

# **Zawartość opracowania:**

## **I. Część opisowa**

### **Opis techniczny:**

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Opis przyjętych rozwiązań
5. Uwagi końcowe

## **II. Część rysunkowa**

Rys.1 Orientacja	skala 1:20000
Rys.2 Plan sytuacyjny	skala 1:500

### **1. Podstawa opracowania:**

- Mapa do celów opiniodawczych 1:500 rejonu objętego opracowaniem
- Rozpoznanie terenowe i inwentaryzacja stanu istniejącego organizacji ruchu wykonana przez autora opracowania
- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2012 r., poz.1137 z późn. Zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r (Dz.U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. „w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” (Dz. U. Nr 220 poz. 2181) wraz z załącznikami dotyczącymi: znaków drogowych pionowych, znaków drogowych poziomych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. (Dz.U. Nr 43 poz. 430 - załącznik nr 2) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

## **2. Przedmiot i zakres opracowania:**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związany z budową skrzyżowania nowe projektowanej drogi gminnej, ulicy Polnej Bis z drogą krajową nr 46 ulicą Żwirki i Wigury w miejscowości Olsztyn, gmina Olsztyn.

**Ulica Żwirki i Wigury posiada klasę techniczną GP, ulica Polna Bis D.**

## **3. Opis stanu istniejącego:**

- wzdłuż ulicy Żwirki i Wigury występuje zwarta zabudowa jednorodzinna z usługami, nawierzchnia ulicy Żwirki i Wigury jest Bitumiczna, o szerokości 6.5m, w przekroju drogi występuje obustronny chodnik o szerokości 2m
- w stanie istniejącym brak zagospodarowania wzdłuż ulicy Polnej Bis, teren pokryty jest szatą roślinną
- charakter ruchu na drodze krajowej jest gospodarczy oraz biorąc pod uwagę obecność zabytków i lokalizację miejscowości Olsztyn, charakter ruchu jest turystyczny i rekreacyjny
- w 2015 r. SDRR pojazdów silnikowych wynosił 4489 pojazdów/dobę.
- istniejące oznakowanie poziome w ciągu drogi krajowej:
  - P-1b „linia pojedyncza przerywana – krótka”
  - P-4 „linia podwójna ciągła”
  - P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”
- w obrębie projektowanego skrzyżowania nie występuje oznakowanie pionowe

#### **4. Opis przyjętych rozwiązań:**

Szerokość ulicy Polnej Bis zaprojektowano jako 6m, włączenie do ulicy Żwirki i Wigury zaprojektowano promieniami  $R=10m$  oraz  $R=6m$ . Zaprojektowano chodnik o szerokości 2m na długości do końca łuków wyokrąglających włączenia.

Z uwagi na brak widoczności na skrzyżowaniu u zastosowano znak B-20 – STOP, oznakowano ulicę Żwirki i Wigury znakami D-1 – droga z pierwszeństwem przejazdu .

Projektowana droga, ulica Polna Bis jest drogą bez przejazdu, w związku z czym oznakowano ją znakiem D-4a „droga bez przejazdu” oraz odpowiednio znaki D-4b oraz D-4c informujące o wjeździe na drogę bez przejazdu.

Z uwagi na konieczność lokalizacji przejścia dla pieszych zastosowano oznakowanie pionowe znakami D-6 „przejście dla pieszych”

##### **Zaprojektowano oznakowanie poziome:**

- linia P-4 „linia podwójna ciągła”
- linia P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”
- linia P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop”
- przejście dla pieszych – znak P-10 lokalizowane 5m od krawędzi jezdni ulicy Żwirki i Wigury zachowując odcinek akumulacji dla pojazdów,
- linia warunkowego zatrzymania zlokalizowana od strony ulic Polnej Bis w odległości 2m od przejścia dla pieszych

Projektowane znaki powinny być odblaskowe – II generacji. Klasa wielkości: średnie za wyjątkiem znaku D-4a, który należy wykonać jako mały.

Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji.

Znaki należy umieścić na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego punktu) wynosi 2m, natomiast w miejscu gdzie występuje utwardzone pobocze z kostki

betonowej 2,20m. Tarcza znaku powinna być odchylona w poziomie od linii prostopadłej do osi znaku. Odchylenie powinno wynosić ok 5°.

Słupki ustawione w zieleńcach winny być zaopatrzone w nakładki gumowe chroniące przed obrastaniem trawą i ułatwiające koszenie ich otoczenia

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu grudzień rok 2019.

## 5. Zestawienie oznakowania:

OPIS ZNAKU PIONOWEGO	ILOŚĆ
D-1	2 szt.
B-20	1 szt
D-4a	1szt
D-4b	1szt
D-4c	1szt
D-6	2szt
Łącznie: 8 szt.	

OPIS ZNAKU POZIOMEGO	DŁUGOŚĆ [mb]	PRZELICZNIK	POW. MAŁOWANIA [m <sup>2</sup> ]
P-1e	44	0,12	5,3
P-4	70	0,24	17,0
P-12	10	0,5	5,0
P-10	-	-	12,0
P-14	3	0,38	1,2
			<b>Łącznie 40,5m<sup>2</sup></b>

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

## 6. Uwagi końcowe:

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i

warunków ich umieszczania na drogach, punkt 3.12.21 dopuszcza się umieszczenie znaku B-20 wraz ze znakiem D-6 (na jednym słupku).

Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami - przestrzegając ustaleń planu tymczasowej organizacji ruchu.

Wszelkie zmiany w stosunku do przyjętych rozwiązań wymagają ponownego zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej.