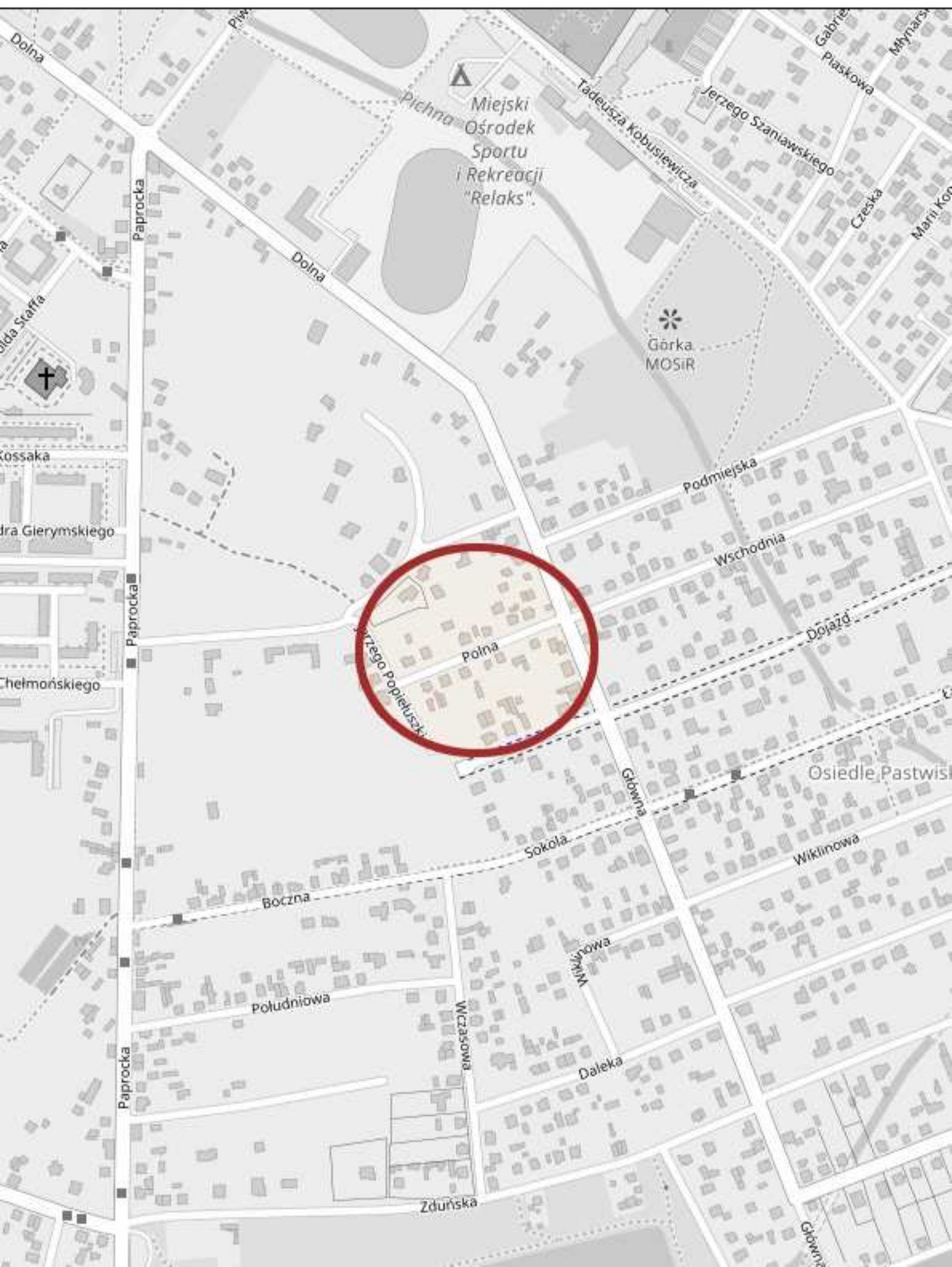
Z. Włodarczyk
Zbigniew Włodarczyk
NACZELNIK
WYDZIAŁU KOMUNIKACJI I TRANSPORTU

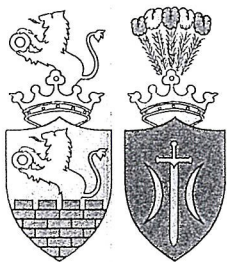
SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Plan orientacyjny 1:10 000
- Opinia UM w Zduńskiej Woli IT.DTK.7226.137.2018.KS z dnia 11.09.2019r.
- Opis techniczny
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Projekt stałej organizacji ruchu

PLAN ORIENTACYJNY

ZDUŃSKA WOLA skala 1 : 10 000





Biuro Projektów Dróg

UNIPLAN

ul. J. Kiepury 5

97-400 Bełchatów

Nasz znak: IT.DTK.7226.137.2018. KS

Data: 11.09.2018 r.

Dotyczy: Projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Budowa ul. Polnej w Zduńskiej Woli”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 30.08.2018 r. w sprawie zaopiniowania projektu stałej i tymczasowej organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Budowa ul. Polnej w Zduńskiej Woli” wydaje się pozytywną opinię bez wnoszenia uwag.

Z poważaniem

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
UL. POLNEJ W ZDUŃSKIEJ WOLI

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

1. Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500.
2. Projekt budowy ulicy.
3. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania i wizja w terenie.
4. 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. Załączniki 1, 2.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
6. Prawo o ruchu drogowym Dz. U. 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami.
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 o zarządzaniu ruchem drogowym Dz. U. Nr 177 poz. 1729

II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy projektu stałej organizacji ruchu ulicy Polnej w Zduńskiej Woli – odcinek o dł. 191,05m (od ul. ks. Popiełuszki do ul. Głównej).

Celem niniejszego opracowania jest podniesienie bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie ruchu pojazdów, pieszych oraz rowerzystów na przedmiotowym zakresie.

III. STAN ISTNIEJĄCY

1. Charakterystyka terenu

- Ulica objęta niniejszym projektem znajduje się na osiedlu mieszkaniowym – na terenie budownictwa jednorodzinnego. Pas drogowy wyznaczają ogrodzenia posesji lub granice działek Droga o nawierzchni ze szlaki z obustronnymi poboczami gruntowymi. Zjazdy indywidualne do posesji o nawierzchni z kruszywa, z betonowej kostki wibroprasowanej oraz gruntowe.
- Jezdnia ulicy ks. Jerzego Popiełuszki o nawierzchni gruntowej.
- Jezdnia ul. Głównej o nawierzchni bitumicznej w krawężnikach, chodniki z bet. płytek chodnikowych.
- Wjazd z ul. Głównej na ul. Polną o nawierzchni bitumicznej w krawężnikach (nawierzchnia zdegradowana).

2. Istniejące oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe ogranicza się do skrzyżowania z ul. Główną.

Lokalizację istniejących znaków pokazano na rys. "Inwentaryzacja istniejącego oznakowania".

3. Istniejące oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome ogranicza się do linii osiowej w ul. Główniej. Lokalizację istniejącego oznakowania poziomego pokazano na rys. "Inwentaryzacja istniejącego oznakowania".

IV. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE ORAZ OPIS ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ

1. Charakterystyka ruchu na drodze

Ulica Polna to droga gminna Nr 119318E – łączy się z ul. Główną drogą gminną Nr 119224E i ul. ks. Jerzego Popiełuszki - drogą wewnętrzną. Przedmiotowe drogi znajdują się na osiedlu mieszkaniowym. W związku z tym na przedmiotowych zakresie występuje głównie ruch lokalny.

Na podstawie wizji w terenie wynika, że ruch pojazdów nie ma charakteru ciągłego, a tym samym umożliwia kierującemu wykonanie manewru związanego z zatrzymaniem lub włączeniem się do ruchu bez spowodowania utrudnienia innym kierującym. Natężenie ruchu pojazdów należy określić jako małe, z przeważającym udziałem pojazdów osobowych. Natężenie to nieznacznie wzrasta w godzinach szczytu komunikacyjnego. Planowana inwestycja nie wpłynie na strukturę rodzajową i nie zmieni natężenia ruchu pojazdów i pieszych.

2. Opis występujących zagrożeń i utrudnień

Zagrożeniami i utrudnieniami, które mogą zaistnieć w trakcie wprowadzenia organizacji ruchu jest ruch samochodowy stwarzający niebezpieczeństwo dla pracowników realizujących prace związane z realizacją projektu budowlanego. Utrudnieniem związanym z wykonaniem robót będą pracujący robotnicy oraz sprzęt mechaniczny niezbędny do wykonania prac.

