

OPIS TECHNICZNY

Stała organizacja ruchu dla zadania: Przebudowa ulic: Kasztanowej, Podzamcze i Wodnej w Wąbrzeźnie

1. Podstawa opracowania

- 1.1. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 1990 z póź. zmian.)
- 1.2. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170 poz. 1393 z dnia 12.10.2002r. z póź. zm.) oraz z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Załącznik 1,2,3 i 4) (Dz.U.2003 r. Nr 220 poz. 2181 z póź. zm.)
- 1.3. Rozporządzenie ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784)

2. Przedmiot opracowania

Projekt obejmuje stałą organizację ruchu wprowadzoną po przebudowie ulic miejskich w Wąbrzeźnie.

Przewidziany czas realizacji zadania_____.

3. Stan istniejący

Projekt organizacji ruchu opracowany w związku z planowaną przebudową ulic Kasztanowej, Podzamcze i Wodnej. Zakres zmian obejmuje aktualizację oznakowania ostrzegawczego po zmianie lokalizacji progów zwalniających, wprowadzenie znaków aktywnych tzw „radarów prędkości” oznakowanie przejść dla pieszych oraz projektowanego parkingu dla pojazdów osobowych.

Obszar opracowania zlokalizowany w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/godz oznakowany znakiem B-43 „strefa ograniczonej prędkości” zastosowany w celu ograniczenia prędkości w strefach o stosunkowo dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych. Strefa ograniczonej prędkości obejmuje ulice o jednorodnym charakterze nieprowadzące ruchu tranzytowego.

4. Projektowana organizacja ruchu:

Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu spowoduje częściową zmianę warunków ruchu przyjętych w dotychczasowej organizacji ruchu. Realizacja zadania nie wymaga etapowania.

Wprowadzono nowe przejścia dla pieszych oznakowanie oznakowaniem pionowym – znakami aktywnymi w połączeniu z oznakowaniem poziomym. Wprowadzono elementy zarządzania prędkością na drogach w postaci progów zwalniających przed projektowanymi przejściami. Oznakowano projektowany parking dla pojazdów osobowych oraz elementy infrastruktury zagrażające brd (słup linii napowietrznej wygradzono i oznakowano znakami U-9.

Szczegóły lokalizacji znaków pionowych i poziomych na załączonym planie sytuacyjnym oznakowania.

5. Uwagi końcowe.

Osoby wykonujące czynności związane z wprowadzeniem oznakowania w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej, z wyposażonymi elementami odblaskowymi o barwie żółtej. Oznakowanie powinno spełniać warunki Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.Nr 170 z dnia 12.10.2002r.) oraz z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa (Załącznik 1,2,3 i 4)

Charakterystyka ruchu i występujące zagrożenia:

- Charakterystyka ruchu:

Dla przedmiotowych ulic brak danych związanych z SDR (średnim dobowym natężeniem ruchu). Dane charakteryzujące procentowy udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w ruchu na odcinku ulic obejmują głównie ruch lokalny osobowy, (nieznaczny losowy dostawczy i ciężarowy dotyczy mieszkańców i zakładów handlowych).

Potencjalne zagrożenia:

- wprowadzone elementy zarządzania prędkością jak progi zwalniające i dodatkowe przejścia mogą wpływać na pogorszenie przepustowości odcinka drogi,
- możliwość krótkotrwałego wstrzymania płynności ruchu związane z tamowaniem ruchu i kolizyjność z pieszymi,