
■ Tom:

PSOR:

Projekt stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Fabrycznej i
Ząbkowskiej w m. Marki

■ Projektant:

mgr inż. Przemysław Adamski

■ Data:

11.2024

■ Nr rewizji:

1

Spis treści

1	Podstawa opracowania projektu	3
2	Przedmiot i zakres projektu	3
3	Stan istniejący	3
4	Opis stanu projektowanego	3
5	Powiązanie z innymi opracowaniami	3
6	Termin wprowadzenia stanu projektowanego	4
7	Zapisy i ustalenia dodatkowe	4
8	Część rysunkowa	5

1 Podstawa opracowania projektu

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1997 r., nr 98, poz. 602 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r., nr 170, poz. 1393 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie 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 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r., nr 177, poz. 1729).
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania

2 Przedmiot i zakres projektu

Przedmiotem projektu są rozwiązania z zakresu stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Fabrycznej (droga powiatowa nr 4354W) i Żąbkowskiej (droga gminna nr 432198W) w m. Marki. Przedmiotowy projekt wynika z potrzeb przebudowy istniejącej sygnalizacji świetlnej na przedmiotowym skrzyżowaniu.

3 Stan istniejący

Ulica Fabryczna w obszarze projektu jest drogą powiatową klasy Z jednojezdniową dwukierunkową o dwóch pasach ruchu na odcinkach międzywęzłowych, obsługującą głównie ruch związany z sąsiednią zabudową mieszkaniową oraz punktami usługowymi oraz handlowymi.

Ulica Żąbkowska w obszarze projektu jest drogą gminną klasy L jednojezdniową dwukierunkową o dwóch pasach ruchu, obsługującą głównie ruch związany z sąsiednią zabudową mieszkaniową.

Istniejąca organizacja ruchu obejmuje typowe oznakowanie pionowe (z grup A do F oraz T), poziome (segregacyjne, krawędziowe, poprzeczne oraz uzupełniające).

W stanie istniejącym ruchem na skrzyżowaniu steruje sygnalizacja świetlna, która w stanie projektowanym podlega przebudowie.

4 Opis stanu projektowanego

W ramach przedmiotowego projektu na południowym wlocie ul. Żąbkowskiej wykorzystano rozwiązania wynikające z odrębnej dokumentacji projektowej – *Rozbudowa drogi gminnej ul. Żąbkowskiej w m. Marki na odcinku od ul. Fabrycznej do granicy m. Marki* autorstwa PREBUD JANUSZ PREISS. Wskazać należy że przedmiotowy projekt stałej organizacji ruchu nie obejmuje swoim zakresem pełni z wyżej przywołanej inwestycji i obejmuje jedynie obszar wynikający z potrzeb przebudowy sygnalizacji świetlnej.

W stanie projektowanym na skrzyżowaniu utrzymano strukturę kierunkową pasów ruchu jak w stanie istniejącym. Na wlotach południowym, wschodnim i zachodnim w stanie projektowanym lokalizację przejść dla pieszych do rozwiązań geometrycznych i nawierzchniowych wynikających z wyżej przywołanej inwestycji.

Projektowana organizacja ruchu obejmuje typowe oznakowanie pionowe (z grup A do F oraz T), poziome (segregacyjne, krawędziowe, poprzeczne oraz uzupełniające).

5 Powiązanie z innymi opracowaniami

Przedmiotowy projekt powiązany jest z projektem ruchowym sygnalizacji świetlnej stanowiącym odrębny tom dokumentacji.

Przedmiotowy projekt powiązany jest z projektem *Rozbudowa drogi gminnej ul. Ząbkowskiej w m. Marki na odcinku od ul. Fabrycznej do granicy m. Marki* autorstwa PREBUD JANUSZ PREISS, przy czym projekt ten stanowi przedmiot inwestycji odrębnej od inwestycji przedmiotowej.

6 Termin wprowadzenia stanu projektowanego

Przewidywany termin wprowadzenia stanu projektowanego to rok 2025 lub 2026.

7 Zapisy i ustalenia dodatkowe

- Wszystkie pionowe znaki drogowe i ich rozmieszczenie na drodze muszą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury Dz. U. 220 poz. 2181 z 2003 roku z późn. zm.
- Podczas montażu oznakowania pionowego oraz sygnalizatorów świetlnych należy zachować skrajnię drogową i pieszą oraz montować te elementy w sposób, który nie będą zasłaniać innych kluczowych elementów organizacji ruchu oraz same nie będą zasłaniane przez elementy zagospodarowania terenu.
- Projektowane znaki pionowe zaleca się umieszczać w odległości 0,5 - 2,0 m od krawędzi drogi oraz na wysokości min. 2,2 m.
- Rozmiary i odbłaskowość znaków należy stosować zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- Niniejszy projekt dotyczy wyłącznie branży inżynierii ruchu i nie określa rozwiązań technicznych i konstrukcyjnych realizowanych według projektów innych branż.
- W ramach wprowadzania stałej organizacji ruchu w terenie należy stosować się do wytycznych wykonawczych wynikających z opinii zarządców dróg, Policji oraz uwag zamieszczonych w zatwierdzeniu stałej organizacji ruchu jak również w odpowiednich specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych.
- Opracowanie informacji BIOZ / projektu BIOZ należy do zadań Wykonawcy wdrożenia stanu projektowanego o ile Zarządca obiektu potwierdzi przedmiotowe oczekiwanie.

opracowanie:

mgr inż. Przemysław Adamski

8 Część rysunkowa

