

OPIS TECHNICZNY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU NA CIĄGU ULIC ZAPOLSKIEJ, ŻYTNIEJ I KRZYWEJ W ANDRESPOLU

Opracowanie obejmuje stałą organizację ruchu na ciągu ulic Zapolskiej, Żytniej i Krzywej w Andrespolu.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Obowiązujące wytyczne i normatywy w zakresie oznakowania dróg:

- „Instrukcja o znakach drogowych pionowych „Tom I – „Zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu „ Załącznik nr 1 do zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 marca 1994 roku (Monitor Polski – Zał. Do nr 16, poz. 120 z dnia 9 marca 1994 roku).
- „Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”
- „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 1999 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych „ (Dziennik Ustaw Nr 58 poz. 662 z 26 czerwca 1999 roku).
- „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad zarządzeniem”.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz zabezpieczenia ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U Nr 220 Poz. 2181 z 23.12.2003 r)

3. CHARAKTERYSTYKA DRÓG I ISTNIEJĄCEJ ORGANIZACJI RUCHU

Niniejszym opracowaniem objęte są ulice Zapolskiej, Żytnia oraz Krzywa w Andrespolu. Obecnie ciąg w/w ulic jest utwardzony, posiada nawierzchnię z asfaltobetonu i częściowe chodniki dla pieszych. Ulice przebiegają wstrefie zabudowanej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Z uwagi na projektowaną przebudowę nawierzchni ulic oraz budowę chodników dla pieszych wprowadza się docelową organizację ruchu uwzględniającą zmiany wprowadzone projektem drogowym.

Na skrzyżowaniach ulic Zapolskiej, Żytniej i Krzywej z ulicami podporządkowanymi przewiduje się przejścia dla pieszych. W ciągu ulicy Krzywej na długości projektowanego pobocza bitumicznego pełniącego rolę ciągu pieszo-rowerowego oprócz standardowego oznakowania pionowego i poziomej linii oddzielającej ciąg od jezdni wprowadza się na całej długości barierki ochronne.

Oznakowanie poziome wprowadzone zostanie jedynie w zakresie przejść dla pieszych. Nie ma konieczności wprowadzania linii segregacyjnych.

Nowe znaki pionowe średnie przewidziano z blachy stalowej ocynkowanej, malowanej proszkowo, z podwójnie zagiętymi krawędziami, pokryte folią odblaskową typu 2.

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome pokazano na załączonym planie sytuacyjnym.

ELEMENTY PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

– oznakowanie pionowe

Lp.	Element	Jm.	Szt.
1	Znak drogowy B – 10	szt.	1
2	Znak drogowy A – 16	szt.	12
3	Znak drogowy A – 7	szt.	8
4	Znak drogowy C – 13/16	szt.	2
5	Znak drogowy C – 13a/16a	szt.	2
	Znak drogowy C - 11	szt.	1
	Znak drogowy C - 9	szt.	1
6	Znak drogowy D - 1	szt.	4
7	Znak drogowy D – 2	szt.	2
8	Znak drogowy D - 6	szt.	14
9	Tabliczka T – 6a	szt.	3
10	Tabliczka T – 6c	szt.	3

ELEMENTY PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

– oznakowanie poziome

Lp.	Element	Długość	Powierzchnia
1	P - 10		90,00
2	P – 7a	30,00	4,00
3	P - 6	261,00	65,00

Opracował: Krzysztof Piasecki