

FIRMA BUDOWLANA „E.Z.O.P.” ZBIGNIEW PAJĄK

Błękit 35E, 77-400 Złotów

NIP : 767-129-13-30, REGON : 570795239

kom. +48 797 171 630, e-mail. pajak@firma-ezop.pl

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT:

Włączenie drogi wewnętrznej (przebudowy zjazdów) do drogi wojewódzkiej nr 188 /Człuchów/ - Debrzno - Złotów - Piła na odcinku pomiędzy miejscowościami Klukowo - Błękit.

LOKALIZACJA:

Klukowo – Błękit ; Gmina Złotów
Jedn. ewid. Złotów – 303108_2.0047
obr. ewid. 0047 Błękit
dz. ewid. nr. 115/3
obr. ewid. 0048 Klukowo
dz. ewid. 25/2, 380/4

BRANŻA:

Drogowa

INWESTOR:

Gmina Złotów

ADRES:

ul. Leśna 7, 77 – 400 Złotów

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Zbigniew Pająk	
OPRACOWAŁA:	mgr inż. Katarzyna Cebrat	

ZŁOTÓW, Listopad 2018 r.

SPIS TREŚCI

I. KARTA UZGODNIEŃ.....	3
II. CZĘŚĆ OPISOWA	4
1. Podstawa opracowania.....	4
2. Przedmiot opracowania.	4
3. Materiały wyjściowe.	4
4. Cel opracowania.	4
5. Opis stanu istniejącego.	4
6. Opis przyjętych rozwiązań.	5
7. Zasady umieszczania znaków w pasie drogowym.	5
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.	9
1. Plan orientacyjny	– rys. nr 1
2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania w skali 1:500	– rys. nr 2
3. Projekt docelowej organizacji ruchu w skali 1:500	– rys. nr 3
4. Trójkąt widoczności w skali 1:500	– rys. nr 4

I. KARTA UZGODNIENÍ

Lp.	Data	Uwagi

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.

- Umowa z Zamawiającym,
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500,
- Wizja w terenie.

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu w ramach włączenia drogi wewnętrznej (przebudowy zjazdów) do drogi wojewódzkiej nr 188 na odcinku pomiędzy miejscowościami Klukowo - Błękwit.

3. Materiały wyjściowe.

- a) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2222, z późn.zm.),
- b) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r., poz. 1260, z późn.zm.),
- c) Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393, z późn.zm.),
- d) 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. z 2017 r. poz. 784),
- e) 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. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późn.zm.),
- f) 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. z 2016 poz. 124).

4. Cel opracowania.

Projekt opracowano w celu wprowadzenia nowej (docelowej) organizacji ruchu w związku z planowanym włączeniem drogi wewnętrznej (przebudowy zjazdów) do drogi wojewódzkiej nr 188 /Człuchów/ - Debrzno - Złotów - Piła na odcinku pomiędzy miejscowościami Klukowo - Błękwit.

Planowana data wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu: wrzesień 2019 r.

5. Opis stanu istniejącego.

Na drodze wojewódzkiej nr 188 /Człuchów/ - Debrzno - Złotów - Piła na odcinku pomiędzy miejscowościami Klukowo - Błękwit występuje nawierzchnia bitumiczna z oznakowaniem poziomym i pionowym zgodnie z inwentaryzacją umieszczoną na rys. nr 2. Wzdłuż całej drogi wojewódzkiej występują pobocza gruntowe porośnięte roślinnością i rowy odwadniające. Droga dojazdowa objęta inwestycją posiada

istniejący zjazd o nawierzchni z kruszywa.

6. Opis przyjętych rozwiązań.

W ramach planowanej przebudowy drogi wewnętrznej założono montaż na dwóch zjazdach znaków stop B-20 wraz z oznakowaniem poziomym w postaci linii bezwzględnego zatrzymania P-12 oraz linii podwójnej ciągłej P-4 oraz wykonanie na drodze wojewódzkiej nr 188 oznakowania poziomego w postaci linii pojedynczej przerywanej (prowadząca szeroka) P-1e, linii podwójnej ciągłej P-4 oraz lokalnym przedłużeniem linii krawędziowej przerywanej P-7a.

Docelową organizację ruchu wprowadza się w celu uporządkowania ruchu oraz uspokojenia ruchu pojazdów. Głównym zamierzeniem planowanej zmiany organizacji ruchu jest poprawa bezpieczeństwa.

Miejsce robót należy oznakować zgodnie z załączonymi schematami, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu pierwotnego. Szczegółowe rozwiązania docelowej organizacji ruchu przedstawiono na rysunku nr 2.

7. Zasady umieszczania znaków w pasie drogowym.

7.1. Umieszczanie znaków:

1. Po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu;
2. Nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu;
3. Po lewej stronie jezdni:
 - a. samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
 - b. jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
 - c. na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G;
4. Na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony;
5. Na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku.
6. Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

7.2. Sposób umieszczania znaków.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

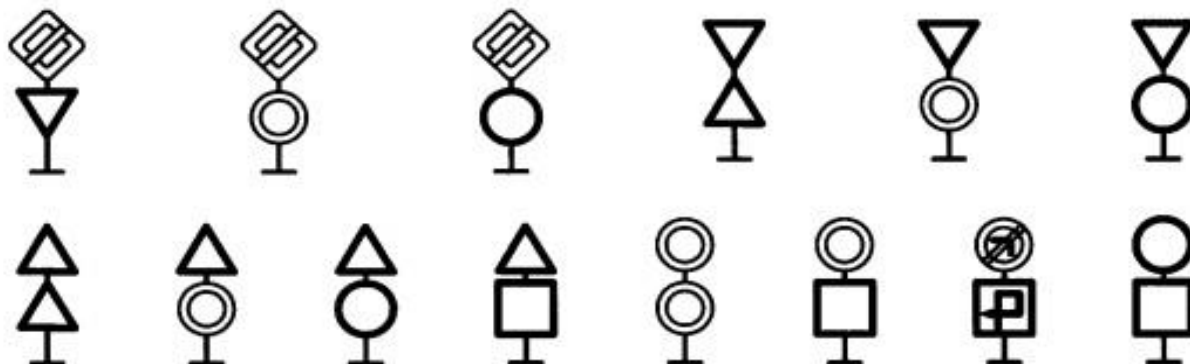
- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,

— 10 m na pozostałych drogach.

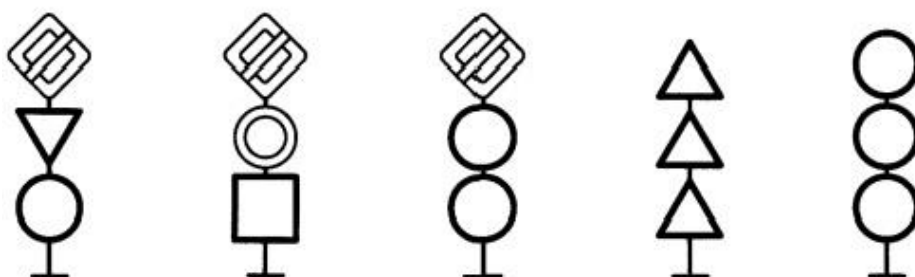
Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Dopuszczalne sposoby rozmieszczenia znaków pokazano na rysunku poniżej:

- sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym:



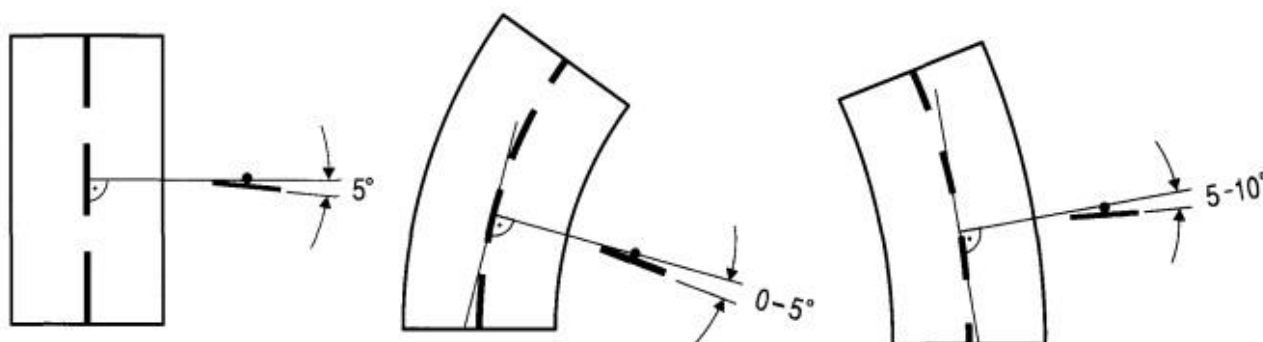
- sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



