

Spis treści:

- zatwierdzenie przez Starostę Grudziądzkiego z dnia 16.01.18 r.
- pozytywne uzgodnienie z Powiatowym Zarządem Dróg w Grudziądzu z dnia 21.12.17 r.
- pozytywne uzgodnienie z Komendą Miejską Policji w Grudziądzu z dnia 23.12.17 r.

1. Podstawa opracowania

2. Zakres i cel opracowania

3. Opis projektu

- 3.1. Stan istniejący
- 3.2. Stan projektowany
- 3.3. Warunki ruchowe
- 3.4. Termin wykonania organizacji ruchu

4. Wykaz oznakowania

ETAPY I-VI

- 4.1. Oznakowanie pionowe
- 4.2. Oznakowanie poziome

5. Opis wykonania poszczególnych elementów oznakowania

Wykaz rysunków:

Rys. 1.1 – Plan orientacyjny, skala 1: 10 000

Rys. 2.1-2.2 – Schemat stałej organizacji ruchu, skala 1: 1000

Rys. 3.1-3.3 – Szczegóły, skala 1: 250

1. Podstawa opracowania

a) Projekt Budowlany:

- Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej Nr 1416c Zielnowo – Fijewo

b) Obowiązujące normy i przepisy:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r, poz. 1137 ze zmianami);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 260 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z 1999 r. poz. 430);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09. 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729 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 umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zmianami)

2. Zakres i cel opracowania

W związku z przebudową z rozbudową drogi powiatowej Nr 1416c Zielnowo – Fijewo, została zaprojektowana nowa organizacja ruchu. Projektowana organizacja ruchu uwzględnia zmiany, jakie zachodzą w geometrii przebudowywanej drogi oraz uaktualnia, poprawia oraz dostosowuje istniejącą organizację ruchu do aktualnych wymogów technicznych oraz przepisów prawa.

3. Opis projektu

3.1. Stan istniejący

Istniejąca organizacja ruchu nie uwzględnia zmian jakie zachodziły w przepisach odnośnie znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. W związku z tym część oznakowania jest nieaktualna zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Znaki pionowe są już mocno zużyte, a w niektórych miejscach można zauważyć braki w oznakowaniu pionowym. Część znaków znajduje się w nieprawidłowych odległościach od oznakowywanych poszczególnych zagrożeń, zmian geometrii drogi, skrzyżowań lub przeszkód na drodze.

3.2. Stan projektowany

Podczas projektowania stałej organizacji ruchu położono ogromny nacisk na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ze względu na remont drogi zwiększy się średnia prędkość z jaką będą poruszały się pojazdy po drodze. W związku z tym na odcinkach najbardziej newralgicznych oraz w miejscach gdzie łuki poziome o małych promieniach wymagają szczególnej ostrożności wprowadza się ograniczenia prędkości.

W projekcie uwzględniono przepisowe odległości znaków, w szczególności z grupy znaków ostrzegawczych, gdzie zalecana odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego przy prędkości dopuszczalnej poniżej 60 km/h wynosi 50-100 metrów, a przy prędkości 90 km/h wynosi 250-300 metrów.

Projekt zakłada również uzupełnienie i uaktualnienie oznakowania przystanków, w celu dostosowania jego do projektowanych zatok oraz peronów. Tam gdzie występuje brak zatoki zaprojektowano oznakowanie poziome w formie linii przystankowej P-17.

Zaprojektowano oznakowanie poziome w formie linii krawędziowych na całej długości drogi. Ponieważ droga ma szerokość 5,5m nie projektuje się linii segregacyjnych na całej długości drogi, a jedynie w miejscach niebezpiecznych.

Ewentualne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci barier energochłonnych lub barierek drogowych uwzględnia osobne opracowanie w postaci projektu budowlanego. Z tego względu w projekcie nie uwzględnia się w/w elementów.

3.3. Warunki ruchowe

Parametry projektowe:

- szerokość jezdni 5,5m z poszerzeniami na łukach
- nawierzchnia jezdni bitumiczna
- prędkość projektowana 40km/h na obszarze zabudowanym i 50km/h poza obszarem zabudowanym
- klasa drogi - Z
- kategoria ruchu – KR3
- zjazdy do posesji
- zatoki autobusowe szer. 3,0m
- perony
- chodniki szer. 2,0m
- pobocza utwardzone szer. 1,0m

3.4. Termin wykonania organizacji ruchu

Planowany termin: luty 2018r. – styczeń 2020.

4. Wykaz oznakowania pionowego

ETAP I

4.1. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie istniejące do wymienienia na nowe lub usunięcia: **brak**

Nowe oznakowanie pionowe do ustawienia:

Lp.	Symbol	Ilość [szt.]	Wielkość	Typ folii odblaskowej
1.	A-4	2	średnia (S)	2
2.	A-6a	1	średnia (S)	2
3.	T-2	1	średnia (S)	2
4.	T-3	1	średnia (S)	2

Ilość nowych słupków: 3 szt.

4.2. Oznakowanie poziome

Nowe oznakowanie poziome do wymalowania:

Lp.	Symbol	Długość [mb]	Ilość [szt.]	Powierzchnia [m ²]	Materiał
1.	P-7c (przerywana)	97,5	-	5,9	termoplastyczny
2.	P-7d (ciągła)	1907,7	-	228,9	termoplastyczny

RAZEM: 234,8 m²

ETAP II

4.1. Oznakowanie pionowe

UWAGA! Wszystkie istniejące znaki pionowe należy wymienić na nowe.

Oznakowanie istniejące do wymienienia na nowe:

Lp.	Symbol	Ilość [szt.]	Wielkość	Typ folii odblaskowej
1.	A-7	2	średnia (S)	2
2.	E-17a	3	mała (M)	2
3.	E-18a	3	mała (M)	2
4.	T-1	1	średnia (S)	2

Ilość istniejących słupków: 5 szt.

Oznakowanie pionowe do usunięcia:

Lp.	Symbol	Ilość [szt.]	Wielkość	Typ folii odblaskowej
1.	A-1	2	średnia (S)	2
2.	A-2	1	średnia (S)	2
3.	A-3	1	średnia (S)	2
4.	B-18	1	średnia (S)	2
5.	D-15	2	średnia (S)	2
6.	T-0	2	średnia (S)	2
7.	T-4	1	średnia (S)	2

Łączna ilość słupków do usunięcia: 7 szt.

Nowe oznakowanie pionowe do ustawienia:

Lp.	Symbol	Ilość [szt.]	Wielkość	Typ folii odblaskowej
1.	A-1	1	średnia (S)	2
3.	A-2	1	średnia (S)	2
3.	A-3	2	średnia (S)	2
4.	A-4	1	średnia (S)	2
5.	A-6a	1	średnia (S)	2
6.	A-7	2	średnia (S)	2
7.	B-33	8	średnia (S)	2
8.	B-34	1	średnia (S)	2
9.	C-13a	2	średnia (S)	2
10.	C-13/16	4	średnia (S)	2

11.	D-15	2	średnia (S)	2
12.	D-42	1	średnia (S)	2
13.	D-43	1	średnia (S)	2
14.	T-0	2	średnia (S)	2
15.	T-2	3	średnia (S)	2

Ilość nowych słupków: 23 szt.

4.2. Oznakowanie poziome

Nowe oznakowanie poziome do wymalowania:

Lp.	Symbol	Długość [mb]	Ilość [szt.]	Powierzchnia [m ²]	Materiał
1.	P-1e	8,0	-	1,0	termoplastyczny
2.	P-4 (ciągła)	42,5	-	10,2	termoplastyczny
3.	P-7c (przerywana)	375,4	-	22,5	termoplastyczny
4.	P-7d (ciągła)	4152,4	-	498,3	termoplastyczny
5.	P-13 (przerywana)	24,5	-	6,4	termoplastyczny

RAZEM: 538,4 m²

5. Opis wykonania poszczególnych elementów oznakowania

Dla znaków drogowych pionowych z licem wykonanym z folii odblaskowej typu 1 tarcze znaków drogowych należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej, zaś dla folii odblaskowej typu 2 z blachy stalowej ocynkowanej lub aluminiowej w ramce na całym obwodzie. Słupki do znaków drogowych muszą być wykonane z rury stalowej ocynkowanej, z jednego kawałka, bez spawów lub innych łączeń, z kotwą betonową oraz zaślepką. W dolnej części słupka musi znajdować się element kotwiący zapobiegający wyrwaniu i obróceniu znaku w trakcie eksploatacji. Dla sumarycznej powierzchni znaków do 0,75m² i sumarycznej wysokości znaków do 1,30m należy stosować słupki o średnicy do 60mm i grubości ścianki min. 3,20mm. Dla sumarycznej powierzchni znaków do 1,20m² i wysokości znaków do 1,70m należy stosować słupki średnicy do 76,10mm i grubości ścianki min. 3,60mm.

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać w technice trwałej, jako oznakowanie grubowarstwowe przy zastosowaniu masy termoplastycznej. Zastosowana masa musi posiadać aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie. Grubość nakładki termoplastycznej nie może być mniejsza niż 3mm.

Opracował:
mgr inż. Arkadiusz Jan Jaczun
upr. KUP/0105/POOD/11
specjalność drogowa bez ograniczeń