

SPIS TREŚCI

I.	UZGODNIENIA.....	2
II.	SPIS RYSUNKÓW	2
III.	OPIS TECHNICZNY	3
1.	TEMAT OPRACOWANIA I PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	3
2.	PODSTAWA OPRACOWANIA	3
3.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA.....	3
4.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	4
5.	OPIS OZNAKOWANIA	4
6.	WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.....	4
6.1.	GEOMETRIA DROGI	4
6.2.	WIDOCZNOŚĆ POZIOMA	4
6.3.	URZĄDZENIA BRD	4
7.	TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	4
8.	ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA	5
8.1.	OZNAKOWANIE PIONOWE - PROJEKTOWANE.....	5
8.2.	OZNAKOWANIE POZIOME - PROJEKTOWANE	5

I. UZGODNIENIA

L.p.	Nazwa załącznika
1.	Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu. Starosta Oświęcimski pismo SIR.7121.1.95.2018 z dnia 11.10.2018r.

II. SPIS RYSUNKÓW

L.p.	Numer rysunku	Nazwa rysunku	Skala
1.	ORG - 00	Plan orientacyjny	1:10000
2.	ORG - 01	Plan oznakowania	1:500

III. OPIS TECHNICZNY

1. TEMAT OPRACOWANIA I PRZEDMIOT INWESTYCJI

Tematem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu realizowany w ramach zadania: Przebudowa drogi gminnej nr 510382k - ul. Władysława Grabskiego w Zatorze na odcinku od skrzyżowania ul. Rybarskiego do stacji paliw wraz z oświetleniem i kanalizacją deszczową oraz przebudową i zabezpieczeniem istniejącej infrastruktury.

Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz poprawa warunków ruchu pojazdów i pieszych.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejszy projekt opracowano na zlecenie Inwestora w oparciu o:

- Prawo budowlane,
- 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.1999.43.430 ze zm.),
- Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.1985.14.60 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2003.177.1729; ze zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393; ze zm.),
- 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 umieszczenia na drogach (Dz.U.2003.220.2181 ze zm.), Załączniki 1-4
- Mapa do celów projektowych,
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego,
- oraz inne obowiązujące ustawy, rozporządzenia, normy, wytyczne i instrukcje.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA

Ulica W. Grabskiego, ul. R. Rybarskiego i ul. M. Skłodowskiej-Curie są drogami gminnymi klasy L. Ulica 1 Maja (DK44) jest drogą krajową klasy G. Aktualnie teren objęty projektem jest wykorzystywany na potrzeby ruchu drogowego i pieszego związanego z obsługą istniejącej zabudowy.

Ulica W. Grabskiego rozpoczyna się od skrzyżowania z ul. Graniczną (droga powiatowa), a kończy na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II i ul. Bugajską. Projektowany odcinek rozpoczyna się ok. 100m przed skrzyżowaniem z ul. R. Rybarskiego, a kończy na skrzyżowaniu z łącznikiem do ronda w ciągu drogi krajowej DK44. Na projektowanym odcinku ww. ulica posiada 3 skrzyżowania z: ul. R. Rybarskiego, ul. M. Skłodowskiej-Curie oraz z łącznikiem do ronda w ciągu drogi krajowej DK44. Wszystkie ww. skrzyżowania są skrzyżowaniami zwykłymi, trójwłotowymi typu T. Przed skrzyżowaniem z ul. R. Rybarskiego projektowana ulica ma przekrój drogowy o szerokości ok. 6m, natomiast za ww. skrzyżowaniem posiada przekrój uliczny szerokości ok. 7.5m z chodnikiem po prawej stronie. Ulica Grabskiego posiada oświetlenie uliczne oraz odwodnienie za pomocą wpustów. W pasie drogowym występuje infrastruktura niezwiązana z drogą. Nawierzchnia jezdni jest z betonu asfaltowego, chodnika z kostki betonowej. Stan nawierzchni jezdni i chodników jest dobry. Ulica Grabskiego posiada oznakowanie pionowe i poziome (przy czym oznakowanie poziome występuje na skrzyżowaniach).

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

W oparciu o rozporządzenie MTiGM z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia przyjęto wytyczne odnośnie parametrów jak dla dróg klasy L przy założeniu prędkości projektowej $V_p=40$ km/h.

Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu szerokości 3,5m. Dzięki temu na ul. Grabskiego uzyskano 3 pasy ruchu szerokości 3,5m (2 pasy ruchu od stacji paliw w kierunku ul. Rybarskiego oraz 1 pas ruchu od ul. Rybarskiego w kierunku stacji paliw). Trzeci pas zaprojektowano zachowując spadki podłużne i poprzeczne. Dokonano niezbędnej korekty geometrii jezdni, skrzyżowań oraz zjazdów.

5. OPIS OZNAKOWANIA

Zmiana oznakowania związana jest z wprowadzeniem trzeciego pasa ruchu. Spowodowało to korektę głównie oznakowania poziomego natomiast oznakowanie pionowe pozostało w zasadzie bez zmian. Oznakowanie pionowe zostało uzupełnione o znaki uzupełniające (F-10) informujące o kierunkach ruchu w miejscach segregacji ruchu drogowego. Za skrzyżowaniem z ul. Rybarskiego wprowadzono ograniczenie prędkości do 30km/h za pomocą znaku B-33. W rejonie stacji paliw wprowadzono drogowskaz E-8 wskazujący kierunek do parku rozrywki Energylandia (wzór do uzgodnienia z zarządcą obiektu). Ponadto istniejące znaki pionowe kolidujące z projektowaną przebudową ulicy przesunięto poza skrajnię drogową. Oznakowanie poziome wprowadzono na całej długości ul. W. Grabskiego. Przeciwny kierunek ruchu rozdzielono linią P-4 na całej długości, która jest przerywana w miejscach skrzyżowań i zjazdów umożliwiając włączenie się pojazdów do ruchu.

Organizacja ruchu pokazana jest na rysunku Plan oznakowania.

6. WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

6.1. GEOMETRIA DROGI

Przebieg w planie zaprojektowano w oparciu o rozporządzenie MTiGM z dn. 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia. Zaprojektowano parametry dostosowane do założonej klasy drogi L i prędkości projektowej $V_p=40$ km/h.

Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu szerokości 3,5m.

Wprowadzono oznakowanie poziome P-4 separujące ruch w przeciwnych kierunkach.

Wody opadowe zostaną ujęte z korpusu drogowego systemem kanalizacji deszczowej. Dzięki takiemu rozwiązaniu na jezdni nie będzie zastoisk wody.

6.2. WIDOCZNOŚĆ POZIOMA

Widoczność pozioma i pionowa jest zapewniona.

6.3. URZĄDZENIA BRD

W projekcie nie wprowadzono urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

7. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: 30.06.2019r.

8. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Znaki stosowane do pionowego oznakowania docelowego zaprojektowano jako znaki małe.

Lica znaków i tablic powinny zostać wykonane z blachy stalowej ocynkowanej, z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie, z zastosowaniem folii odblaskowej drugiej generacji. Znaki należy umieścić na słupkach z rury metalowej, ocynkowanej, o średnicy 60,3 mm o grubości ścianki 3,2mm. Na oznakowanie pionowe powinna być udzielona gwarancja na okres co najmniej 60 miesięcy.

Oznakowanie pionowe należy umieścić poza skrajnią drogową i pieszych tj. min. 0,50 m od krawędzi jezdni i na wysokości 2,0 m nad powierzchnią terenu lub 2,5 m od powierzchni chodnika. Odległości pomiędzy oznakowaniem powinny być zgodne z warunkami określonymi w Załączniku Nr 1 Dz.U 2003.220.2181, tj. 10 m.

Znaki poziome zaprojektowano jako oznakowanie grubowarstwowe, chemoutwardzalne, gładkie. Na oznakowanie poziome powinna być udzielona gwarancja na okres co najmniej 36 miesięcy.

8.1. OZNAKOWANIE PIONOWE - PROJEKTOWANE

Symbol	Opis	Liczba
Znaki zakazu		
B-33	Ograniczenie prędkości	1
Znaki ostrzegawcze		
A-12a	Zawężenie jezdni	1
Znaki informacyjne		
D-6	Aktywne przejście dla pieszych zasilane solarnie	2
Znaki uzupełniające		
F-10	Kierunki na pasach ruchu	3
Drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych		
E-8	Drogowskaz do parku rozrywki	1

8.2. OZNAKOWANIE POZIOME - PROJEKTOWANE

Symbol	Opis	Zestawienie	Jednostka
P-1b	Linia pojedyncza przerywana - krótka	703	mb
P-1d	Linia pojedyncza przerywana – prowadząca wąska	29	mb
P-1e	Linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka	201	mb
P-2a	Linia pojedyncza ciągła - wąska	89	mb
P-4	Linia podwójna ciągła	676	mb
P-10	Przejście dla pieszych (szerokości 4m)	45,5	mb
P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	27,5	mb
P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	21	mb
P-17	Linia przystankowa	30	mb
P-7b	Linia krawędziowa ciągła szeroka (obramowanie P-21a)	90	mb
P-21a	Powierzchnie wyłączone z ruchu	61	m2
P-8a	Strzałka kierunkowa na wprost	4	szt.
P-8b	Strzałka kierunkowa w lewo	3	szt.
P-8d	Strzałka kierunkowa w prawo	4	szt.
P-8e	Strzałka kierunkowa na wprost lub w lewo	4	szt.
P-8f	Strzałka kierunkowa na wprost lub w prawo	2	szt.
P-8g	Strzałka kierunkowa w lewo lub w prawo	2	szt.