7.3. Poziome odchylenie tarczy znaku.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

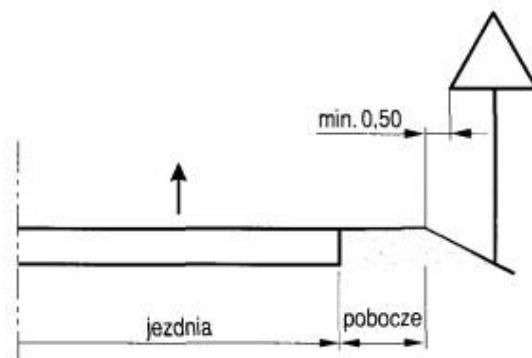
Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na rysunkach poniżej:



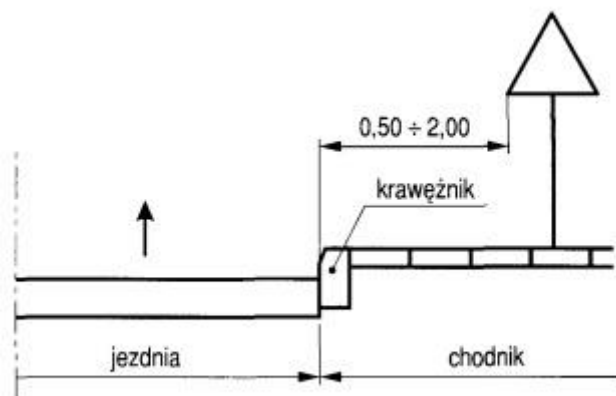
a) na odcinku prostym b) na tuku poziomym w prawo c) na tuku poziomym w lewo

7.4. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:



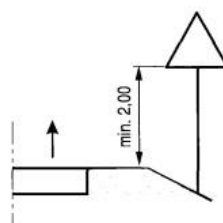
a) na drodze



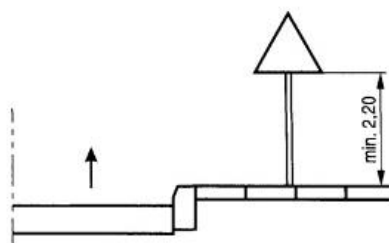
c) na ulicy

7.5. Wysokość umieszczenia znaków:

Wysokość umieszczenia dużych drogowskazów w kształcie strzały (E-3) powinna być tak dobrana, aby zapewnić jak najlepszą widoczność drogowskazu, nie pogarszając warunków widoczności na skrzyżowaniu.



a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



j) kategorii A, B, C, D, F, G

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Odległości znaków od krawędzi jezdni przedstawione na rysunkach powyżej powinny być zachowane również w stosunku do znaków, np. nakazu lub drogowskazów w kształcie strzały,

które mogą być umieszczane równolegle do krawędzi jezdni. Odległość mierzy się wówczas do powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym jezdni. Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględniać, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) podano w tabeli poniżej. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, które mogą być umieszczane w poziomie nawierzchni jezdni. Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F, to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości podanej w tabeli poniżej. Na ulicach w obszarach zabudowanych przez niżej umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami.

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi	min. 2,00 (min. 1,50)	min. 2,00 (2,20)

7.6. Wymiary znaków pionowych w podziale na grupy:

Grupa znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne
		Długość boku	Średnica	Długość podstawy	Wysokość (n=0,1,2)
Wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300n
Duże	D	1050	900	900	900+225n
Średnie	S	900	800	600	600+150n
Małe	M	750	600	600	600+150n
Mini	MI	600	400	400	400+10

Opracował :

mgr inż. Zbigniew Pająk

Złotów, Listopad 2018 r.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA