

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 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)
- 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. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 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. Nr 220, poz. 2181),
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polski z dnia 2 czerwca 2005 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 20 czerwca 2005 r., nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami).

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla drogi dojazdowej do pawilonu przy ul. Bolesława Krzywoustego 23 w Inowrocławiu.

3. Stan istniejący.

W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnie betonową wraz z obustronnymi chodnikami o nawierzchni betonowej, oddzielonymi od jezdni krawężnikami betonowymi (szerokość wskazano na rys. nr 2).

4. Stan projektowany.

Planuje się jezdnie o nawierzchni bitumicznej oraz nawierzchni z kostki betonowej z chodnikami o nawierzchni z kostki betonowej. Projektowane zjazdy planuje się wykonać z nawierzchni z kostki betonowej.

5. Oznakowanie istniejące:

- Omawiany odcinek oznakowano jako jednokierunkową oraz przez oznakowanie D-52 jako strefę ruchu
- W obrębie przejścia dla pieszych i drogi dla rowerów ustawiono oznakowanie D-6b
- Na końcu odcinka umieszczono oznakowanie B-1 w celu ograniczenia ruchu
- W celu ograniczenia zatrzymywania się pojazdów wprowadzono oznakowanie B-36

6. Wprowadzone zmiany w organizacji ruchu wraz z uzasadnieniem:

- Miejsca postojowe planuje się wyznaczyć konstrukcyjnie odrębnym kolorem kostki
- Planowane jest wprowadzenie oznakowania pionowego D-18 + T-29, D-18+ T-30 w celu wskazania miejsc postojowych
- Planowane jest dodanie do istniejącego oznakowania B-36 tabliczki „Nie dotyczy zatok parkingowych”
- Planowane jest usunięcie oznakowania D-46 oraz D-47

- Planowane jest przestawienie projektowanego znaku D-52 „Strefa ruchu”
- Należy odtworzyć oznakowanie poziome w zakresie znaków: p-10 i p-11

Analiza skutków dla uczestników ruchu wprowadzonego oznakowania

Projekt opracowano przy założeniu minimalnej konieczności ingerencji w istniejącą organizację ruchu oraz przy założeniu ograniczenia znaków do niezbędnego minimum w celu zachowania jego czytelności i uniknięcia nadmiaru znaków w terenie co może powodować ograniczoną skuteczność ze względu na natłok informacji przekazywanych użytkownikom drogi.

Wszystkie znaki wprowadzone niniejszymi opracowaniem poddano analizie w zakresie zasadności oraz skutków jakie niesie ich wprowadzenie. Analizę przeprowadzono na etapie wykonywania projektu podczas konsultacji z zarządcą drogi oraz zgodnie z wymaganiami zawartymi w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych oraz warunków ich umieszczania na drodze.

Sposób parkowania pojazdów względem krawędzi jezdni wynika z ograniczonych warunków terenowych przy zapewnieniu maksymalnej ilości miejsc do parkowania,

W zakresie oznakowania zastosowano znaki D-18 z tabliczkami typu T-30 wskazującymi sposób parkowania. Zdecydowano o zastosowaniu tabliczek wskazujących sposób ustawiania pojazdów.

Opis tabliczek w załączniku 1 (Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych u warunki umieszczania ich na drogach) odnosi się do usytuowania pojazdu na jezdni i chodniku. W omawianej sytuacji za punkt stały przyjęto oznaczenie jezdni, jako tę część oznaczona kolorem szarym, zatoki parkingowe potraktowano jako kolor biały na tabliczkach do znaków.

Ustawodawca przewidział takie rozwiązanie stosując zapis "Oznakowanie takie dopuszcza się również w miejscach, w których występują wątpliwości co do miejsca i sposobu parkowania"

Celem uniknięcia parkowania prostopadłego na zatokach przeznaczonych do parkowania równoległego oraz sytuacji analogicznej na zatokach do parkowania prostopadłego co może wynikać z przyzwyczajen uczestników ruchu - zdaniem projektanta należy zastosować tabliczki T-30.

Dodatkowo na zatokach parkingowych zastosowano konstrukcyjne wyróżnienie miejsc parkingowych poprzez zastosowanie odmiennego koloru kostki betonowej wyznaczającej stanowiska postojowe wobec czego nie zastosowano oznakowania poziomego - linia P-18.

7. Uwagi końcowe.

- Istniejące oznakowanie naniesiono na podstawie inwentaryzacji oznakowania w terenie wykonanej w dniu 25.02.2015
- oznakowanie poziome wykonać, jako cienkowarstwowe,
- prawidłowe oznakowanie skrzyżowań należy do zarządcy drogi wyższej kategorii.
- oznakowanie pionowe należy wykonać i ustawić zgodnie z wytycznymi podanymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu do dnia: 31.12.2016 r.

Opracował:

Inż. Bartłomiej Chęć