

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW FORMALNYCH :

- zatwierdzenie organizacji ruchu przez ZDMiKP w Bydgoszczy z dn. 1.09.2017 r.

Spis rysunków :

1. Plan sytuacyjny

- rys. nr 1

OPIS TECHNICZNY

projekt stałego oznakowania drogowego przebudowy ronda Działkiewicza - Raczkowskiego w Bydgoszczy

1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. 2012 z dn. 18.10.2012 r., poz. 1137)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170, poz. 1393)
- 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. nr 220, poz. 2181)
- 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)

2. Zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego ronda Działkiewicza - Raczkowskiego w Bydgoszczy.

Przebudowa ronda ma na celu :

- połączenie istn. ronda z ul. Działkiewicza
- poprawę płynności ruchu, dająca w efekcie zmniejszenie emisji spalin przy jednoczesnym zwiększeniu prędkości komunikacyjnej;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowę chodników, ścieżek rowerowych oraz przebudowę oświetlenia.

Teren objęty opracowaniem przeznaczony jest na cele komunikacyjne tj. obsługę komunikacyjną terenów przyległych.

Projektowana geometria ulicy w całości przebiega po wyznaczonych pasach drogowych.

Rozwiązania techniczne uwzględniają aktualny i prognozowany średnio dobowy ruch pojazdów kołowych.

3. Stan istniejący

W chwili obecnej istniejące rondo praktycznie pełni rolę placu do zawracania. Z ronda następuje zjazd na parking dla samochodów osobowych.

Projekt zakłada połączenie istn. ronda z ul. Działkiewicza i stworzenie trójwłotowego

skrzyżowania. Likwidacji ulegnie zjazd na parking, który zostanie przeniesiony w kierunku północnym. Zjazd na parking następował będzie bezpośrednio z nowego odcinka ul. Działkiewicza.

Za równo rondo jak i ulice posiadają oświetlenie drogowe oraz kanalizację deszczową.

4. Projektowane rozwiązania

Projektowana organizacja ruchu sprowadza się do oznakowania skrzyżowania właściwego dla ronda. Projekt nie wyznacza przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.

5. Oznakowanie pionowe

Projekt przewiduje ustawienie znaków pionowych ostrzegawczych, zakazu, nakazu i informacyjnych oraz tabliczek do znaków drogowych.

Wszystkie projektowane znaki pionowe w opracowaniu powinny należeć do grupy znaków małych. Typ folii odbłaskowej jaka należy zastosować dla poszczególnych znaków pionowych, pokazano w tabeli nr 1.

Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej lub aluminiowej o grubości od 1,5 do 2 mm z podwójnie zaginаныmi krawędziami.

Słupki do znaków (57 szt.) powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej z kotwą betonową oraz zaślepką. W dolnej części słupka winien znaleźć się element kotwiący, zapobiegający wyrwaniu i obróceniu konstrukcji. Dopuszcza się stosowanie rur o następujących wymiarach :

- średnica 60 mm - grubość ścianki min. 3,2 mm
- średnica 76,1 mm - grubość ścianki min. 3,6 mm.

Znaki muszą być umieszczone w odległości min. 0,50 m od krawędzi jezdni. W ciągu chodników winny być umieszczane za chodnikiem na wysięgniku na wysokości 2,20 m od poziomu terenu.

Tabela nr 1. Zestawienie zastosowanych znaków pionowych objętych opracowaniem

Nazwa znaku	Symbol	Sztuk	Typ folii odbl.
Ustąp pierwszeństwa	A-7	3	2
Nakaz jazdy z prawej strony znaku	C-9 mini	4	1
Ruch okrężny	C-12	3	1
Koniec drogi rowerowej	C-13a mini	1	1
Ruch rowerów lewą stroną drogi i ruch pieszych prawą stroną drogi	C-13/16 mini	1	1
Ruch rowerów prawą stroną drogi i ruch lewą prawą stroną drogi	C-13/16 mini	1	1
Parking	D-18	1	1
Słupek przeszkodowy	U-5b	4	

6. Oznakowanie poziome

Grubowarstwowe

Projektowane znaki poziome, opisano zgodnie z załącznikiem nr 2 do „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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.”

Oznakowanie będzie polegało na wykonaniu linii segregacyjnych, ostrzegawczych strzałek kierunkowych, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych oraz znaków uzupełniających i symboli.

Oznakowanie należy wykonać na jezdniach w technice trwałej grubowarstwowej natomiast na kostce betonowej w technice cienkowarstwowej.

Dopuszcza się stosowanie takich materiałów jak:

- masa termoplastyczna
- masa chemoutwardzalna
- materiały prefabrykowane.

Wykaz znaków poziomych jest zamieszczony na planach sytuacyjnych organizacji ruchu.

6. Tabela nr 2. Zestawienie zastosowanych znaków poziomych objętych opracowaniem

Nazwa linii	Symbol	Zużycie jednostkowe	Jednostki	Obmiar rzeczywisty	Zużycie całkowite [m ²]
Linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka	P-1e	0,12	m ² /mb	9,0	1,08
Linia podwójna ciągła	P-4	0,24	m ² /mb	35,5	8,52
Linia krawędziowa - przerywana szeroka	P-7a	0,12	m ² /mb	56,6	13,58
Linia krawędziowa - ciągła szeroka	P-7b	0,24	m ² /mb	10,0	1,20
Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	P-13	0,2625	m ² /mb	12,0	3,15
Linia wyznaczająca pas postojowy	P-19	0,12	m ² /mb	22,2	2,66
Powierzchnie wyłączone z ruchu o linio-waniu prostym	P-21a	0,38	m ² /m ²	31,6	12,01
Rower	P-23	0,662	m ² /szt.	2,0	1,32
Piesi	P-26	0,9	m ² /szt.	3,0	2,70
ŁĄCZNIE					46,22

7. Uwagi końcowe

- Całe oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania tych znaków.
- Wszystkie prace należy wykonać zgodnie z przepisami BHP.
- Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu: II ÷ III kw. 2017 r.
- Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem o terminie jej wprowadzenia.
- Dla znaków pionowych drogowych dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie do kilku metrów, niż pokazano to na planach sytuacyjnych stałej organizacji ruchu, co wynika z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich wi-

doczności lub ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.

- Znaki drogowe użyte do oznakowania powinny być widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie. Konstrukcja zamocowania słupków użytych do oznakowania powinna zapewniać ich stabilność.

Opracował:

Wojciech Czyżniewski