IV. PROJEKT DROGOWY:

Projekt przewiduje wykonanie drogi o przekroju ulicznym, z jezdnią bitumiczną, ciągiem pieszo-rowerowym, chodnikiem oraz zjazdami indywidualnymi wraz z drogą wewnętrzną.

1. Parametry projektowe:

- Kategoria ruchu: **KR1**
- Klasa ulicy: **D** - dojazdowa
- Szerokość jezdni: – 6,0m
- Spadek jezdni: daszkowy 2%
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego: – 3,0m
- Szerokość chodnika: – do granicy pasa drogowego (ok. 2,5÷3,2m)

V. OZNAKOWANIE DOCELOWE

1. Założenia wstępne do projektu oznakowania:

Projekt zakłada oznaczenie projektowanych przejść dla pieszych, ciągu pieszo-rowerowego, wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30km/h oraz oznakowanie skrzyżowań z ulicą Główną i Popiełuszki.

2. Oznakowanie pionowe:

Na rysunku „Projekt stałej organizacji ruchu” pokazano zarówno znaki istniejące, jak i znaki projektowane ujęte w niniejszym opracowaniu, natomiast na rysunku "Inwentaryzacja istniejącego oznakowania" pokazano znaki istniejące przewidziane do likwidacji oraz znaki istniejące pozostające bez zmian.

2.1. Lokalizacja znaków pionowych

Zaleca się umocowanie znaków na słupkach oraz wysięgnikach z rur stalowych, ocynkowanych o przekroju okrągłym Ø55-60mm z kotwą mocującą. Lokalizacja znaków powinna zapewniać dobrą widoczność.

Odległość znaku od krawędzi jezdni może się zawierać od 0,5 ÷ 2,0m, minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od terenu - 2,5m. W miarę możliwości zaleca się ustawianie słupków poza pasem chodników i ciągów pieszo-rowerowych. W przypadku braku możliwości zachowania skrajni poziomej należy stosować słupki gięte-profilowane. W części graficznej pokazano zarówno znaki istniejące jak i projektowane.

2.2. Dane charakterystyczne znaków pionowych

Wielkość znaków dotyczących jezdni zaprojektowano jako małe (znaki A-7 wykonać jako średnie), natomiast znaki dotyczące ciągów pieszo - rowerowych jako mini. Znaki pokryte folią odbłaskową 2 generacji.

Podstawowe wielkości tarcz znaków:

- kat. A ostrzegawcze – długość boku 750 mm (znaki A-7 – długość boku 900mm)
- kat. B zakazu – średnica 600 mm
- kat. C nakazu – średnica 400 mm (ciągi pieszo-rowerowe)
- kat. D informacyjne – tarcza 600x600 mm

Symbole oraz barwy znaków i tabliczek powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami.

Znaki należy wykonać z blachy ocynkowanej przy czym krawędzie znaków należy wykonać podwójnie zaginane na całej długości krawędzi.

3. Oznakowanie poziome

Projekt zakłada wykonanie linii osiowych w postaci linii P-1e, P-4, P-6, oznaczenie projektowanych przejść dla pieszych linią P-10, linii warunkowego zatrzymania linią P-13 oraz P-14. Istniejące oznakowanie poziome w ul. Główniej na długości projektowanych linii osiowych należy usunąć metodą mało inwazyjną.

Lokalizację linii projektowanych i istniejących pokazano w części rysunkowej opracowania.

3.1. Dane charakterystyczne znaków poziomych

- Znaki malowane na jezdni muszą odpowiadać warunkom wg pkt. 1.
 - mieć barwę białą, - mieć szorstkość zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone oraz nie wystawać ponad powierzchnię więcej niż 6 mm,
 - mieć równe krawędzie wyróżniające znak od tła,
 - być odporne na ścieranie i zabrudzania, posiadać właściwości odblaskowe.
- Na nawierzchniach bitumicznych przyjęto oznakowanie poziome jako oznakowanie strukturalne grubowarstwowe o trwałości 4 lata. Grubość nałożonej warstwy $0,9 \div 3,5$ mm.

5. Wymagania dodatkowe

- Materiały stosowane do oznakowania dróg muszą posiadać ważne świadectwo dopuszczenia wydane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

