

eRWu-PROJEKT Rafał Włodarczyk

ul. Polna 12
97-420 Szczerców

Stadium	PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Temat/Zadanie	Rozbudowa skrzyżowania ulic Kochelskiego i Krakowskie Przedmieście z Warszawską i Głowackiego w Wieluniu
Inwestor	Burmistrz Wielunia, pl. Kazimierza Wielkiego 1, 98-300 Wieluń
Lokalizacja inwestycji	Miasto Wieluń
Data opracowania	listopad 2023r.

Funkcja	Imię i nazwisko	Podpis
Opracowanie	mgr inż. Rafał Włodarczyk	

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU – rozbudowa skrzyżowania ul. Kochelskiego i kr. Przedmieście z ul. Warszawską i ul. Głowackiego w Wieluniu

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny:

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot, cel i zakres opracowania
3. Stan istniejący, dane ogólne
4. Parametry charakterystyczne
5. Projektowane oznakowanie pionowe
6. Projektowane oznakowanie poziome
7. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
8. Uwagi

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

LOK/1 – Plan orientacyjny	skala 1:25000
INW/1 – Inwentaryzacja oznakowania	skala 1:500
SOR/1 – Schemat oznakowania	skala 1:500

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania

- zlecenie Inwestora
- Ustawa z dn. 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j.: Dz.U. z 2023r., poz. 1047)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. Ustawa o drogach publicznych (t.j.: Dz. U. z 2023 r., poz. 645)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003r. w spr. szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784)
- 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. z 2019r, poz. 2311 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019r., poz. 2310)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 w spr. warunków tech., jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 124 ze zm.)
- wizja lokalna w terenie
- projekt pn „Rozbudowa skrzyżowania ulic Kochelskiego i Krakowskie Przedmieście z Warszawską i Głowackiego w Wieluniu”

2. Przedmiot, cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy skrzyżowania zgodnie z w/w projektem. Zaprojektowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym o 4 wlotach.

Celem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu po zrealizowaniu przyjętych rozwiązań projektowych, dotyczący:

- wprowadzenia oznakowania pionowego
- zastosowania urządzeń brd
- wprowadzenia oznakowania poziomego

Zakres opracowania obejmuje oznakowanie skrzyżowania po zakończeniu robót związanych z jego rozbudową.

3. Stan istniejący, dane ogólne

- teren zabudowany: głównie budynki handlowo – usługowe, zabudowa jednorodzinna
- ulice: jednopasowe, dwukierunkowe, nawierzchnia ulic bitumiczna, szer. 7,0-9,0m – ul. Głowackiego i ul. Warszawska, szer. 6,0m – ul. Kochelskiego i Kr. Przedmieście
- chodniki przyjezdniowe lub odsunięte o nawierzchni z kostki betonowej
- teren uzbrojony: sieć: energetyczna, kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wodociągowej, telekomunikacyjnej, gazociągowej, oświetlenie uliczne
- oznakowanie poziome i pionowe zgodnie z rys. INW/1

4. Parametry charakterystyczne

ul. Krakowskie Przedmieście

- długość w opracowaniu: ~118m
- klasa drogi Z (zbiorcza)
- kategoria drogi: gminna
- kategoria obciążenia ruchem: KR2
- prędkość do projektowania $V=40\text{km/h}$
- nawierzchnia jezdni projektowana: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 6,00m w tym pasy ruchu po 3,00m
- obustronne chodniki przyjezdniowe o zmiennej szerokości

ul. Kochelskiego

- długość w opracowaniu: ~68m
- klasa drogi D (dojazdowa)
- kategoria drogi: gminna
- kategoria obciążenia ruchem: KR2
- prędkość do projektowania $V=30\text{km/h}$
- nawierzchnia jezdni projektowana: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 6,00m w tym pasy ruchu po 3,00m
- obustronne chodniki przyjezdniowe o zmiennej szerokości

ul. Głowackiego

- długość w opracowaniu: ~70m
- klasa drogi Z (zbiorcza)
- kategoria drogi: powiatowa
- kategoria obciążenia ruchem: KR4
- prędkość do projektowania $V=40\text{km/h}$
- nawierzchnia jezdni projektowana: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 9,00m w tym 2 pasy ruchu po 3,00m + powierzchnia wyłączona z ruchu
- obustronne chodniki odsunięte od jezdni o szerokości 2,50m

ul. Warszawska

- długość w opracowaniu: ~92m
- klasa drogi Z (zbiorcza)
- kategoria drogi: powiatowa
- kategoria obciążenia ruchem: KR4
- prędkość do projektowania $V=40\text{km/h}$
- nawierzchnia jezdni projektowana: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 7,00m w tym 2 pasy ruchu po 3,50m + powierzchnia wyłączona z ruchu
- obustronne chodniki przyjezdniowe o zmiennej szerokości

Parametry geometryczne ronda

- średnica zewnętrzna ronda: 35,00m
- średnica wyspy środkowej: 19,00m
- szerokość jezdni ronda: 4,75m
- szerokość pierścienia przejezdnego: 3,25m

5. Projektowane oznakowanie pionowe

Rodzaj oraz lokalizacja zgodna z rysunkiem:

- do oznakowania pionowego w pasie drogi gminnej należy zastosować znaki **małe (M)**, z wyjątkiem znaku A-7, który powinien być wielkości średniej (S), w pasie drogi powiatowej znaki wielkości **średniej (S)**
- umieszczanie znaków:
 - **A-7** nie dalej niż 25m od skrzyżowania
 - **D-1** w odległości do 50 m od skrzyżowania
 - **D-6** w odległości do 0,5m od krawędzi przejścia od strony nadjeżdżających pojazdów
 - ostrzegawcze jak i **F-6**, w odległości 50-100m od miejsca niebezpiecznego
- należy stosować znaki z blachy ocynkowanej pokryte farbą proszkową z podwójnymi zagiętymi ciągłymi krawędziami. Lica znaków muszą być pokryte folią odblaskową typu 1, lico znaku **A-7, D-6** musi być pokryte folią odblaskową typu 2
- wszystkie znaki pionowe należy ustawiać na słupkach stalowych średnicy min. 50mm, tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka
- znaki na ulicach umieszcza się w odległości min. 0,50 – 2,00m od krawędzi jezdni

W przypadku umieszczania oznakowania na chodniku o szerokości mniejszej niż 2,00m znaki należy umieszczać na wsporniku/słupku giętym pozostawiając wolną przestrzeń na całej szerokości. Wysokość umieszczania znaków min. 2,00m z wyjątkiem znaków umieszczonych na chodniku, gdzie wysokość powinna wynosić nie mniej niż 2,20m.

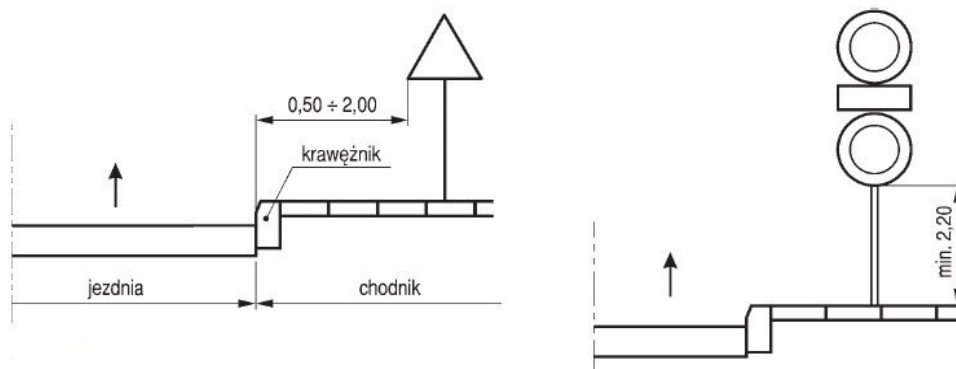
Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Dopuszcza się umieszczanie znaków z wykorzystywaniem słupów linii telekomunikacyjnych lub latarni.

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

Materiały do oznakowanie pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobatę Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Znaki

pionowe należy mocować na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych, wykonanych z materiałów trwałych spełniających wymagania Polskiej Normy PN-EN 12767.



6. Projektowane oznakowanie poziome

zaprojektowano:

- linie segregacyjne: P-1e, P-1b, P-4
- linie krawędziowe: P-7b – jako obwiednia powierzchni wyłączonych
- znaki poprzeczne:
 - przejścia dla pieszych P-10 szer. 4,0m
 - w odległości 2m od przejść (od strony najazdu) linie warunkowego zatrzymania P-14
 - linie warunkowego zatrzymania z trójkątów P-13 – na rondzie
- znaki uzupełniające:
 - miejsca dla niepełnosprawnych P-20

Rodzaj oraz lokalizacja zgodna z rysunkiem.

Oznakowanie poziome – barwy białej, niebieskiej i czerwonej – wykonać w technologii grubowarstwowej przy użyciu:

- mas chemoutwardzalnych
- lub mas termoplastycznych

zgodnie z zaleceniami producenta materiałów.

Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających rozpuszczalnik aromatyczny w ilości nie większej niż 10%. Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających benzen i rozpuszczalniki chlorowane.

Właściwości fizyczne materiałów do znakowania określa Aprobata Techniczna.

7. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

zaprojektowano:

- na wyspach dzielących, w celu oznaczenia przeszkody, od strony najazdu należy umieścić słupek przeszkodowy ze znakiem nakazu C-9
- na wyspie środkowej ronda umieścić tablice prowadzące U-3a

Lokalizacja i długość urządzeń zgodnie z rysunkiem.

Urządzenia BRD muszą mieć wyraźne i trwałe oznakowanie (nazwa lub znak towarowy, rok produkcji), można je umieszczać na drogach jeśli zostały dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania.

8. Uwagi

--- Jednostka realizująca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, administratora drogi oraz właściwego komendanta Policji co najmniej na 7 dni przed jej wprowadzeniem

--- Planowany termin wprowadzenia zmiany stałej organizacji ruchu – do **30.12.2025r.**

Opracowanie

mgr inż. Rafał Włodarczyk