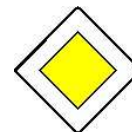




PROJEKT NOWEJ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU



- ROBOTA:** Zmiana stałej organizacji ruchu
- OBIEKT:** Skrzyżowanie ul. Dworcowej pozostającej w ciągu DP nr 1108C Kamień Kraj.-Trzciany z drogą gminną - ul. Sportową w Kamieniu Kraj.
- ADRES:** dz. nr: 278/2, 278/5, 421, 545, 563, obręb Kamień Kraj. - M, woj. kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gm. Kamień Kraj.,
- ZARZĄDCA DROGI:** Zarząd Powiatu Sępoleńskiego
- ZARZĄD DROGI:** **Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim**
Powiat Sępoleński
ul. Koronowska 5
89-400 Sępólno Krajeńskie
- OPRACOWANIE:** Dariusz Kędziora

**Termin wprowadzenia nowej
stałej organizacji ruchu:**

do 30.06.2022 r.

.....

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa	strona 1
2. Spis zawartości opracowania	strona 2
3. Opis techniczny	strona 3÷6
4. Plan orientacyjny (rys. nr 1)	strona 7
5. Projektowane zmiany stałej organizacji ruchu (rys. nr 2)	strona 8
6. Wykaz projektowanego oznakowania	strona 9

OPIS TECHNICZNY

do projektu zmian stałej organizacji ruchu
w obrębie skrzyżowania ul. Dworcowej pozostającej w ciągu DP 1108C
relacji Kamień Kraj. – Trzciany z drogą gminną – ul. Sportową w Kamieniu Kraj.

1. Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- 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;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

2. Cel opracowania

Celem niniejszego projektu jest opracowanie nowej stałej organizacji ruchu w obrębie skrzyżowania ul. Dworcowej pozostającej w ciągu DP 1108C relacji Kamień Kraj. – Trzciany z drogą gminną – ul. Sportową w Kamieniu Kraj. w związku z przebudową istniejącego układu, wynikającą wprost z konieczności poprawy warunków bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w tym obszarze.

3. Stan istniejący

Droga publiczna kategorii powiatowej nr 1108C relacji Kamień Kraj. – Trzciany, w ciągu której pozostaje ul. Dworcowa, krzyżuje się w km 0+194,60 jej przebiegu z ul. Sportową będącą drogą gminną, tworząc skrzyżowanie typu T po jej stronie drogowej lewej. Droga powiatowa przebiega na tym odcinku w łuku kośzowym prawym o promieniach $R_1=83,0$ m, $R_2=51,0$ m, $R_3=67,0$ m, a wlot podporządkowany usytuowany jest po jego zewnętrznej stronie. Trasowanie osi tego wlotu w stosunku do osi drogi powiatowej jest pod kątem 84° co z jednej strony zapewnia geometryczną czytelność skrzyżowania co do pierwszeństwa ruchu na nim, a ponadto gwarantuje dobrą widoczność z każdego z wlotów. Droga gminna przy dojeździe do skrzyżowania przebiega w łuku poziomym lewym o wartości $R=55,0$ m, a jej lewa krawędź łączy się krawędzią drogi powiatowej łukiem o promieniu $R=12,0$ m, natomiast krawędź prawa łukiem o promieniu $R=30,0$ m, przez co powierzchnia skrzyżowania jest stosunkowo rozległa, umożliwiając zjazd z drogi powiatowej z kierunku południowego na drogę gminną, przy dużej prędkości. Ma to swoje konsekwencje, gdyż w km 0+024,30 ul. Sportowej zorganizowane jest kolizyjne przejście dla pieszych przez co jest to szczególnie niebezpieczne ze względu na pieszych przekraczających nim jezdnię, ponieważ ewentualne zdarzenie z udziałem pieszego będzie miało tragiczne skutki. Do owego przejścia od strony drogi powiatowej

doprowadzony jest prawostronnie chodnik szer. 1,50 m, z kolei po przeciwległej stronie przejścia brak jest chodnika bezpośrednio połączonego z nim. Chodnik co prawda ulokowany jest przy lewej krawędzi wlotu podporządkowanego jednak nie łączy się z przejściem. Piesi dochodzą do niego od strony północnej poprzez część powierzchni parkingu urządnego w strefie skrzyżowania dla pojazdów o DMC poniżej 3,5 Mg.

Poniżej stan istniejący przedstawiony na zdjęciach.



4. Projektowane zmiany w zagospodarowaniu i stałej organizacji ruchu

W ramach przebudowy planuje się korektę geometrii wlotu podporządkowanego w zakresie od km 0+000,00 do km 0+052,30. Przejście w obecnym stanie zlokalizowane jest w poziomie jezdni w km 0+024,30 i to po przebudowie nie ulegnie zmianie jak również jego długość, która wynosi 6,70 m. Szczególnym utrudnieniem dla pieszych jest jego dostępność po stronie drogowej lewej. Chodnik, który przebiega wzdłuż nieruchomości gruntowej o n-rze ewid. 280 nie ma z nim bezpośredniego połączenia, piesi dochodzą do przejścia poprzez utwardzoną płytami betonowymi typu trylinka, powierzchnię i dodatkowo napotykać na barierę w postaci "zawyżonego krawężnika" i studzienki kanalizacyjnej wystającej ponad płaszczyznę utwardzenia. Po stronie drogowej prawej do przejścia doprowadzony jest ciąg pieszy przylegający do jezdni szer. 1,50 m. Przejście obsługuje ruch pieszy, którego celem są obiekty użyteczności publicznej tj. Stadion Miejski, Ośrodek Pomocy Społecznej, Kościół Parafialny. Niepożądanym elementem jest również duży promień prawoskrętu z ul. Dworcowej w ul. Sportową, który wynosi 30,0 m przez co możliwy jest zjazd z drogi powiatowej z dużą prędkością. W ramach przebudowy przejścia zaplanowano przebudowę geometrii wlotu podporządkowanego w zakresie wyżej opisanym, polegającą na zmianie trasowania osi wlotu podporządkowanego i budowie pachwin, co przyczyni się do redukcji prędkości w obrębie wlotu podporządkowanego. Ponadto zaprojektowano przebudowę istniejących chodników, budowę ramp krawężnikowych wyposażonych w system fakturowych oznaczeń nawierzchni, oznakowanie przejścia znakami pionowymi D-6 i poziomymi P-10 (znakowanie grubowarstwowe) i doświetlenie oświetleniem dedykowanym. Przebudowa przejścia w konsekwencji wymusza zmiany w stałej organizacji ruchu, które ujęte zostały w projekcie stałej organizacji ruchu opracowanej na potrzeby tego przedsięwzięcia.

Przebudowa istniejącego kolizyjnego przejścia dla pieszych na wlocie podporządkowanym skrzyżowania ul. Dworcowej z ul. Szkolną obejmującego strefy oddziaływania w zakresie od km 0+000,00 do km 0+024,30 (dł. 24,30 m) oraz od km 0+024,30 do km 0+052,30 (dł. 28,00 m) ma na celu poprawę warunków bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w rozpatrywanym obszarze przez wykonanie następujących działań:

