

Zawartość opracowania:

I. CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA:

1. Zatwierdzenie organizacji ruchu
2. Opinia do projektu

II. CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Przedmiot opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
4. Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu
5. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
6. Projektowane oznakowanie pionowe
7. Projektowane oznakowanie poziome
8. Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu
9. Nazwisko i podpis Projektanta

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Rysunek nr 1 „Plan orientacyjny” w skali 1:15000
2. Rysunek nr 2 „Plan sytuacyjny” w skali 1:500

I. CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA

OPINIA

Projekt organizacji ruchu dla zadania pn.: *Modernizacja chodnika przy ul. Kolejowej w Gryfowie Śląskim wraz z przebudową sieci znajdujących się pod powierzchnią tego chodnika*

Gryfów Śląski, ul. Kolejowa - droga gminna

ul. Kolejowa na odcinku:

od ul. Jeleniogórskiej (DK Nr 30)

do ul. Polnej (droga powiatowa)

uzyskał opinię pozytywną

określoną w § 7, ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 784 z 2017 r.), jak również 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 (Dz.U.2019.2311 t.j.).

Gmina Gryfów Śląski

ul Rynek 1

59-620 Gryfów Śląski

Gryfów Śląski, dnia

II. CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny

1. Przedmiot opracowania:

Przedmiotem opracowania jest wprowadzenie zmiany docelowej organizacji ruchu dla zadania pn.: **Modernizacja chodnika przy ul. Kolejowej w Gryfowie Śląskim wraz z przebudową sieci znajdujących się pod powierzchnią tego chodnika.**

Celem opracowania niniejszego projektu jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu, która będzie określać zasady dla uczestników ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego.

2. Podstawa opracowania:

- ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U.2021.1376 t.j.),
- ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz.U.2021.450 t.j.), rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784 t.j.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784 t.j.),
- rozporządzenie 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 (Dz.U.2019.2311 t.j.),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 t.j.).

3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze:

Analiza ruchu na odcinku międzywęzłowym drogi objętej projektem:

- ruch na odcinku projektowanym odbywa się w dwóch kierunkach,
- natężenie pojazdów jest **małe**,
- SDR = nie określono [E/doba],
- natężenie ruchu w godzinie szczytu – nie określono [P/h],
- poziom swobody ruchu (PSR) na odcinku między węzłowym – nie określono,
- kategoria ruchu (KR) – założono KR-1.

Stan istniejący:

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w mieście Gryfów Śląski. Jest to teren o charakterze mieszkalnym (budynki jedno i wielorodzinne).

Wzdłuż całego odcinka, objętego remontem występuje uzbrojenie podziemne, tj.: sieć kanalizacji sanitarnej, deszczowej, gazowej, sieć wodociągowa, energetyczna oraz naziemna sieć energetyczna i teletechniczna.

W chwili obecnej ul. Kolejowa posiada następujące parametry techniczne:

- klasa drogi – „D”,

- ruch – dwukierunkowy,
- szerokość istniejąca jezdni – 7,00 m,
- nawierzchnia istniejąca jezdni – mieszanka mineralno-asfaltowa,
- szerokość dodatkowych pasów ruchu – nie posiada – wzdłuż odcinka ul. Kolejowej znajdują się zatoki postojowe dla pojazdów osobowych o sposobie parkowania równoległe do osi jezdni,
- szerokość chodnika – 2,50 m – 3,00 m,
- szerokość pasa zieleni – do 2,00 m.

4. Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu:

Na podstawie § 5, ust. 1, pkt. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 784 z 2017 r.) określono przewidywany termin wykonania przedmiotowego oznakowania w okresie **do 30 listopada 2022 r.**

5. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania:

Na ulicy Kolejowej w Gryfowie Śląskim objętej niniejszym projektem występuje oznakowanie pokazane na Rysunku Nr 2.

6. Projektowane oznakowanie pionowe:

Projekt zakłada utrzymanie dotychczasowej organizacji ruchu wraz z uzupełnieniem znaków brakujących na skrzyżowaniach w postaci znaków A-7 oraz D-1.

Dodatkowo jako nowy element, ze względu na przebudowę chodnika, projektuje się nowe przejścia dla pieszych oznaczone znakiem D-6.

W zakresie oznakowania pionowego projektuje się oznakowanie przedstawione na Rysunku nr 2. Projektuje się wykonanie znaków pionowych średnich. Znaki należy wykonać na **folii 1 typu**. Znaki A-7 i D-6 należy wykonać na **folii 2 typu**.

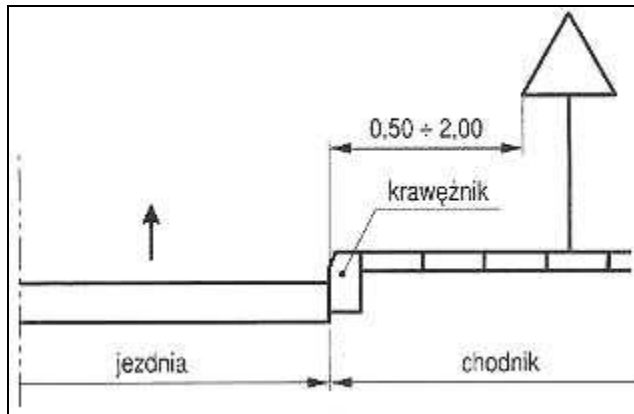
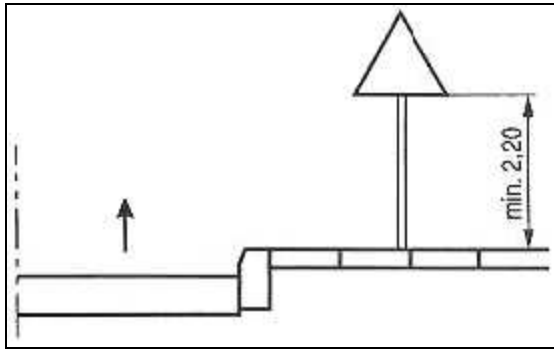
Projekt zakłada uzupełnienie znaków D-1 i A-7, które będą określać pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniu. Dodatkowo projekt określa oznakowanie przejść dla pieszych znakami D-6.

Projektuje się:

- znaki nowe – 15 szt.
- znaki istniejące do wymiany na nowe – 25 szt.
- słupki nowe do projektowanych znaków – 28 szt.

Z uwagi na zły stan techniczny istniejących tarcz i słupków znaków pionowych, niniejszy projekt zakłada wymianę znaków i słupków na nowe. Projekt **nie zakłada** wymiany informacji SIM.

Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta), zgodnie z poniższym schematem:



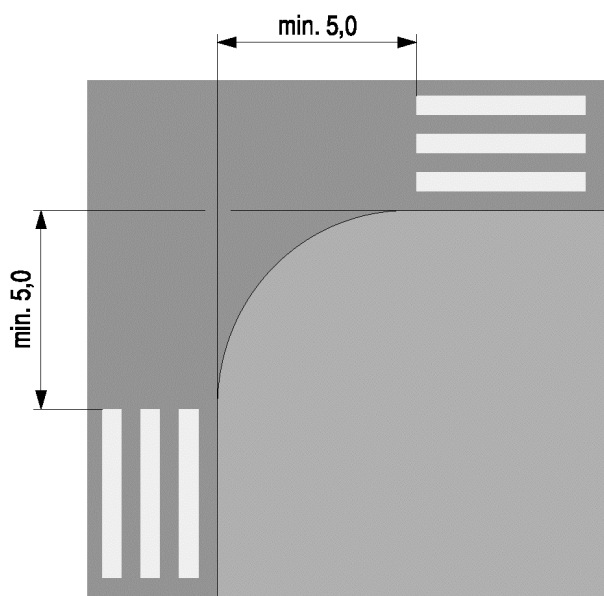
Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko **materiały atestowane**. Ponadto znaki posiadać muszą certyfikat bezpieczeństwa oraz aprobatę techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Szczegółowe warunki techniczne określa Załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26.11.2019 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2311.2019).

7. Projektowane oznakowanie poziome:

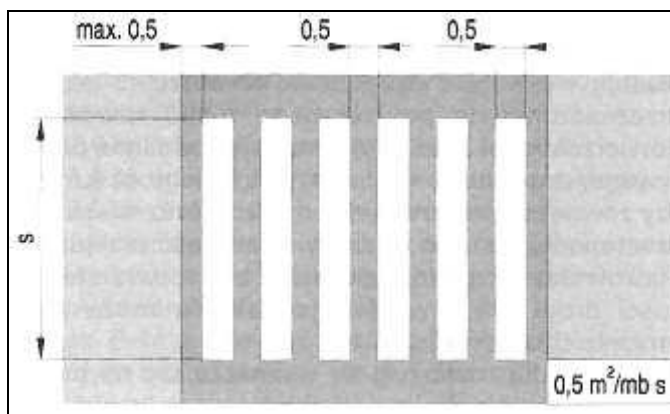
Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej o grubości 0,9 – 3,5 mm. Do wykonania oznakowania poziomego użyć należy odblaskowych znaków malowanych koloru **białego**. Materiały użyte do oznakowania posiadać muszą aprobatę techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów oraz spełniać warunki określone polskimi normami branżowymi. Szczegółowe warunki techniczne dotyczące znaków drogowych poziomych oraz sposobu umieszczania ich na drodze określa załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26.11.2019 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2311.2019).

Znak poziomy	Jednostka miary	Wskaźnik	Ilość	Powierzchnia malowania [m ²] [3 * 4]
1.	2.	3.	4.	5.
P-10	m ² /mb * s (4,0 m)	0,500	48,000	24,000
				24,000

Na skrzyżowaniach projektuje się korektę łuków poziomych wraz z odsunięciem istniejących przejść dla pieszych tworząc bufor dla pojazdów o długości 5,0 m. Dodatkowo aby nakierować pieszych na przejście projektuje się barierę U-12a.



- Projektuje się przejście dla pieszych P-10:

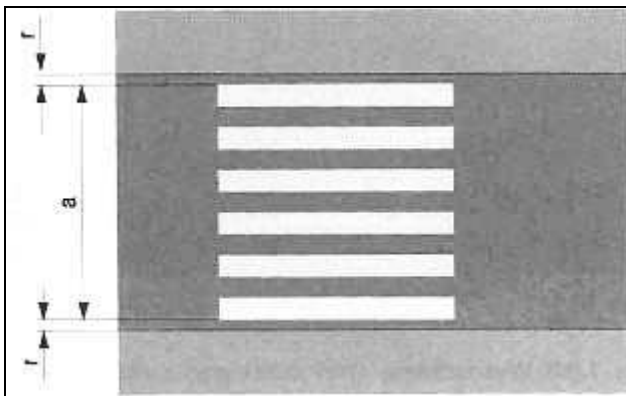


Wyznaczając przejście dla pieszych, należy przekrój jezdni podzielić symetrycznie w ten sposób, aby skrajna linia przejścia nie stykała się z krawędzią jezdni. Odległość „r” tej linii od krawędzi oblicza się ze wzoru: $r = a - (n - 0,5) / 2$

gdzie:

n- pełna liczba metrów szerokości jezdni,

a - szerokość jezdni.



W miejscach przejść dla pieszych należy obniżyć krawężnik, tak aby różnica wysokości między krawężnikiem a jezdnią nie przekraczała 2 cm (zgodnie z Warunkami technicznymi dla dróg).

8. Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu projektuje się wzdłuż chodnika w rejonie przejść dla pieszych barierę U-12a (L=32,0 mb) o parametrach:

- długość przęsła - 1500 mm (dopuszcza się 2000 mm),
- wysokość – min. 1500 mm (**nad gruntem 1100 mm, w gruncie 400 mm**),
- stalowa rura nośna Ø 48,3,
- stalowa poprzeczka Ø 48,3,
- ocynk + malowanie proszkowe - kolor **ŻÓŁTY** (wg palety **RAL - 1018**),
- sposób montażu - **BETONOWANIE W GRUNCIE**,

wg poniższego schematu:



9. Nazwisko i podpis Projektanta:

mgr inż. Bartosz Wójciakowski

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA