

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Inwestor	Miasto Jelenia Góra
Nazwa i adres obiektu	Ul. Karłowicza
Temat opracowania	"Modernizacja ul. Karłowicza w Jeleniej Górze – II etap".

Projektant	Tadeusz Ciechanowski	
	imię i nazwisko	pieczęć i podpis

Jelenia Góra, Luty 2025 r.

Zawartość opracowania:

I. CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA:

1. Zatwierdzenie organizacji ruchu
2. Opinia do projektu

II. CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Przedmiot opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
4. Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu
5. Organizacja ruchu
6. Projektowane oznakowanie pionowe
7. Projektowane oznakowanie poziome
8. Projektowane UBRD
9. Nazwisko i podpis Projektanta

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Rysunek 1 „Plan orientacyjny” w skali 1:10000
2. Rysunek nr 2 - 5 „Projekt organizacji ruchu” w skali 1:500
3. Rysunek nr 6 „zestawienie ilościowe oznakowania”

I. CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA

II. CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny

1. Przedmiot opracowania:

Przedmiotem opracowania jest wprowadzenie zmiany docelowej organizacji ruchu dla zadania pn.: **Modernizacja ul. Karłowicza w Jeleniej Górze - II etap.**

Celem opracowania niniejszego projektu jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu, która będzie określać zasady dla uczestników ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego

2. Podstawa opracowania:

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem
- rozporządzenie 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

3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze:

Odcinek drogi objęty opracowaniem zlokalizowany jest w ciągu ulicy Karłowicza, w miejscowości Jelenia Góra, w dzielnicy Zabobrze. Jezdnia istniejąca ma szerokość od 5,5 do 6,0m. Przy jezdni, obustronnie zlokalizowane są miejsca postojowe prostopadłe o długości 4,5m. Budynki od drogi oddziela pas niskiej i wysokiej zieleni, miejsca postojowe oraz chodnik bitumiczny o zmiennej szerokości 1,80 - 4,20m. Odcinek drogi objęty opracowaniem ma nawierzchnie bitumiczną odkształconą, posiadającą wiele podłużnych spękań. Miejsca postojowe nie są jednoznacznie wydzielone poziomymi malowankami. Przejścia dla pieszych nie są doświetlone. Krzewy i drzewa wymagają uporządkowania i pielęgnacji.

- klasa drogi – „D”,
- ruch – dwukierunkowy,
- szerokość istniejąca jezdni – 5,50 – 6,00 m,
- nawierzchnia jezdni – mieszanka mineralna,
- szerokość dodatkowych pasów ruchu – nie posiada,
- szerokość chodnika – zmienna od 1,80 m,
- szerokość pasa zieleni – nie posiada.

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu:

Na podstawie § 5, ust. 1, pkt. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem określono przewidywany termin wykonania przedmiotowego oznakowania do **30.12.2026 r.**

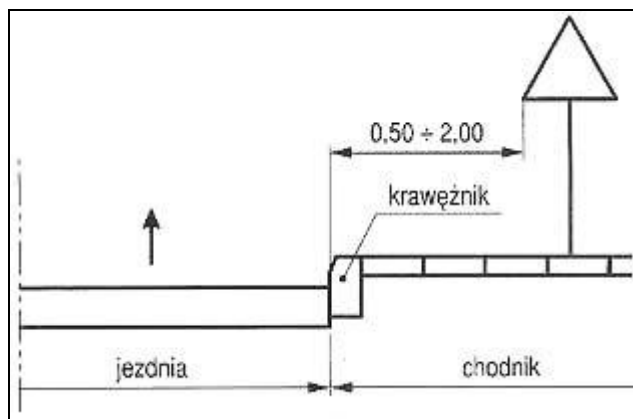
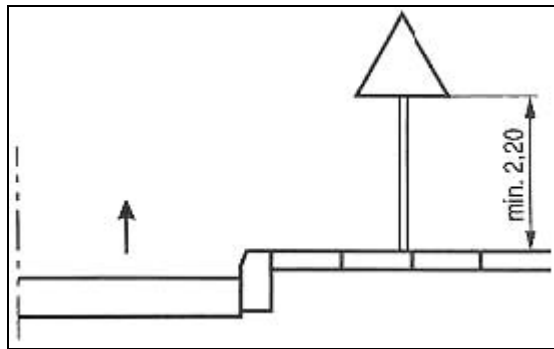
4. Organizacja ruchu:

Projektuje się miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych oznaczone znakami P-18 i P-24, taki zestaw znaków planuje się na każdym miejscu parkingowym przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych (łączna ilość takich miejsc wynosi 5). Na ścieżce pieszo – rowerowej prowadzącej do ww. przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego, planuje się piktogramy P-23 i P-24. Te same znaki projektuje się na ścieżce pieszo – rowerowej na całej długości inwestycji, w rozstawie co 50,0 m oraz w rejonach przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych. W obrębie skrzyżowania ul. Karłowicza z ul. Komedy-Trzcńskiego oraz ul. Karłowicza z ul. Kolberga projektuje się przejścia dla pieszych łączone z przejazdami dla rowerów znak P-10/11. Ul. Karłowicza objęta zostanie strefowym ograniczeniem prędkości do 30 km/h (osobne opracowanie) i w związku z tym nie projektuje się oznakowania ostrzegawczego dla wyniesionych przejść dla pieszych. Wyniesione przejścia dla pieszych oraz wyniesione przejścia dla pieszych łączone z przejazdami dla rowerzystów należy oznakować linią P-25 na całej szerokości jezdni.

Skrzyżowanie ul. Karłowicza z ul. Moniuszki projektuje się jako skrzyżowanie o ruchu okrężnym. W miejscach dojazdów do każdego z trzech łączników jezdni i projektowanego ronda, planuje się znaki P-21a o łącznej powierzchni ok. 17,0 m², obramowane linią P-7b o łącznej długości ok. 51,0 m. Na każdym z trzech łączników jezdni i projektowanego ronda projektuje się znaki P-10 na całej szerokości jezdni oraz poprzedzające je znaki P-14 na szerokości jednego pasa ruchu. Na krawędzi wlotów na projektowane rondo planuje się znaki P-13 o łącznej długości 15,7 m, natomiast na krawędzi wylotów – znaki P-7a o łącznej długości 18,0 m. Zjazd z ciągu rowerowego traktowany jest jako osobny wlot na rondo i jest oznakowany w ten sam sposób co wloty grup kołowych.

Projektuje się wykonanie znaków pionowych małych (M). Znaki pionowe należy wykonać na **folii II typu**.

Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta), zgodnie z poniższym schematem:



Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko **materiały atestowane**. Ponadto znaki posiadać muszą certyfikat bezpieczeństwa oraz aprobatę techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Szczegółowe warunki techniczne określa Załącznik 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.

5. Projektowane oznakowanie poziome:

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej. Do wykonania oznakowania poziomego użyć należy odblaskowych znaków malowanych koloru białego. Materiały użyte do oznakowania posiadać muszą aprobatę techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów oraz spełniać warunki określone polskimi normami branżowymi. Szczegółowe warunki techniczne dotyczące znaków drogowych poziomych oraz sposobu umieszczania ich na drodze określa załącznik 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311)..

6. Projektowane UBRD:

Do urządzeń bezpieczeństwa ruchu należy zastosować tylko materiały atestowane. Ponadto znaki posiadać muszą certyfikat bezpieczeństwa oraz aprobatę techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Szczegółowe warunki techniczne określa Załącznik 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu projektuje się:

- Słupek przeszkodowy U-5b ze znakiem C-9 (2szt.)

7. Nazwisko i podpis Projektanta:

inż. Tadeusz Ciechanowski

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA