

A.OPIS TECHNICZNY

1.Podstawa opracowania:

- 1.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U.Nr 98 poz. 602 z późn.zm.)
- 1.2. 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)
- 1.3. 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)
- 1.4. Załącznik nr 1- 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Załącznik do Dz.U nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r „szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”)
- 1.5. Mapa orientacyjna.
- 1.6. Mapa sytuacyjna
- 1.7. Wizja lokalna w terenie.

2.Zakres i cel opracowania.

Opracowanie zawiera zmianę stałej organizacji ruchu w ciągu przebudowywanej drogi gminnej nr 293032K (ul. Batalionów Chłopskich) w km 0+609,10 - 0+701,10 w Nowym Sączu.

Zmiany w organizacji ruchu będą polegały na wykonaniu oznakowania poziomego oraz rozbudowy istniejącej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu dróg gminnych ulic Batalionów Chłopskich i Sucharskiego w Nowym Sączu.

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu opracowano celem należytego oznakowania wprowadzonej zmiany organizacji ruchu. Projekt przewiduje wprowadzenie zmian w oznakowaniu poziomym na terenach dróg publicznych w Nowym Sączu administrowanych przez Miejski Zarząd Dróg.

Rys. nr. 1 lokalizacja miejsca wprowadzenia zmiany organizacji ruchu

3.Termin zmiany organizacji ruchu:

Planowany termin wprowadzenia zmiany organizacji ruchu nastąpi niezwłocznie po uzyskaniu niezbędnych opinii i uzgodnień w miesiącach lipiec - wrzesień 2021 r.

4.Pojazdy specjalne:

Zmiana organizacji ruchu nie będzie stanowiła kolizji w przypadku przejazdu oraz dostępu dla terenu pojazdom specjalnym tj: **policji, straży pożarnej, pogotowia ratunkowego.**

5.Inwentaryzacja terenu:

ul. Batalionów Chłopskich – droga jednojezdniowa dwupasowa dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, szerokość pasa ruchu 3,0m. Chodniki obustronne o szerokości od 2-3 m.

ul. Sucharskiego – droga dwujezdniowa dwupasowa dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej, szerokość pasa ruchu 3,50m. Chodniki obustronne o szerokości od 2-3 m.

6.Opis stanu projektowanego:

W związku z koniecznością poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych zlokalizowanych na tarczy skrzyżowania ul. Batalionów Chłopskich i Sucharskiego planuje

się wprowadzenie zmian w oznakowaniu poziomym, tj. wykonanie czerwonego obrysu wokół linii P10 na przejściach dla pieszych, linii P6 na odcinku ul. Bat. Chłopskich oraz strzałek P8e i P8f na ul. Sucharskiego na dojazdach do skrzyżowania. Zmiany w oznakowaniu poziomym zaznaczono na rys. 2 kolorem niebieskim. Pozostała część oznakowania poziomego i oznakowanie pionowe pozostaje bez zmian.

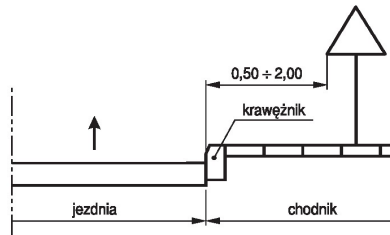
Zaplanowano również doświetlenie przejść dla pieszych poprzez wykonanie dedykowanego oświetlenia.

W związku z koniecznością poprawy płynności przejezdności przez skrzyżowanie zaplanowano przebudowę istniejącej sygnalizacji świetlnej. W ramach przebudowy sygnalizacji świetlnej przewidziano wymianę sterownika sygnalizacji świetlnej, instalację systemu ręcznej i automatycznej detekcji pieszych, wideodetekcji pojazdów, sygnalizatorów akustycznych dla pieszych, uzupełnienie sygnalizacji o grupy ostrzegawcze informujące kierowców o pieszych na przejściu oraz sygnalizatorów warunkowego skrętu w prawo. W związku z wprowadzonym systemem detekcji znacznie zwiększy się przepustowość skrzyżowania i możliwe będzie zastosowanie strategii sterowania „wszystkie czerwone” poprawiające znacznie bezpieczeństwo pieszych. Dodatkowo wymienione zostaną starego typu sygnalizatory żarówkowe na czytelne sygnalizatory z bezbarwnymi soczewkami i barwionym źródłem światła LED, na wlotach podporządkowanych zamontowane zostaną nad jezdnią sygnalizatory powtarzające.

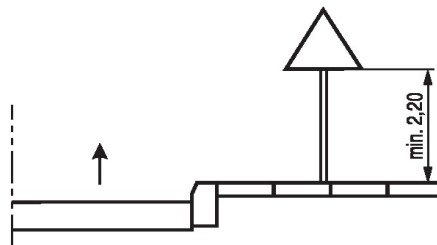
7.Znaki drogowe:

Kolorystyka i wzory znaków drogowych pionowych winny odpowiadać przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2003 r. „w sprawie znaków i sygnałów drogowych” oraz załącznika nr 1- 4 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 warunków ich umieszczania na drogach”.

Umieszczanie znaków drogowych pionowych winno być wykonane zgodnie z przepisami wyżej cytowanego rozporządzenia. Oznakowanie pionowe wykonane w I generacji odbłaskowości, wszystkie projektowane znaki drogowe winny być rozmiaru duże. Wysokość pionowa dolnej krawędzi znaku wynosi min. 2,20 m w chodniku, z odstępstwami dla poszczególnych kategorii znaków oraz miejsc ich lokalizacji w przekroju poprzecznym drogi lub ulicy tj. w obszarze zabudowanym, w chodniku, w pasie zieleni poza chodnikiem, nad urządzeniami bezpieczeństwa ruchu. Odległość pozioma bocznej krawędzi znaku, na drogach wynosi min. 0,50 m od krawędzi korony drogi. Konstrukcje wsporcze do umocowania znaków należy wykonać z materiałów trwałych o przekroju kołowym lub eliptycznym (rury stalowe kalibrowane o średnicy 1,5” ocynkowane ogniowo). Konstrukcje wsporcze znaków należy zastabilizować w gruncie. Konstrukcje wsporcze znaków muszą zapewnić ich całkowitą stabilność przez cały okres trwania oznakowania. Wszystkie znaki drogowe pionowe oraz ich konstrukcje wsporcze muszą być wykonane przez producenta posiadającego aprobatę techniczną oraz świadectwo kwalifikacji w zakresie ich wytwarzania, wydane przez IBDiM (Instytut Badawczy Dróg i Mostów) w Warszawie i certyfikat uprawniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa „B” wydany przez ITS (Instytut Transportu Samochodowego) w Warszawie. Dla znaków pionowych drogowych dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie kilku metrów, które wynikają z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich widoczności lub ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.



Rys. nr 1 odległości znaków od krawędzi drogi



Rys. nr 2 odległość tarczy znaku od powierzchni chodnika, pobocza

Projektował: