

Tytuł projektu: OPRACOWANIE DOKUMENTACJI BUDOWLANO- WYKONAWCZEJ BUDOWY CHODNIKA W RAMACH MODERNIZACJI UL. WIŚLAŃSKIEJ W USTRONIU		
Tytuł rysunku: Projekt stałej organizacji ruchu		Data: 05.2016
Lokalizacja: ul. Wiślańska		Miejscowość: Ustroń
Opracował: mgr inż. Łukasz Kwapiński	Nr uprawnień: SLK/2963/P00D/10	Podpis:
Pracownia: F.H.U. „OPTIMA” Krystyna Sołoducha 43-410 Zebrzydowice ul. Topolowa 15		Inwestor: MIASTO USTROŃ ul. Rynek 1 43-450 Ustroń

SPIS ZAWARTOŚCI

I CZĘŚĆ OPISOWA

- 1.1. Przedmiot opracowania**
- 1.2. Podstawa opracowania**
- 1.3. Charakterystyka drogi**
- 1.4. Projektowana stała organizacja ruchu**
- 1.5. Uwagi**
- 1.6. Termin realizacji**

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- OT-1 Plan orientacyjny**
- OT-2 Projekt stałej organizacji ruchu**

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest docelowa organizacji ruchu dla zadania związanego z budową chodnika w ramach modernizacji ul. Wiślańskiej w Ustroniu.

1.2. Podstawa opracowania

- 1.2.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. nr 108 poz. 908 ze zmianami);
- 1.2.2. 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 2003 r. nr 177 poz. 1729);
- 1.2.3. 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);
- 1.2.4. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury 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 ze zmianami);
- 1.2.5. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. nr 19 poz. 115 ze zmianami);
- 1.2.6. Inwentaryzacja w terenie.

1.3. Charakterystyka dróg

Nazwa drogi:	ul. Wiślańska
Kategoria drogi:	gminna
Numer ewid.:	brak
Szerokość jezdni:	6,50 – 7,00 m
Ilość pasów ruchu	2
Klasa techniczna drogi:	L
Nawierzchnia:	asfaltowa
Oznakowanie istniejące:	pionowe i poziome
Dopuszczalna prędkość:	50 km/h (60 km/h),
Projektowany chodnik	szer. 2,00 m jednostronny, dług. ok. 500 m.

Istniejąca organizacja ruchu: w ciągu drogi występuje oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu. Droga jest podporządkowana względem drogi powiatowej ul. Wczasowej (znak B-20 oraz T-6 na wylocie drogi). Na odcinku objętym opracowaniem występuje skrzyżowanie z ul. Pod Grapą oznakowanie za pomocą znaków D-1 i D-4b (na wylocie z drogi podporządkowanej znajduje się znak B-20) oraz drogą wewnętrzną bez przejazdu za obiektem mostowym (brak znaku określającego pierwszeństwo). Przed skrzyżowaniem z ul. Wczasową na jezdni zlokalizowane są poprzeczne pasy o nawierzchni brukowej bez stosownego oznakowania pionowego oraz niespełniające wymogi rozporządzenia. Oznakowanie poziome występuje w postaci linii segregacyjnych oraz linii P-12.

1.4. Projektowana stała organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi uzupełnienie projektu budowlanego budowy chodnika wzdłuż ulicy Wiślańskiej. Zgodnie z dokumentacją przetargową przewidziano dokonanie jedynie niezbędnych korekt istniejącego oznakowania pionowego.

Przewidziano wdrożenie następujących rozwiązań:

- likwidację pasów poprzecznych z kostki brukowej na jezdni niespełniających wymogów Rozporządzenia nr 220 poz. 2181
- wykonanie elementów uspokojenia ruchu tj .progów akustycznych na jezdni w rejonie ul. Wczasowej według załączonego schematu z mas chemoutwardzalnych grubowarstwowych,
- likwidacja tabliczki T-6 pod znakiem B-20 (zgodnie z decyzją organu zarządzającego ruchem),
- oznakowanie drogi wewnętrznej w rejonie obiektu mostowego przy pomocy znaków D-46 i D-47 (zgodnie z decyzją organu zarządzającego ruchem),
- przeniesienie znaków D-1 nad znaki D-4b.

