

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ULICY DALEKIEJ W PIOTRKOWIE TRYB.

INWESTOR: **Miasto Piotrków Tryb.
Pasaż Rudowskiego 10
97-300 PIOTRKÓW TRYB.**

BRANŻA: Drogi – Organizacja ruchu

OPRACOWAŁ: **mgr inż. Tadeusz Budkowski
„VIA” Usługi Techniczne i Projektowe
w Budownictwie Drogowym
97-300 Piotrków Tryb. ul. Wiślana 22B**

Projekt zawiera 6 ponumerowanych stron

Listopad 2012 r.

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- Inwentaryzacja stanu istniejącego;
- Uzgodnienia branżowe z Inwestorem.
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załączniki nr 1 – 4 do rozporządzenia 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);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 ze zmianami);
- 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 1999 r. Nr 43, poz. 430);

2. Zakres opracowania.

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie stałej organizacji ruchu drogowego w związku z budową ul. Dalekiej na odcinku od istniejącego odcinka do ulicy Wierzeje w Piotrkowie Tryb.

3. Charakterystyka drogi i ruchu drogowego.

Ulica Daleka zaliczona jest do kategorii dróg gminnych i posiada klasę L. Na odcinku objętym opracowaniem to jest do skrzyżowania z ulicą Wierzeje posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni mineralno-bitumicznej szerokości około 6,5 m oraz obustronnymi pobocznymi gruntowymi szerokości ok. 1,5m. Na dalszym odcinku to jest do skrzyżowania z ulicą Sulejowską (leżącą w ciągu drogi krajowej nr 12) posiada przekrój półuliczny z jednostronnym chodnikiem dla pieszych szerokości 1,5m przyległym do jezdni.

Ulica Wierzeje zaliczona jest do kategorii dróg gminnych klasy L w rejonie opracowania posiada przekrój półuliczny o jezdni mineralno-bitumicznej szerokości ok. 7,5 m oraz jednostronnym chodnikiem szerokości 1,5m.

Ulica Daleka skomunikowana jest z ulicą Sulejowską poprzez skrzyżowanie czterowłotowe z sygnalizacją świetlną. Ulice Wierzeje i Daleka tworzą skrzyżowanie zwykłe trójwłotowe na którym ustalono relację nadrzędną na kierunku wschód - południe.

Ulica Wierzeje w kierunku zachodnim od skrzyżowania z ulicą Daleką jest bez przejazdu zakończona placem do zawracania. Ten odcinek ul. Wierzeje umożliwia dojazd do jeziora Bugaj. W ciągu ulic Daleka i Wierzeje odbywa się ruch samochodowy w tym autobusów związanych z obsługą osiedla Wierzeje. Ruch pieszych występuje w małym natężeniu.

4. Rozwiązania projektowe.

Projektuje się odcinek ulicy Dalekiej o przebiegu jak na planszy nr 2. Ulica Daleka będzie posiadała jezdnię o nawierzchni mineralno-bitumicznej szerokości 7,0 m, jednostronny chodnik szerokości 2,0m oraz dwie zatoki autobusowe usytuowane w rejonie ulicy Wierzeje. „Stary” odcinek ulicy Dalekiej zostanie zamknięty dla ruchu lub rozebrany. Projektem objęto skrzyżowanie nowego odcinka ul. Dalekiej i ulicy Wierzeje.

Istniejąca organizacja ruchu.

W rejonie objętym opracowaniem oznakowanie pionowe i poziome występuje w rejonie istniejącego skrzyżowania ulic Dalekiej i Wierzeje. Na wlotach ulic z kierunku wschodniego i południowego zastosowano znaki pionowe D-1 z tablicami T-6A. Za wylotem zachodnim ulicy Wierzeje umieszczono znak D-4A, natomiast za wylotem wschodnim umieszczono znak D-1. Skrzyżowanie ulic Długiej i Wierzeje oznakowano znakami poziomymi P-4 oraz P-1b.

W połowie udługości ulicy Długiej urządzono obustronnie przystanki autobusów oznakowane znakami D-15. Na ulicy Wierzeje przed występującą zabudową mieszkaniową urządzono dwa przystanki autobusowe oznakowane znakami D-15.

Istniejące oznakowanie przedstawiono na planszy nr 2 opracowania.

Zastosowane rozwiązania organizacji ruchu:

Z uwagi na budowę nowego odcinka ulicy Dalekiej po zmienionej trasie wprowadza się zamknięcie „starego” odcinka poprzez ustawienie znaku B-1 oraz montaż słupków U-12C. Dwa znaki D-15 zostaną ustawione na wysokości zatok autowusowych, natomiast dwa pozostałe należy zdemontować. Istniejące znaki D-1 oraz D-4A należy zdemontować i ustawić w nowych miejscach. Tarcze znaków T-6A z uwagi na inną geometrię drogi głównej należy wymienić na nowe i zamontować w odpowiednich miejscach. Projekt przewiduje ustawienie nowych znaków D-6, D-4B, A-7, oraz B-33 (40).

Uzupełnienie oznakowania Pionowego będzie stanowiło oznakowanie poziome w postaci linii krawędziowej P-7d namalowanej wzdłuż projektowanego ścieku drogowego, linii segregacyjne P-4, prowadzące P-1e, krawędziowe P-7a, przejścia dla pieszych P-10 oraz linię warunkowego zatrzymania P-13.

Szczegółowe oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania.

5. Zalecenia końcowe.

5.1. Wszystkie znaki winny odpowiadać wymogom rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 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).

5.2. Projekt podlega zatwierdzeniu przez zarządcę drogi.

5.3. Przy ustawianiu oznakowania mówiącego o pierwszeństwie przejazdu na skrzyżowaniu należy w pierwszej kolejności montować znaki A-7.

5.4. Roboty związane z oznakowaniem pionowym i poziomym wykonać zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną.

5.5. Po wykonaniu oznakowania należy dokonać komisyjnego odbioru.

5.6. Wszystkie znaki pionowe powinny być z grupy znaków średnich.

5.7. Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe strukturalne.

5.8. Znaki ustawione w chodniku dla pieszych umieścić na wysokości 2,50 m.

Termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu uzależniony jest od realizacji inwestycji.

6. Wykaz oznakowania pionowego.

A-7 „ustąp pierwszeństwa” – 1 szt.

B-1 „zakaz ruchu” – 1 szt.

B-33 „ograniczenie prędkości” (40) – 2szt.

D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu” – 3 szt.

D-4A „droga bez przejazdu” – 1 szt.

D-4B „wjazd na drogę bez przejazdu” – 1 szt.

D-6 „przejście dla pieszych” – 2szt.
D-15 „przystanek autobusowy” – 2 szt.
T-6A „symbol drogi z pierwszeństwem” – 2 szt.
T-6B „symbol drogi podporządkowanej” – 1 szt.
U-12C „słupki blokujące” – 4 szt.

7. Wykaz oznakowania poziomego.

P-1e „linia prowadząca szeroka” – $36 \text{ mb} \times 0,12 \text{ m}^2 = 4,32 \text{ m}^2$
P-4 „linia podwójna ciągła” – $238 \text{ mb} \times 0,24 \text{ m}^2 = 57,12 \text{ m}^2$
P-7a „linia krawędziowa przerywana” $120 \text{ mb} \times 0,12 \text{ m}^2 = 14,4 \text{ m}^2$
P-7d „linia krawędziowa ciągła wąska” $124 \text{ mb} \times 0,12 \text{ m}^2 = 14,88 \text{ m}^2$
P-10 „przejście dla pieszych” – 14 m^2
P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” – $3 \text{ mb} \times 0,2625 \text{ m}^2/\text{mb} = 0,79 \text{ m}^2$

Łączna powierzchnia malowania – $105,51 \text{ m}^2$