

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu drogowego dla poprawy bezpieczeństwa w rejonie przejść dla pieszych w ulicy Poznańskiej i ulicy Rogozińskiej w miejscowości Murowana Goślina

1. Podstawa opracowania.

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie umowy pomiędzy Gminą Murowana Goślina z siedzibą w Murowanej Goślinie a Biurem Inżynierskim DUKT Wojciech Andrzejak z siedzibą w Dopiewie.

2. Dane wyjściowe do projektowania.

- a) Mapa nieaktualizowana w skali 1:500 terenu objętego opracowaniem.
- b) Mapa pozyskana z zasobów internetowych (www.maps.google.pl) – plan orientacyjny.
- c) Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170)
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 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. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku).
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003 roku).
- f) Wizja lokalna w terenie wraz z zaznaczeniem istniejącego oznakowania.
- g) Uzgodnienia z Zamawiającym.

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem niniejszego projektu jest stała organizacja ruchu drogowego na drodze powiatowej stanowiącej stary przebieg drogi wojewódzkiej nr 196 – ulicy Poznańskiej i ulicy Rogozińskiej w zarządzie Burmistrza Miasta i Gminy Murowana Goślina na podstawie porozumienia z Zarządem Dróg Powiatowych w Poznaniu.

Istotą projektu jest poprawa bezpieczeństwa w rejonie przejść dla pieszych. Dodatkowo w projekcie uwzględniono wprowadzenie strefy ograniczonego postoju na wschodniej części rynku.

Zakres projektu obejmuje oznakowanie pionowe i poziome.

4. Opis stanu istniejącego ulicy.

Ulica Poznańska i ulica Rogozińska to jedna ulica prowadząca wzdłuż centrum miasta Murowana Goślina stanowiąca dawny przebieg drogi wojewódzkiej nr 196 – dziś stanowiąca drogę powiatową.

Zakres projektu dotyczy dwóch jej odcinków z wyłączeniem obrębu rynku. Szerokość jezdni zależy od miejsca wynosi od 7,0 do 9,0 m z obustronnymi chodnikami miejscami z dopuszczalnym ruchem rowerów. Jezdnia ma nawierzchnię mineralno-asfaltową, chodniki nawierzchnię z kostki betonowej lub z płytek betonowych.

Pas drogowy jest oświetlony. Odwodnienie jego jest wgłębne do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

Ruch pojazdów jest średni. Po oddaniu do użytku obwodnicy miasta ruch pojazdów ciężarowych został znacząco ograniczony a dodatkowo w obrębie odcinków objętych niniejszym opracowaniem wykluczony – objazd ulicą Polną i Kolejową.

5. Plan organizacji ruchu

Na planie organizacji ruchu - rys. nr 2 przedstawiono projektowane oznakowanie pionowe i poziome w kształcie ostatecznym.

W zakresie projektu przewidziano:

- dla ulicy Poznańskiej obejmującej odcinek od ulicy Mostowej do wjazdu na rynek o długości ok. 250 m. Na odcinku tym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h z uwagi na obszar zabudowany – znaki D-42 i D-43 miasta Murowana Goślina.

Na tym odcinku przewidziano:

a). przejście dla pieszych przy ul. Mostowej:

- przesunięcie istniejącego przejścia dla pieszych bliżej ulicy Mostowej z wyznaczeniem w jego obrębie azylu dla pieszych z elementów prefabrykowanych;
- dostosowanie istniejących chodników do nowej lokalizacji przejścia dla pieszych z podniesieniem krawężnika w miejscu starej lokalizacji i obniżenie (wtopienie do poziomu nawierzchni) w nowej lokalizacji;
- zastosowanie znaków D-6 na pomarańczowym tle;
- malowanie linii P-10;
- przed przejściem dla pieszych wymalowanie linii P-14 z obu stron dojazdu;
- od strony parku wykonanie nowego ogrodzenia segmentowego typu U-12a;
- każdą z wysp azylowych przewidziano o szerokości 2,0 m, długości (z każdej strony) 3,0 m z wyokrągleniem krawędzi zewnętrznych łukiem o promieniu min $R=0,5m$. Pasy ruchu dla pojazdów przewidziano o tej samej szerokości – 3,0 m;
- wyminę oznakowania E-2a;
- przed dojazdem do wyspy ustawienie znaków A-30 z tabliczką T-18a (2 kierunki);
- wyspę azylową oznakować zestawem znaków C-9 z U-6a a od strony dojazdu naprowadzić pojazdy linią krawężniową P-7b i P-21 (powierzchnia wyłączona z ruchu);
- w ulicy Poznańskiej i ulicy Wojska Polskiego wymiana istniejącego znaku F-6 na nowy o właściwej treści względem wymienianej tabliczki podznakowej dla znaku B-5;
- zastąpienie istniejącej tabliczki pod znakiem B-5 na treści: "Nie dotyczy dojazdu do posesji z dokumentem potwierdzającym cel i miejsce dostawy";
- w ulicy Wojska Polskiego przestawienie istniejących znaków B-20 oraz połączenie ich z D-6 po obu stronach jezdni przed funkcjonującym przejściem dla pieszych;
- wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego wymalowanie znaków P-23 i P-26 wg planu organizacji ruchu;
- w obrębie skrzyżowań wymalowanie linii jednostronnie przekraczalnej P-3b (ul. Mostowa i ul. Wojska Polskiego są drogami jednokierunkowymi).

b). wyznaczenie miejsc postojowych za skrzyżowaniem z ul. Wojska Polskiego na istniejącej zatoce autobusowej z uwagi na brak komunikacji zbiorowej na tym odcinku:

- od odcinka 10 m od skrzyżowania wymalowanie powierzchni wyłączonej z ruchu z wykorzystaniem linii P-7b (linia krawężniowa) i P-21 (powierzchnia wyłączona z ruchu);
- wyznaczenie zatoki postojowej długości ok. 15 m ze skosem wjazdowym 1:1, oznakowanej oznakowaniem poziomym – linią P-19 od strony jezdni i P-7b na początku i końcu. W oznakowaniu pionowym przewidziano znaki D-18 z tabliczką T-30a na początku i D-18 z tabliczką T-3a na końcu;
- koniec zatoki autobusowej (skos) zamalować powierzchnią wyłączoną z ruchu (P-7b i P-21)

c). przejście na wysokości wjazdu do obiektu handlowego:

- wymienić istniejące znaki pionowe D-6 na D-6 na pomarańczowym tle;

- na zjeździe do obiektu handlowego ustawienie w granicy pasa drogowego znaków D-52 i D-53 w jednym przekroju po obu stronach zjazdu. Należy analogiczne oznakowanie zastosować od strony ulicy Wojska Polskiego;
 - odświeżyć oznakowanie poziome P-10.
- d). przed dojazdem do rynku po lewej stronie jezdni (w obrębie zatoki autobusowej i tuż przed nią) wyznaczenie miejsc postojowych i ich oznakowanie poprzez:
- wyłączenie z ruchu linią-21 powierzchni na skosie i przed samym rynkiem z wykorzystaniem linii P-7b krawężniowej;
 - wyznaczenie zatoki postojowej linią P-19 od strony jezdni i P-7b od strony zewnętrznej w obrębie zatoki autobusowej i na wcześniejszym odcinku na chodniku;
 - wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego wymalowanie znaków P-23 i P-26 wg planu organizacji ruchu;
 - wymalowanie linią P-18 miejsca postojowe prostopadłe na dzisiejszym chodniku;
 - ustawienie znaków D-18 na początku wyznaczonych miejsc postojowych - od strony najazdu i D-18 z tabliczką T-3a na końcu. Odstąpiono od zastosowania tabliczki T-30a z uwagi na zmienny sposób parkowania.
- dla obszaru terenu przy rynku po wschodniej stronie na istniejących miejscach postojowych wyznaczonych w obrębie płyty rynku ustanowienie strefy ograniczonego postoju znakami B-39 do 1 godziny w okresie od poniedziałku do piątku w godzinach 9-17 oraz soboty od 10-14. Znaki B-39 przewidziano na każdym wjeździe w ten obszar rynku – 3 kierunki. Odwołanie strefy przewidziano znakami B-40 w obrębie wyjazdów – 2 kierunku. Dodatkowo dla dojazdu do runku z ulicy Kochanowskiego na jej włączeniu do ulicy Mściszewskiej przewidziano istniejący znak B-18 wymienić na spójny z tym przewidzianym w ulicy Poznańskiej czy Rogozińskiej – B-5 wraz z tabliczką „Nie dotyczy dojazdu do posesji z dokumentem potwierdzającym cel i miejsce dostawy”. Z zakresu projektu wyłączono fragment ulicy Dworcowej objętej odrębnym opracowaniem. Na wjeździe we wschodnią część rynku do istniejących znaków D-6 zamontować znaki B-5 wykluczające ruch pojazdów ciężarowych w tej części rynku z uwagi na geometryczne ograniczenia wykonanych nawierzchni.
- dla ulicy Rogozińskiej obejmującej odcinek od obszaru rynku do skrzyżowania z ulicą Polną o długości niepełna 600 m. Prędkość pojazdów na tym odcinku ograniczona jest do 40 km/h z racji obszaru zabudowanego miasta Murowana Goślina i dodatkowo poprzez znaki pionowe B-33 dla obu kierunków ruchu. Na tym odcinku przewidziano:
- a). w obrębie przejścia dla pieszych za rynkiem:
- wymienić istniejące znaki D-6 na znaki D-6 na pomarańczowym tle, dodatkowo znaki D-6 ustawić po obu stronach jezdni dla każdego kierunku;
 - przestawienie na znaku tablic B-21 względem D-28 i D-19 wg rysunku;
 - odmalowanie linii P-10;
 - od strony dojazdu do rynku przed przejściem dla pieszych wymalowanie linii P-14;
 - na kryciu funkcjonującej zatoki postojowej wymalowanie krawędzi jezdni linią P-7b uzupełnionej linią P-21;
 - w skosie naprowadzającym przed wyspą azylu w miejscu zjazdu w malowaniu osiowym uwzględnić linię P-1e;
 - uwzględnieniem wykonania linii P-4 i P-1b na odcinku 10 m.
- b). w obrębie przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Szkolną wykonanie:
- uzupełnienie oznakowania znakiem D-1;

- przestawienie znaków A-17 oraz A-19 na jeden słupek z montażem na właściwej wysokości;
- wymiany istniejących znaków D-6 na znaki D-6 na pomarańczowym tle z zamontowaniem ich w miejscu istniejących – na sygnalizatorach;
- odmalowanie linii P-10;
- z każdej strony przed przejściem dla pieszych wymalowanie linii P-14;
- na kryciu funkcjonujących zatok postojowych wymalowanie krawędzi jezdni linią P-7b i powierzchni wyłączonej z ruchu P-21;
- zamontowanie dodatkowego lustra typu U-18a – okrągłego o średnicy 800 mm przy istniejącym lustrze dla drugiego kierunku dojazdu;
- wyłączenie z zakresu odcinka ulicy Szkolnej wraz z fragmentem oznakowania w pasie drogowy ulicy Rogozińskiej – zakres wg odrębnego opracowania;
- odmalowanie miejsca dla pojazdu osoby uprzywilejowanej – koperta z uwzględnieniem jego oznakowania niebieską farbą i znakiem P-24.

c). wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ulicą Jodłową poprzez:

- wymalowanie linii P-10;
- dostosowanie wysokościowe nawierzchni chodników do lokalizacji przejścia dla pieszych tym regulacji wysokościowej krawężnika;
- uzupełnienie sąsiedniego skrzyżowania ulicy Nowej z ul. Jodłową tablicą T-6c i jej połączenie z istniejącym znakiem B-20;
- wykonanie azylu dla pieszych szerokości 2,0 m w osi istniejącej jezdni z elementów prefabrykowanych z zachowaniem szerokości pasów ruchu ok. 3,0 m;
- wykonanie wyspy w dzisiaj funkcjonującej powierzchni wyłączonej z ruchu dla ustawienia na niej znaku D-6 i zawężającej pas ruchu do 3,0 m;
- oznakowanie przejścia znakami pionowymi D-6 na pomarańczowym tle, a wysp azylu znakami C-9 z U-6a;
- przed każdą z wysp azylowych od strony dojazdu naprowadzić pojazdy linią krawężniową P-7b i P-1e od strony skrzyżowania;
- z każdej strony przed przejściem dla pieszych wymalowanie linii P-14;
- na kryciu funkcjonujących zatok postojowych wymalowanie krawędzi jezdni linią P-7b z uzupełnieniem oznakowania powierzchnią wyłączoną P-21;
- w skosie naprowadzającym, przed wyspą azylu w miejscu zjazdów, w malowaniu osiowym uwzględnienie linii P-1e także wzdłuż osi w obszarze całego skrzyżowania;
- uwzględnieniem wykonania linii P-4 przed skosami o długości 5,0 m;
- uzupełnienie istniejącego oznakowania w zakresie obszaru skrzyżowania poprzez zamontowanie tablicy T-6c do znaku B-20 w ulicy Nowej uwzględniając oznakowanie poziome;
- przed dojazdem od strony północnej ostrzeżenie kierowców o możliwości pojawienia się rowerzystów na jezdni poprzez ustawienie znaku A-24 w odległości ok. 50 m od skrzyżowania;
- wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego wymalowanie znaków P-23 i P-26 wg planu organizacji ruchu.

d). usunięcie przejścia dla pieszych w obrębie miejsca gdzie doszło do wypadku;

- podniesienie do rzędnych chodnika jego nawierzchni w obrębie przejścia dla pieszych z korektą krawężnika;

e). na odcinku pomiędzy włączeniem ulicy Nowej i Jodłowej w ulicę Rogozińską a skrzyżowaniem z ulicą Polną odtworzenie oznakowania ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-rowerowego poprzez oznakowanie poziome P-23 i P-26 oraz oznakowanie pionowe C-13/16, C-13a/16a, C-13 czy C-13a;

- f). wyznaczenie przejścia dla pieszych z przejazdem dla rowerzystów w obrębie skrzyżowania z ulicą Polną zmniejszając powierzchnię skrzyżowania na drodze z pierwszeństwem przejazdu poprzez:
- oznakowanie projektowanego przejścia dla pieszych znakami D-6b na pomarańczowym tle;
 - wymalowanie linii P-10 oraz P-11;
 - dostosowanie wysokościowe nawierzchni chodników do lokalizacji przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów w tym regulacji wysokościowej krawężnika;
 - wyznaczenie azyli dla pieszych i rowerzystów przy przejściu dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych z zachowaniem pasów ruchu o tej samej szerokości 3,5 m;
 - w obrębie skrzyżowania w osi jezdni wymalowanie powierzchni wyłączonej z ruchu szerokości 2,0 m – linie P-21 i P-7b;
 - wyspy azytowe wykonać o szerokości 2,0 m, długości 3,0 m z wyokrągleniem krawędzi od strony zewnętrznej łukiem o promieniu min $R=0,5$ m;
 - każdą wyspę azylową oznakować zestawem znaków C-9 z U-6a a od strony dojazdu naprowadzić pojazdy linią krawędziową P-7b;
 - z każdej strony przed przejściem dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów wymalowanie linii P-14;
 - na kryciu funkcjonującej zatoki postojowej wymalowanie krawędzi jezdni linią P-7b
 - w skosie naprowadzającym przed wyspą azylu w miejscu zjazdów w malowaniu osiowym uwzględnieniem linii P-1e;
 - uwzględnieniem wykonania linii P-4 przed skosem o długości 5,0 m i dalej odmalowanie 10 m linii P-1b;
 - zmianę istniejącej tabliczki podznakowej pod znakiem B-5 na tabliczką treści „Nie dotyczy dojazdu do posesji z dokumentem potwierdzającym cel i miejsce dostawy”;
 - wymianę istniejących znaków F-6 na treść zgodną z przewidzianym znakiem B-5 i właściwą treścią tabliczki, lokalizacja bez zmian względem stanu istniejącego.

W pozostałym zakresie na planie organizacji ruchu przewidziano usunięcie znaków zbędnych jak i przestawienie niektórych znaków z uwagi na np. zmianę długości zatok postojowych co wymusza także zmianę oznakowania poziomego. Sytuacja wskazana na planach jest sytuacją projektowaną i Wykonawca prac przed wprowadzeniem organizacji ruchu winien uwzględnić we własnym zakresie powierzchnie oznakowania poziomego do usunięcia – zamazania.

W sytuacji rozbieżności należy skontaktować się z jednostką projektową w celu ich wyjaśnienia.

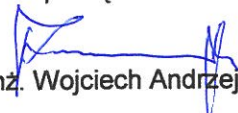
6. Uwagi końcowe

Wszystkie nowe tablice, zaprojektowane w niniejszym opracowaniu zaleca się wykonać jako odbłaskowe - typ II. Tablice projektowanych znaków należy zastosować jako średnie (droga powiatowa). Pokazane na planie organizacji ruchu znaki należy ustawić w miejscach, gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.

Znaki winny być ustawione zgodnie z przepisami podanymi w podstawie opracowania.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: **31 grudnia 2018 roku.**

Sporządził


mgr inż. Wojciech Andrzejak

Dopiewo, styczeń 2018 r.