Progi akustyczne

W celu ostrzeżenia kierowców o zbliżaniu się do skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem jazdy zastosować na jezdni progi akustyczne mające za zadanie spowolnienie ruchu pojazdów poprzez efekt wibracyjno-akustyczny przed miejscem wymagającym ograniczenia prędkości przez umieszczenie na pasie ruchu w poprzek jezdni grupy pięciu poprzecznych linii koloru czerwonego o szerokości 12 cm i 12 cm odstępie między nimi. Wykonanie sprzętem specjalistycznym z mas grubowarstwowych termoplastycznych.

Pierwszy zestaw progów wykonać w odległości nie mniejszej niż 5,00 m od linii P-12 na skrzyżowaniu z ulicą Wczasową. Pozostałe zestawy wykonać w rozstawie jak na schemacie.

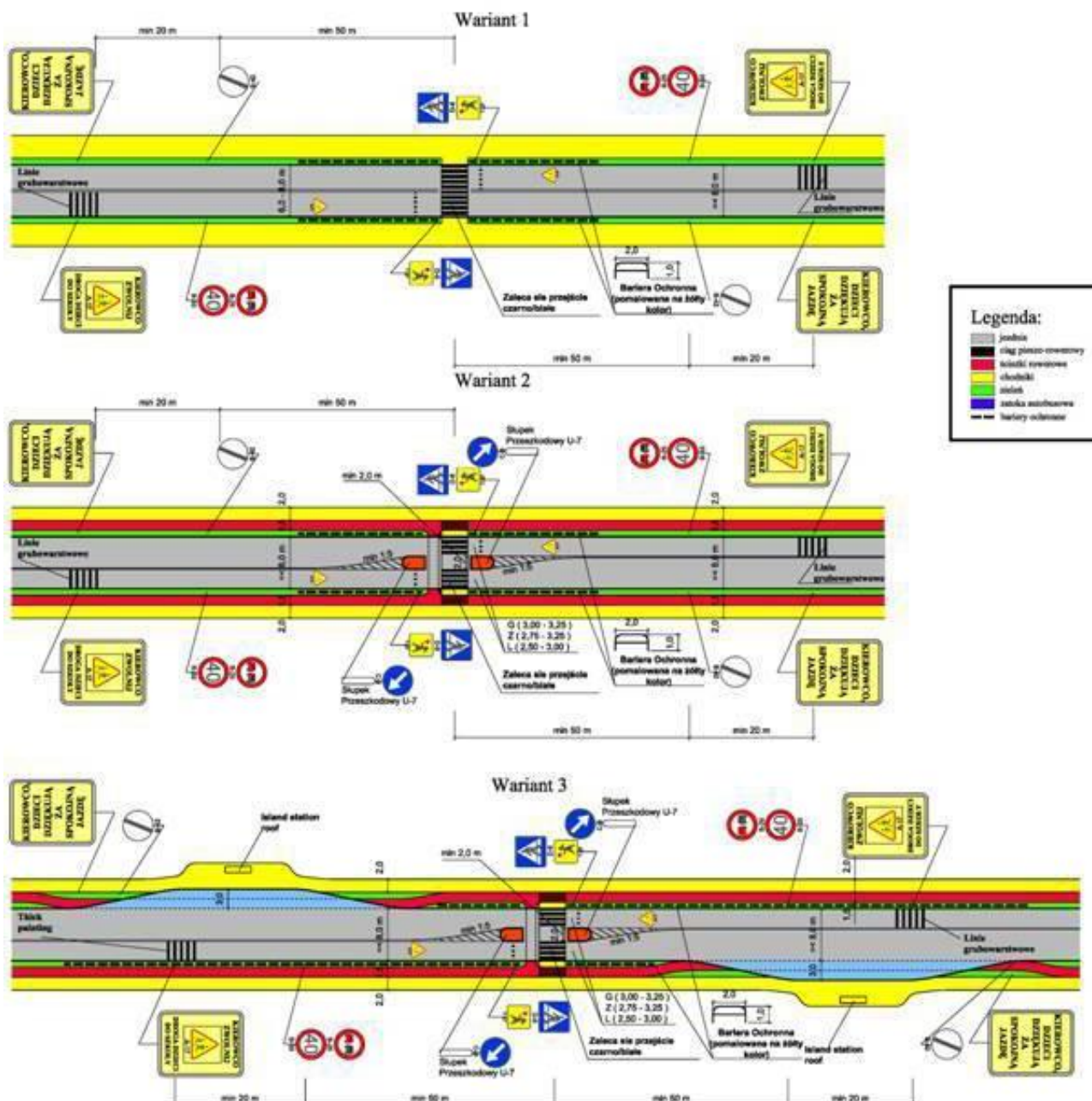
Uzasadnienie oraz podstawa prawna zastosowania ww. elementów uspokajania ruchu:

Stosowanie ww. rozwiązań nie zostało uwzględnione w Rozporządzeniu 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), jednakże zgodnie z opracowaniem Biura Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. pn. „ZASADY USPOKAJANIA RUCHU NA DROGACH ZA POMOCĄ FIZYCZNYCH ŚRODKÓW TECHNICZNYCH” sporządzonego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, umowa nr TRD/1/2008 z dnia 05.02.2008 r.:

Dotychczas dopuszczono do stosowania w Polsce jedynie dwa rodzaje fizycznych środków wymuszających zmniejszenie prędkości jazdy [14]. Są to progi zwalniające i progi podrzutowe, które można stosować jedynie na drogach niższych klas i w ściśle określonych miejscach oraz wyłącznie w przypadkach (cyt.) „...gdy inne metody nie są skuteczne”. Zapis ten skutecznie ogranicza zakres stosowania progów zwalniających na polskich drogach, ale jednocześnie nie wyklucza możliwości stosowania „innych metod”, które w konsekwencji nie zostały nigdzie zdefiniowane. Oznacza to, że istnieje prawna możliwość stosowania praktycznie dowolnych metod zmierzających do fizycznego ograniczenia prędkości jazdy, również na drogach wyższych klas, z wyłączeniem progów zwalniających i podrzutowych (jedynych ujętych w w/w rozporządzeniu). W praktyce daje to możliwość korzystania ze sprawdzonych rozwiązań stosowanych w innych krajach, w tym głównie rozwiązań holenderskich”.

Przykład zastosowania progów akustycznych według powyższego opracowania KRBRD:

Zalecana Organizacja Ruchu Przy Szkołach



Mając na względzie powyższe uwarunkowania zaprojektowano elementy uspokojenia ruchu poprzez zastosowanie pasów z mas grubowarstwowych wywołujących efekt akustyczny. Sposób oznakowania zamieszczono w dołączonym rysunku nr 2.

1.5. Uwagi

- 1.5.1. Wszystkie znaki pionowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do oznakowania muszą być atestowane oraz wykonane z materiałów odblaskowych.
- 1.5.2. Konstrukcje wsporcze do znaków muszą zapewnić ich stabilność.
- 1.5.3. Wymagania odnośnie ustawienia oznakowania zgodnie z Dz. U. Nr 220, poz. 2181 i załącznikami nr 1-4.
- 1.5.4. Skrajnia pozioma ustawienia znaków pionowych - 0,5 m od krawędzi drogi.

Skrajnia pionowa - minimum 2,00 m w poboczu i 2,20 w chodniku.

1.6. Termin realizacji

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu nie później niż do: 31.12.2017 r.