

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Zakres opracowania
3. Opis rozwiązań projektowych
4. Oznakowanie pionowe
5. Oznakowanie poziome
6. Wykaz projektowanych znaków
7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

8. Rys. Nr 1 - Schemat oznakowania – skala 1:500
9. Rys. nr 2 - Mapka orientacyjna

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- a) umowy na prace projektowe nr 89/ZI/09 z dnia 21.12.2009r. pomiędzy Miastem Ełk a Zakładem Usług Drogowych „DROTECH” Wojciech Wielgat w Ełku,
- b) rozporządzenia 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. Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami),
- c) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98 poz. 602 z późn. zm.),
- d) rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393),
- e) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz.1729),
- f) 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 na drogach (Dz. U. Nr 220 poz.2181).

2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacja ruchu na ulicy Sikorskiego w Ełku na odcinku od ulicy Łukasiewicza do ulicy Dolnej. Zakres prac przewiduje:

- oznakowanie poziome,
- oznakowanie pionowe.

Zakres opracowania przedstawiono na rys. nr 1 w części graficznej opracowania.

3. Opis rozwiązań projektowych

Ulica klasy Z. Początek opracowania w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Łukasiewicza), koniec w km rob. 0+901,28 (skrzyżowanie z ulicą Dolną). Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o podstawowej szerokości 7,0 m. Od strony południowej zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 i 2,5 m oraz zatokę postojową o głębokości 5,0 m prostopadłą do jezdni. Od strony północnej zaprojektowano odcinki chodnika o szerokości 2,0 m. Załamania trasy zostały wyłagodzone poprzez wpisanie łuków poziomych o wartości promienia od R=100 do R=500 m. W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie z pojedynczym torem kolejowym. Prędkość projektowa: 40 km/h.

Przekrój normalny:

- jezdnia – 7,0 m; nawierzchnia bitumiczna,
- chodnik – 2,0 – 2,5 m; nawierzchnia z kostki brukowej betonowej,
- parking – 5,0 m; nawierzchnia z kostki brukowej betonowej.

Obramowanie jezdni, zatok postojowych - krawężnik betonowy 20x30 cm.

Odwodnienie powierzchniowe poprzez projektowane wpusty uliczne do istniejącej i projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

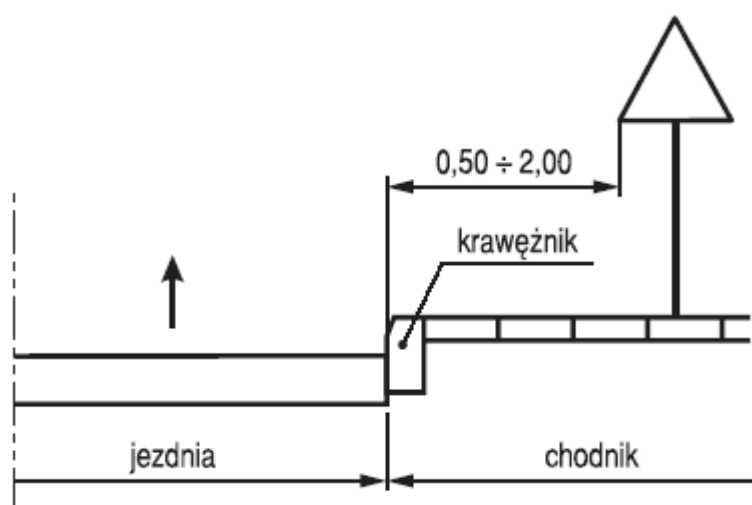
Ruch drogowy

Na terenie będącym przedmiotem niniejszego opracowania występuje ruch samochodów osobowych oraz ciężarowych. Kategorię ruchu docelowo sklasyfikowano jako KR 3. Rozpatrywany teren położony jest na obszarze zabudowanym, maksymalna dopuszczalna prędkość pojazdów wynosi 50 km/h.

4. Oznakowanie pionowe

Projekt oznakowania pionowego obejmuje znaki ostrzegawcze, nakazu i informacyjne. Lokalizację znaków pionowych przedstawiono na planie w skali 1:500 (rys. nr 1).

Do wykonania oznakowania należy zastosować znaki o wielkości „średnie”. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 1. Lica znaki A-7, B-20, D-6 powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2. Do znaków powinny być zastosowane słupki wykonane z rur stalowych ocynkowanych o średnicy 60 mm. Tarcze znaków należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej o gr. 1,25 mm. Elementy mocujące powinny być wykonane z materiałów ocynkowanych. Zamontowane tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie te powinno wynosić ok. 5 stopni. Dolną krawędź znaku, znaków lub tabliczki pod znakiem należy umieścić na wysokości 2,20 m od poziomu nawierzchni jezdni lub chodnika. Znaki należy umieścić w odległości 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni. Znaki należy umieścić w sposób przedstawiony na poniższym rysunku.



5. Oznakowanie poziome

Do wykonania oznakowania poziomego należy użyć materiałów cienkowarstwowych odblaskowych. Lokalizację projektowanego oznakowania poziomego przedstawiono na planie w skali 1:500 (rys. nr 1).

6. Wykaz projektowanych znaków pionowych i poziomych

Lp.	Rodzaj znaku	Symbol	Ilość
Oznakowanie pionowe			
1	Ustąp pierwszeństwa	A-7	4
2	Próg zwalniający	A-11a	2
3	Przejazd kolejowy bez zapór	A-10	2
4	Stop	B-20	2
5	Ograniczenie prędkości do 20 km/h	B-33	2
6	Droga z pierwszeństwem przejazdu	D-1	4
7	Koniec drogi z pierwszeństwem przejazdu	D-2	1
8	Przejście dla pieszych	D-6	8
9	Słupek wskaźnikowy	G-1a	2
10	Słupek wskaźnikowy	G-1b	2

11	Słupek wskaźnikowy	G-1c	2
12	Krzyż św. Andrzeja	G-3	2
13	Tabliczka „20 m”	T-1	2
14	Tabliczka	T-6a	4
15	Wygrozdzenie segmentowe typu „olsztyńskiego”	U-12a	12 m
Oznakowanie poziome			
13	Linia podwójna ciągła	P-4	30 m
14	Linia krawędziowa przerywana wąska	P-7c	8 m
15	Przejście dla pieszych	P-10	50 m ²
16	Linia bezwzględnego zatrzymania	P-12	7 m
17	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	P-13	6 m
18	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	P-14	16,5 m

7. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: do dnia 31.12.2011 r.

Ełk, sierpień 2010 r.

Opracował