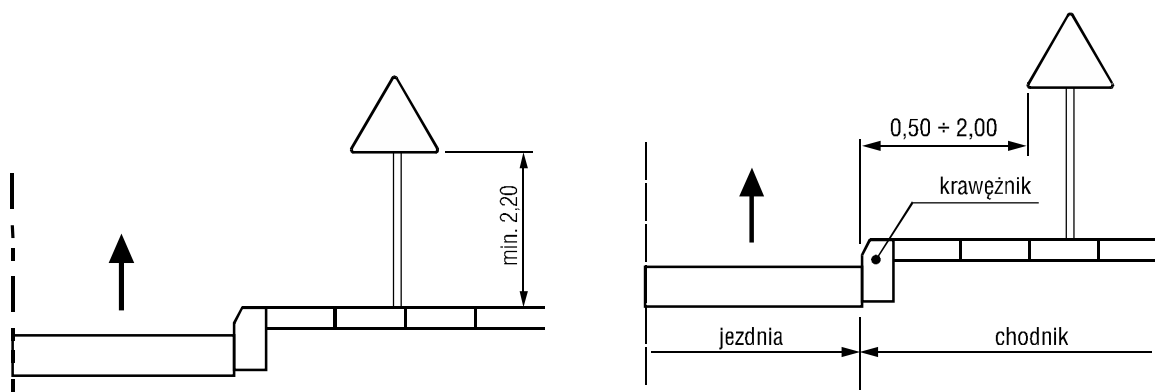
- ograniczenie powierzchni użytkowej skrzyżowania szczególnie dla samochodów o DCM do 3,5 Mg poprzez wykonanie pachwin z kostki kamiennej, co wpłynie na redukcję prędkości przy zjeździe z drogi powiatowej z kierunku południowego na drogę gminną,
- likwidacji parkingu,
- wykonanie podejścia chodnikowego do przejścia dla pieszych od strony północnej,
- poszerzeniu prawostronnego chodnika do 2,0 m,
- wykonaniu obustronnych ramp krawężnikowych wraz z elementami fakturowego oznakowania nawierzchni,
- wykonaniu doświetlenia dedykowanego,
- wykonaniu nowego oznakowania poziomego (P-10 grubowarstwowe) i pionowego znakami D-6 wyposażonymi w folie odblaskowe 2 generacji.

O zmianach w obowiązującej stałej organizacji ruchu na ww. drodze po zakończeniu rozbudowy stanowiąc będą projektowane elementy oznakowania pionowego i poziomego, przedstawione w treści rys. nr 2 pn.: „Nowa stała organizacja ruchu”.

Projektowane elementy oznakowania pionowego dla odróżnienia ich od elementów świadczących o obowiązującej stałej organizacji ruchu (na rysunku pokazane graficznie w skali szarości z indeksem tekstowym „istn.”, „do przen.”, „likw.”) przedstawione zostały w przepisowej kolorystyce, stosując jednocześnie indeks wyróżniający „przen.” i „proj.”. Z kolei projektowane oznakowanie poziome na rys. nr 2 przedstawiono w kolorze czarnym.

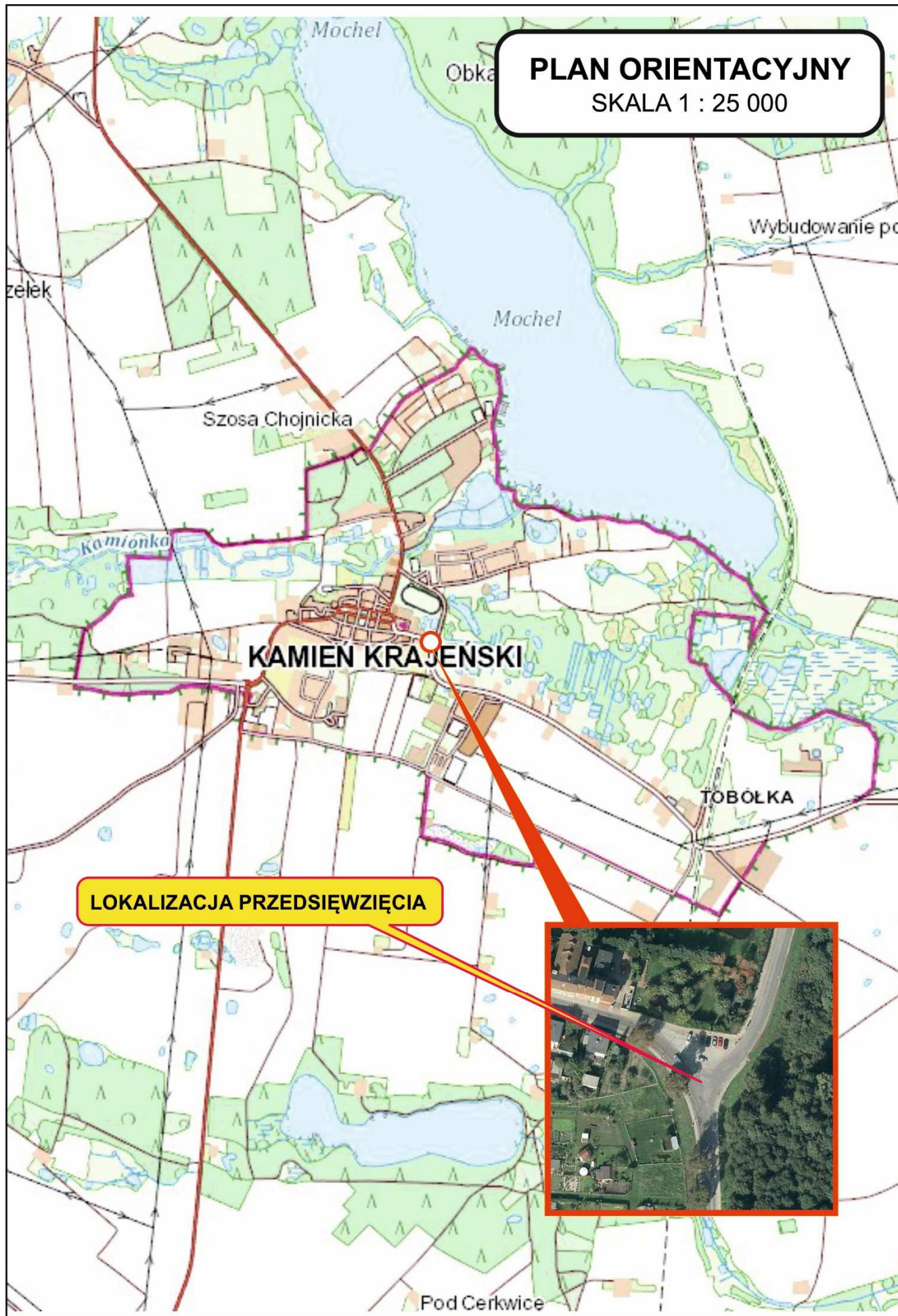
Przyjęto, że projektowane oznakowanie pionowe należeć będzie do grupy znaków średnich, które zostanie zamocowane na istniejących i nowo projektowanych konstrukcjach wsporczych. W uzupełnieniu do treści przywołanego powyżej **rys. nr 2**, przyjmuje się obligatoryjnie, że:

- projektowane elementy oznakowania pionowego będą zamontowane za pomocą obejm do konstrukcji wsporczej wykonanej z ocynkowanych rur stalowych lub do słupa oświetlenia ulicznego, w ten sposób, że po ich montażu dolna krawędź tarczy znaku ulokowana będzie - ze względu na lokowanie oznakowania w obszarze zabudowanym - na wysokości min. 2,20 m (mierząc od poziomu terenu);
- odległość najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku mierzona w poziomie do krawędzi jezdni wynosić będzie $0,50 \text{ m} \div 2,00 \text{ m}$;



OPRACOWAŁ:

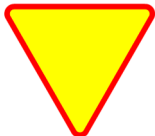


.....



Plik rysunkowy

(Rys. nr 2)

5. Wykaz projektowanego oznakowania

OZNAKOWANIE / URZĄDZENIE BRD	ODBLASK.	GRUPA WIELKOŚCI	SYMBOL	SZTUK / mb / m ²
	typ II	średnie	A-7	1 szt.
	typ II	średnie	T-6c	1 szt.
	typ II	średnie	D-6	2 szt.
oznakowanie poziome grubowarstwowe	-	-	P-10	12 m ²
oznakowanie poziome cienkowarstwowe	-	-	P-4, P-13	44 m ²

OPRACOWAŁ:

.....