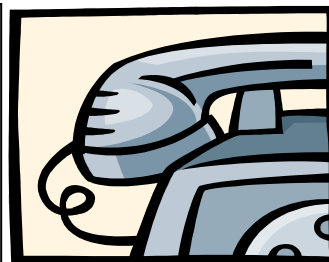




Usługi Projektowe
mgr inż. Robert Szczepanek
58-100 Świdnica
ul. Boduena 2/1
tel. (074) 851 34 79
kom. 0607 667 901



PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

INWESTYCJA: MODERNIZACJA DROGI POWIATOWEJ NR 2075 D.

Temat: Projekt organizacji ruchu docelowego w związku z modernizacją drogi powiatowej nr 2075 D oraz budową ścieżki pieszo – rowerowej relacji Środa Śl. - Ciechów.

Stadium: PROJEKT WYKONAWCZY

Inwestor: Powiat Średzki 55-300 Środa Śl. ul. Wrocławska 2

Projektant: mgr inż. Robert Szczepanek

Rozdzielnik:

Egz.1	Inwestor
Egz.2	Inwestor
Egz.3	Inwestor
Egz.4	Inwestor
Egz.5	Starostwo Powiatowe w Środzie Śl.

Świdnica maj 2007r.

I.

KARTA UZGODNIENÍ

**PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO W ZWIĄZKU
Z PRZEBUDOWĄ DROGI POWIATOWEJ NR 2075 D ETAP III.**

UZGODNIENIA:

NAZWA INSTYTUCJI (pieczęć)	UWAGI

ZATWIERDZENIE:

--	----------------------------------

Spis treści:

I. KARTA UZGODNIENÍ

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

1.2. Dane ogólne

1.3. Podstawa opracowania

1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

2. Opis stanu istniejącego

3. Opis rozwiązań projektowych

3.1. Wymogi i zalecenia

3.2. Przyjęte założenia projektowe

3.3. Opis oznakowania robót

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Schematy projektowanego oznakowania

1: 1000

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu docelowego w związku z przebudową drogi powiatowej nr 2075 D etap III obejmujący odcinek Środa Śląska – Ciechów. Organizację ruchu drogowego wprowadza się od 01.11.2007r.

1.2. Dane ogólne

Temat:	Projekt organizacji ruchu docelowego w związku z przebudową drogi powiatowej nr 2075 D oraz budową ścieżki pieszo – rowerowej na odcinku Środa Śląska - Ciechów.
Dotyczy opracowania:	Przebudowa drogi powiatowej nr 2075 D etap III.
Branża:	Drogowa – organizacja ruchu
Inwestor:	Powiat Średzki
Projektant:	mgr inż. Robert Szczepanek

1.3. Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie wykonano w oparciu o umowę zawartą z Powiatem Średzkim.

1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

Niniejszy projekt wykonano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- Projekt budowlany dotyczący zadania
- Ustawa z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym DZ.U. nr 98 poz. 602.
- Rozporządzenie MI oraz MSWiA z dnia 31.07.2002r. „Znaki i sygnały drogowe”.
- Rozporządzenie MI z dnia 23.09.2003r. „W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem”.
- wizja w terenie.

2. Opis stanu istniejącego

Droga powiatowa nr 2075 D o nawierzchni asfaltowej stanowi drogę klasy G. Szerokość jezdni 6,5 m. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanej drodze wynosi 50 km/h w terenie zbudowanym i 90 km/h poza terenem zabudowanym. Brak części oznakowania skrzyżowań oraz oznakowania drogi. Istniejące oznakowanie znakami wielkości średniej.

3. Opis rozwiązań projektowych

3.1. Wymogi i zalecenia

3.1.1. Znaki drogowe

- Zasady ogólne

Znaki pionowe umieszcza się:

- po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu,
- po lewej stronie jezdni, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy z określonej strony znaku.

- Sposób umieszczania znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach. Wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się mocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystanie słupków linii telekomunikacyjnej, latarni, słupów trakcyjnych do mocowania na nich konstrukcji podtrzymujące tarczę znaków pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu. Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej 10 m. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

- odblaskowych o ok. 5° w kierunku jezdni,

- Odległość znaków od jezdni

Odległość znaków pionowych powinna wynosić:

- na drogach z poboczami gruntowymi na krawędzi pobocza, jednak w odległości nie mniejszej niż 0.5 m od krawędzi jezdni,
- na ulicach w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się poziomo od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, Koła, kwadratu, prostokąta).

- Wysokość umieszczania znaków

Wysokość umieszczania znaków powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze, jednak nie może być niższa niż 2 m na ulicach oraz 1,5 m na drogach nie będących ulicami w obszarze zabudowanym.

3.2. Przyjęte założenia projektowe

Przy opracowaniu niniejszego projektu organizacji ruchu w pasie drogowym przyjęto następujące założenia:

- Oznakowanie nowych skrzyżowań oraz uzupełnienie istniejącego oznakowania znakami D-1, A-1, A-6a, A7.
- Przy skrzyżowaniu zlokalizowane zostają przystanki autobusowe oznakowane znakami D-15.

- W związku z budową ścieżki pieszo – rowerowej wprowadza się zakaz ruchu rowerów wzdłuż drogi.
- Szerokość jezdni po przebudowie wynosi 6,5 – 7 m, dlatego wprowadza się oznakowanie poziome w formie linii rozgraniczającej pasy ruchu (P-1b, P-1e, P-2a, P-3b, P-4).
- Wprowadza się oznakowanie poziome przejść dla pieszych P-10 oraz P-14.
- W miejscach włączenia dróg podporządkowanych należy wykonać znakowanie poziome P-13.

Opracował:

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA