

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

- I. Podstawa opracowania
- II. Zakres opracowania
- III. Stan istniejący
- IV. Stan projektowany
- V. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu
- VI. Opis organizacji ruchu
 - a) Oznakowanie pionowe
 - b) Oznakowanie poziome

II. RYSUNKI

- 1. Plan orientacyjny
- 2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:500

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Podkład mapowy – skala 1:500,
- Załączniki do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r.: Nr 108, poz. 908) z późn. zmianami.
- Wizja w terenie wykonana przez DIM Pracownię Projektową Dróg i Mostów,

II. Zakres opracowania

Projekt obejmuje oznakowanie pionowe i poziome miejsc parkingowych na ulicy wewnętrznej, równoległej do ul. Stefana Żeromskiego w Stargardzie.

III. Stan istniejący

Istniejąca ulica jest jednokierunkowa. Posiada jezdnię bitumiczną o szerokości od 3,5 do 4,0m. Po prawej stronie jezdni znajduje się chodnik o szerokości ok. 1,5m. Po lewej stronie drogi znajdują się trawniki, które są niszczone przez parkujące pojazdy. W rejonie opracowania brak jest wyznaczonych miejsc parkingowych, wobec czego kierowcy parkują w sposób dowolny.

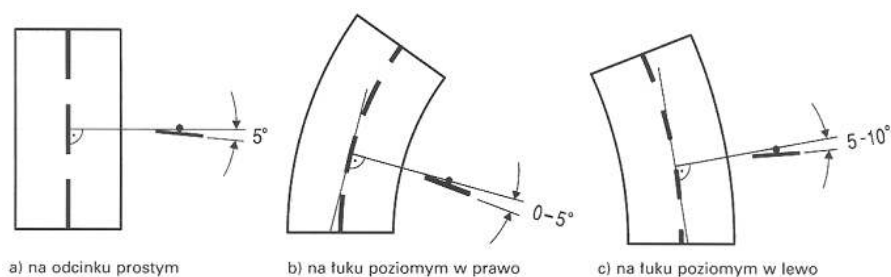
IV. Stan projektowany

Zaprojektowano miejsca postojowe z kostki betonowej po lewej stronie drogi w ilości 45 stanowisk o wymiarach 2,5 x 5,0m w tym 3 poszerzone (3,6 x 5,0m) dla osób niepełnosprawnych. Założono parkowanie skośne pod kątem 60° z uwagi na szerokość przyległej jezdni oraz ruchu jednokierunkowego. Na długości projektowanego parkingu krawężnik będzie obniżony do 3cm, poszczególne stanowiska zostaną oddzielone kostkami betonowymi w kolorze innym od koloru nawierzchni parkingu.

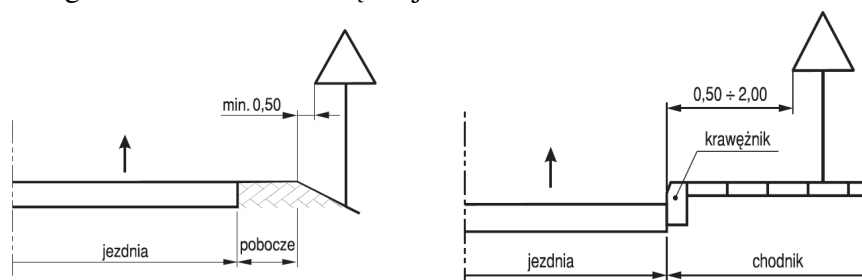
V. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

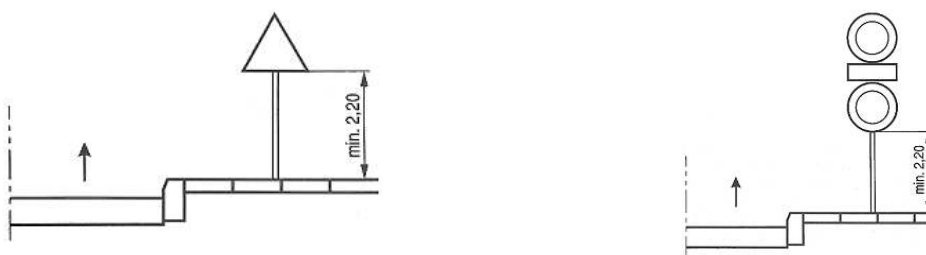
Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
małe	M	750	600		600

VI. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości „małe”. Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej I typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Zestawienie oznakowania pionowego

Nazwa	Stan	Szt.
B-2	proj	1
B-21	proj	1
B-22	proj	1
D-18	proj	2
D-18a	proj	3
D-46	proj	1
D-47	proj	1
T-3a	Proj.	1
T-29	proj	3
T-30	Proj.	1
	RAZEM	15

b) Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać jako **cienkownikowe koloru białego**.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odbłaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Symbol znaku poziomego	Ilość na jednostkę	Ilość [mb/szt.]	Powierzchnia [m2]
Strzałki i symbole			
P-24	0,76	m ² /szt	3
SUMA			2,3

Niebieskie tło: 69m²

Termin wprowadzenie stałej organizacji ruchu: IV kwartał 2018r

Opracował: dr inż. Przemysław Gardas