

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Egzemplarzy **4** Egz. **4**

TEMAT:	<i>Budowa drogi wraz z oświetleniem ulicznym, kanałem teletechnicznym i kanalizacją deszczową w pasie drogowym przyległym do ul. Rolnej w Czarńkowie</i>
--------	--

BRANŻA:	<i>Drogiowa</i>
---------	-----------------

JEDNOTKA OPRACOWUJĄCA:	 <i>Firma VIABUD Jacek Gruszkiewicz Walkowice 87 64 – 700 Czarńków</i>
---------------------------	--

INWESTOR:	 <i>Gmina Miasta Czarńków Pl. Wolności 6 64-700 Czarńków</i>
-----------	---

OPRACOWAŁ:	<i>mgr inż. Przemysław Burdajewicz</i>
------------	--

Walkowice, marzec 2017r.

Zawartość opracowania:

Część opisowa

1. Podstawa opracowania
2. Charakterystyka obiektu
3. Projektowane oznakowanie
4. Zasady ustawiania znaków pionowych
5. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Część rysunkowa

0. Plan orientacyjny
1. Projekt stałej organizacji ruchu

KARTA UZGODNIENÍ

*do projektu stałej organizacji ruchu – Budowa drogi wraz z oświetleniem ulicznym,
kanałem teletechnicznym i kanalizacją deszczową w pasie drogowym przyległym
do ul. Rolnej w Czarnkowie*

Gmina Miasta Czarnków:

Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie:

Starosta Czarnkowsko-Trzcianecki:

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Projekt budowlany „Budowa drogi wraz z oświetleniem ulicznym, kanałem teletechnicznym i kanalizacją deszczową w pasie drogowym przyległym do ul. Rolnej w Czarnkowie”
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2004 r. – o drogach publicznych (Dz.U. z 2016 poz. 1440),
- Rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2017 poz. 128),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729 z późn. zm.)
- Inwentaryzacja w terenie.

2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU

a. Stan istniejący

Projektowana budowa drogi zlokalizowana jest w pasie drogowym przyległym do ul. Rolnej w mieście Czarnków na terenie przyszłej zabudowy mieszkaniowej. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi znajdują się punkty usługowe (Stomatolog, firma spedycyjna) oraz zabudowa wielorodzinna (w trakcie budowy).

Teren objęty opracowaniem w stanie istniejącym nie posiada wydzielonej drogi (poza dojazdem na budowę zabudowy wielorodzinnej). W znacznej części są to tereny porolne.

b. Stan projektowany

Całość inwestycji zaprojektowano w układzie 2 tras:

- Trasa A – długość 47,80m,
- Trasa B – długość 456,15m.

Trasa A zaczyna się skrzyżowaniem z ul. Rolną. Składa się z 2 odcinków prostych oraz 1 łuku kołowego o promieniu 53m. W km 0+028,10 występuje skrzyżowanie z trasą B.

Trasa B zaczyna się skrzyżowaniem z trasą A. Składa się z 4 odcinków prostych oraz 3 łuków kołowych o promieniach odpowiednio: 75m, 150m i 75m.

Na początkowym odcinku trasy B projektuje się lewostronny parking dla samochodów osobowych w ilości 5 miejsc postojowych o wymiarach 2,5x5,0m oraz jedno miejsce o wymiarach 3,6x5,0m.

Niweletę ulicy zaprojektowano zachowując charakterystykę istniejącego ukształtowania terenu. Zaprojektowana niweleta zapewnia prawidłowe powiązanie nawierzchni jezdni, chodnika, ścieżki rowerowej z przyległym terenem.

Niweleta trasy A została zaprojektowana jako jednostajna o pochyleniu 2,326% w kierunku ul. Rolnej. Najwyżej położony punkt ma rzędną 81,28m n.p.m., a najniższy – 80,17m n.p.m. (skrzyżowanie z ul. Rolną). Różnica wysokości niwelety trasy A wynosi 1,11m.

Niweleta trasy B została zaprojektowana z 5 odcinków o różnych pochyleniach. Minimalne pochylenie wynosi 1,055%, a maksymalne – 9,500%. Wierzchołki niwelety zostały wyokrąglone odpowiednio krzywymi wypukłymi i wklęsłymi. Różnica spadków wynosi: minimalna – 1,831%; maksymalna – 4,328%. Najwyżej położony punkt ma rzędną 103,83m n.p.m., najniżej – 80,82m n.p.m. (skrzyżowanie z trasą A). Różnica wysokości niwelety trasy B wynosi 23,01m.

W projekcie przewidziano budowę zjazdów indywidualnych w miejscach lokalizacji bram oraz jednego zjazdu publicznego w miejscu wjazdu na parking przy nowobudowanych blokach.

3. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

Na ul. Rolnej przed skrzyżowaniem z nowo wybudowaną ulicą z obydwóch kierunków należy umieścić znaki D-1 „droga z pierwszeństwem”. Należy zastosować znak wielkości mini (długość boku 400mm) ustawiony w odległości do 50m od skrzyżowania.

Na ul. Rolnej zmianie ulega przejście dla pieszych na przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów. Zmianie ulega istniejące oznakowanie D-6 na znaki D-6b „Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”. Istniejące oznakowanie poziome

należy usunąć poprzez sfrezowanie i namalować nowe w postaci znaków P-10 „przeście dla pieszych” oraz P-11 „przejazd dla rowerzystów”.

Na nowej ulicy zlokalizowano 2 przejścia dla pieszych oznakowane znakami pionowymi D-6 „Przeście dla pieszych” wraz z oznakowaniem poziomym P-10 „przeście dla pieszych” i P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”, oraz jedno przeście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów oznakowany znakami D-6b „Przeście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” wraz ze znakami poziomymi P-10 „przeście dla pieszych”, P-11 „przejazd dla rowerzystów” oraz P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”.

Parking należy oznakować znakiem P-16 „Parking”. Miejsce dla samochodu uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej należy dodatkowo oznakować tabliczką T-28 „Miejsce przeznaczone dla osoby niepełnosprawnej” oraz uzupełnić oznakowaniem poziomym P-24 „Miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”.

Wyjazd ze zjazdu publicznego (z parkingu przy blokach) należy oznakować znakiem A-7 „ustęp pierwszeństwa”.

Skrzyżowanie nowej ulicy z ul. Rolną należy pozostawić w niezmienionej formie tj. znak A-7 „ustęp pierwszeństwa”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”. Zmianie ulegnie znak P-4 na P-3b „Linia jednostronnie przekraczalna krótka” oraz wymaga domalowanie znaku P-7a „Linia krawędziowa przerywana szeroka”.

W miejscu o dużym pochyleniu podłużnym należy ustawić znaki ostrzegawcze od strony podjazdu A-23 „stromy podjazd” wraz z tabliczką T-9 wskazującą rzeczywistą wartość nachylenia pojazdu z dokładnością do 1% - tj. 10%. Od strony zjazdu należy ustawić znak A-22 „niebezpieczny zjazd” wraz z tabliczką T-9 wskazującą rzeczywistą wartość nachylenia pojazdu z dokładnością do 1% - tj. 10%.

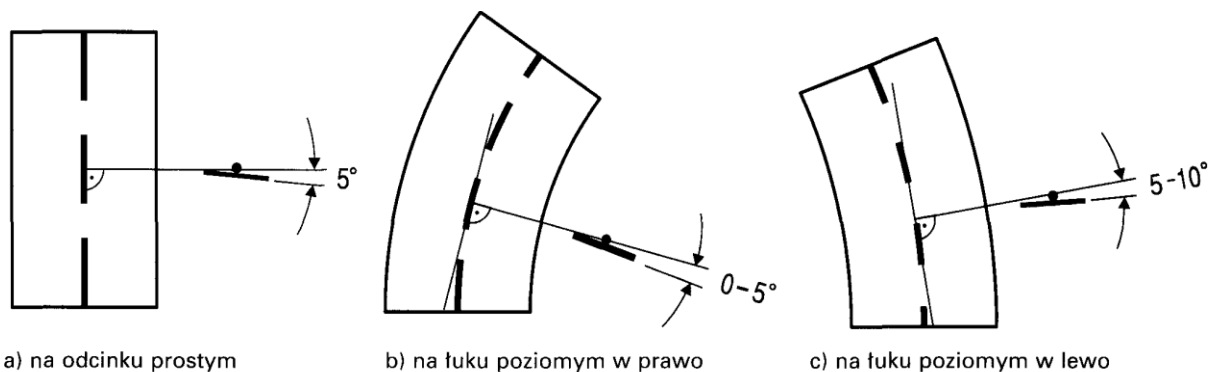
Ścieżkę pieszo-rowerową należy oznakować odpowiednio znakami C-13/16 „droga dla pieszych i rowerzystów” C-16 „droga dla pieszych” oraz C-13a/16a „koniec drogi dla pieszych i rowerzystów”. Dodatkowo na ścieżce rowerowej należy namalować oznakowanie poziome P-23 „rower” powtarzające się co 50 m. Znaki te należy ustawić zgodnie rys. 1 – Projekt stałej organizacji ruchu.

Na skrzyżowaniu trasy A z trasą B pierwszeństwo należy nadać zgodnie z rysunkiem 1. Należy to skrzyżowanie oznakować znakami D-1 „Droga

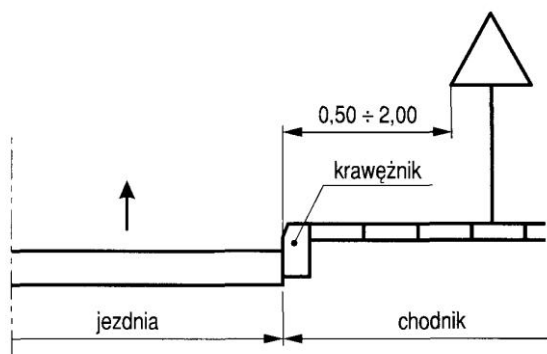
z pierwszeństwem” wraz z tabliczką T-6a „Przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowaniu”, oraz znakiem A-7 „Ustąp pierwszeństwa” wraz z tabliczką T-6c „Przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowaniu” (zgodnie z rys.1).

4. ZASADY USTAWIANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

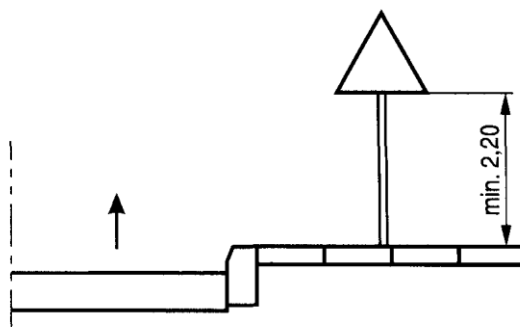
Odchylenie poziome tarczy znaku przedstawiono na grafice poniżej.



Odległości znaków od krawędzi jezdni przedstawiono na grafice poniżej.



Wysokość umieszczania znaków przedstawiono na grafice poniżej.



5. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Organizacja ruchu zostanie wprowadzona po wybudowaniu drogi – do dnia 31.12.2019 r.

Opracował:

mgr inż. Przemysław Burdajewicz