

Opracowanie zawiera

I. Część opisowa

1. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

- | | |
|--|----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1: 25000 |
| 2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania | skala 1:500 |
| 3. Docelowa organizacja ruchu | skala 1:500 |

Opis techniczny

DO PROJEKTU DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA TEMATU: PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 965 ODC. 240 KM 0+00 (STARY KM 51+159) Z DROGĄ POWIATOWĄ NR K 1618 W LIMANOWEJ

1. Podstawa opracowania

Projekt budowlany przebudowy skrzyżowania opracowany na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, zgodnie z warunkami określonymi w szczegółowej specyfikacji technicznej stanowiącej załącznik do umowy nr 111/2005/ ZDW.

Podstawę opracowania stanowią:

- wypis i wyrys z planu zagospodarowania przestrzennego miasta Limanowa nr gp.7331/109/05 z dnia 26.08.2005 r.
- podkłady sytuacyjno-wysokościowe w sk. 1:500
- średniodobowe obciążenie ruchem drogi wojewódzkiej nr 965
- pomiar natężenia ruchu na w/w skrzyżowaniu (obciążenie poszczególnych wlotów).
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.Nr 108 poz.908 z 2005 r. –tekst jednolity).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i sprawowania nadzoru nad tym zarządzeniem -Dz.U.Nr 170 poz 1393
- Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów ich umieszczania na drogach – Dz.U. Nr 220, poz. 2181, wraz z załącznikami do w/w Rozporządzenia

2. Zakres opracowania, stan istniejący, projektowany

Niniejszy projekt docelowej organizacji ruchu skrzyżowania drogi wojewódzkiej, drogi powiatowej i drogi prywatnej wykonano na mapach sytuacyjno – wysokościowych w skali 1:500

Przed przystąpieniem do wykonania projektu wykonano inwentaryzację oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie wykonywanych robót.

Przedmiotowe skrzyżowanie zlokalizowane jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 965 Zielone – Bochnia – Limanowa w ODC. 240 KM 0+00 (stary km 51+159 (ul. Tarnowska), gdzie krzyżuje się z drogą powiatową nr 1618 Łososińska – Limanowa (ul. Łososińska). Droga wojewódzka jest drogą klasy technicznej „G”. W odległości 60 m od ul. Łososińskiej usytuowany jest prostopadły wlot do ul. Tarnowskiej, ulicy bez nazwy stanowiącej dojazd do wielkopowierzchniowego obiektu handlowego, do stacji benzynowej oraz obiektu gastronomicznego.

Ulica Tarnowska w rejonie skrzyżowania posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6,0 m z lewostronnym rowem oraz nieutwardzonymi pobocznymi.

Ulica Łososińska o jezdni szerokości 6,0 m, od strony południowej obrzeżonej krawężnikiem, posiada chodnik z płyt betonowych o szer. 1,5 m. Dojazd do stacji benzynowej stanowi jezdnia o szer. 6,0 m z obustronnymi krawężnikami oraz z pobocznymi ziemnymi o szerokości do 1,0 m.

W ul. Tarnowskiej znajdują się przystanki autobusowe usytuowane przed wlotami dróg bocznych.

W uzgodnieniu z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Powiatowym Zarządem Dróg oraz Urzędem Miasta Limanowa, przyjęto rozwiązanie skrzyżowania w formie małego ronda.

Zaprojektowane skrzyżowanie w postaci małego ronda uzasadnione jest:

odsunięciem tarczy skrzyżowania od bardzo niebezpiecznego dla ruchu z uwagi na brak widoczności – wzniesienia ul. Tarnowskiej o łuku pionowym wypukłym niwelety jezdni o promieniu około 400 m w rejonie dotychczasowego włączenia ul. Łososińskiej, zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu przez wymuszenie konstrukcją skrzyżowania prędkości ruchu.

zwiększeniem przepustowości skrzyżowania przez wyeliminowanie konieczności zastosowania sygnalizacji ulicznej, której funkcjonowanie jest niezbędne przy ewentualnym rozwiązaniu w postaci skrzyżowania skanalizowanego.

Przyjęto wyspę środkową o promieniu $r = 10$ m z pierścieniem o szerokości 2,5 m oraz jezdnią okrężną o szerokości zasadniczej 5,0 m jednopasmową.

Na wlotach do skrzyżowania zaprojektowano wysepki rozdzielające jezdnie wlotowe o szerokości 3,75 i 3,5 m oraz jezdnie wylotowe ze skrzyżowania o szerokości 4,75 i 4,5 m. Bieg krawężników na skrzyżowaniach wyokrąglono promieniami łuków poziomych $T = 10$ m, 12 m, 15 m. Zgodnie z decyzją ZDW wlot do skrzyżowania drogi bez nazwy zaprojektowano jako prosty, bez wysepki rozdzielającej kierunki ruchu.

Na wylotach ze skrzyżowania w ul. Tarnowskiej i Łososińskiej zaprojektowano zatoki autobusowe otwarte o szerokości 3,0 m.

W rejonie skrzyżowania przyjęto ułożenie chodników o szerokości 2,0 m z poszerzeniem do 3,0 m na przystankach autobusowych.

3. Sposób oznakowania

Projektowane oznakowanie ma na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu pojazdów jak i pieszego.

Projekt polegać będzie na oznakowaniu pionowym i poziomym ronda.

Do oznakowania robót należy stosować wyłącznie znaki drogowe pionowe odblaskowe. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z obecnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury.

Znaki należy zamocować na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach metalowych zamocowanych w sposób sztywny w gruncie. Na jednym wsporniku powinien być umieszczony jeden znak. Następny powinien być zlokalizowany min. 10 m za poprzednim.

Odległość znaku od jezdni powinna wynosić od 0,5 do 2,0 m. Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju znaku, drogi przy uwzględnieniu ruchu pieszego. Dla znaków umieszczonych w chodniku przyjąć wysokość 2,0 - 2,5 m.

Termin wprowadzenia organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku ulicy uzależniony jest od Inwestora niniejszego przedsięwzięcia, którym jest ZDW Kraków- planowany termin przewidziany jest na listopad 2009r.

Opracował: