


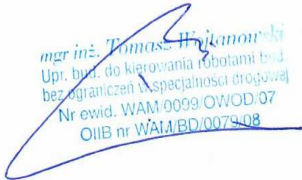
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU PIESZYCH
W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEJŚĆ
DLA PIESZYCH NA ULICY SZAFIROWEJ
(DP 1139N) W GRONOWIE GÓRNYM

ADRES WOJEWÓDZTWO: WARMIŃSKO - MAZURSKIE,
POWIAT: ELBLĄSKI, GMINA ELBLĄG
MIEJSCOWOŚĆ GRONOWO GÓRNE,
OBRĘB GRONOWO GÓRNE
DZIAŁKI NR 66; 67; 68; 104/1; 172

INWESTOR ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W PASŁĘKU

BRANŻA INŻYNIERIA RUCHU

Wyszczególnienie	Imię i nazwisko	Podpis
Opracował	inż. Grzegorz Walczak	
Opracował	mgr inż. Tomasz Wojtanowski	 mgr inż. Tomasz Wojtanowski Upr. bud. do kierowania robotami bud. bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ewid. WAM/0099/OWOD/07 OIIB nr WAM/BD/0079/08

OPIS TECHNICZNY

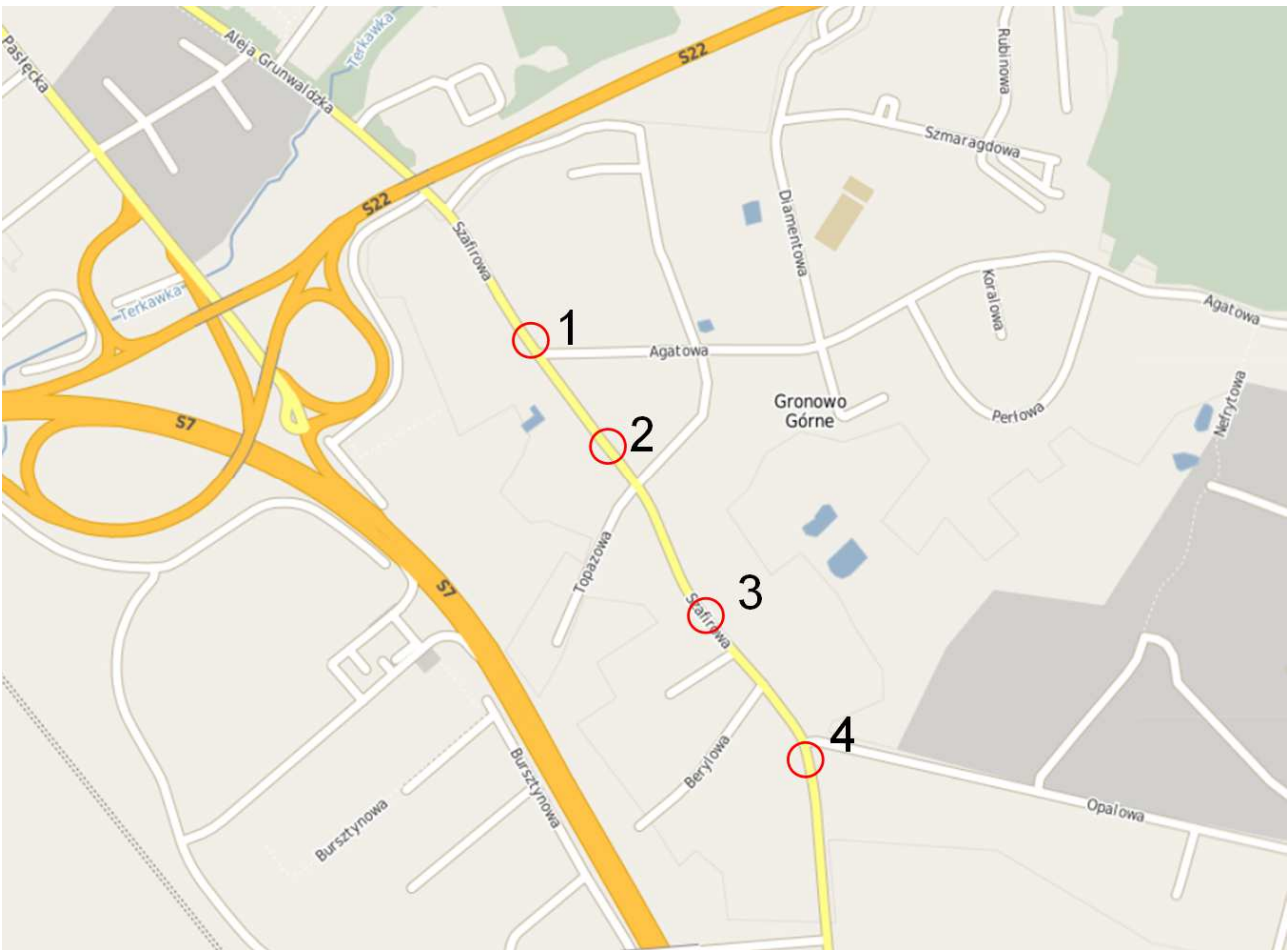
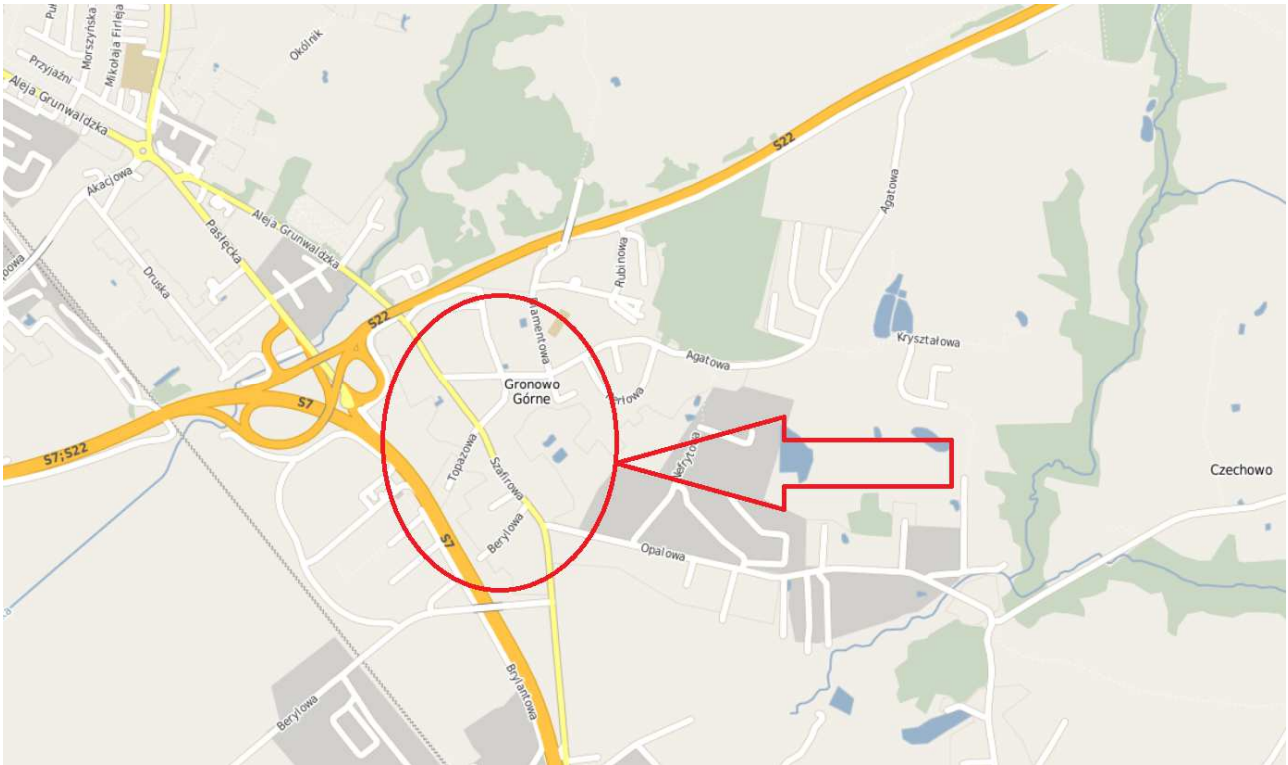
1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Podstawą opracowania niniejszego projektu jest umowa z Zarządem Dróg Powiatowych w Pasłęku, ul. Dworcowa 6, 14-400 Pasłęk.
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002. Nr 170. poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 Nr 177, poz., 1729);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków dla znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2003 Nr 220, poz. 2181).
- Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.
- Uzgodnienia z Inwestorem dotyczące zakresu robót.

1.2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w miejscowości Gronowo Górne na ulicy Szafirowej. Zakres przedsięwzięcia obejmuje odcinek drogi powiatowej w Gronowie Górnym, Gmina Elbląg, Powiat Elbląski, województwo Warmińsko-Mazurskie. Odcinek znajduje się na działkach nr 66; 67; 68; 104/1; 172 obręb Gronowo Górne.

Szkic lokalizacyjny umiejscowienia oznakowania przedstawia mapka.



1.3. STAN ISTNIEJĄCY

Odcinek drogi, na którym wprowadzana jest zmiana w stałej organizacji ruchu rozpoczyna się w km 0+030,00 i kończy w km 0+850,00 i dotyczy jedynie obszaru oddziaływania przejść. Droga jest o nawierzchni bitumicznej szerokości od 6,00 m do 6,80 m. Nawierzchnie bitumiczne jezdni od strony chodnika ograniczone są krawężnikami 15x30 cm, natomiast od strony gdzie nie występują chodniki jezdni nie posiada obramowania i przy krawędzi zlokalizowane są pobocza gruntowe oraz z kruszywa. Chodniki ograniczone są obrzeżami betonowymi 6x25cm. Odwodnienie jest realizowane do rowów i terenów zielonych w pasie drogowym bezpośrednio lub przy użyciu istniejących zrzutów podchodnikowych. Przedmiotowy odcinek drogi posiada cztery skrzyżowania z drogami publicznymi. Znajdują się na nim trzy przejścia dla pieszych wyznaczone za pomocą oznakowania poziomego (P-10) i pionowego D-6. Przy skrzyżowaniu z ul. Agatową, przy skrzyżowaniu z ul. Topazową i przy skrzyżowaniu z ul. Opalową. Przejście przy ulicy Topazowej, z uwagi na bliskość szkoły oznakowany jest dodatkowo znakiem T-27. W obszarze oddziaływania przejścia znajduje się znak A-17 i znak ograniczający dopuszczalną prędkość do 30 km/h B-33 (30). Na całym odcinku drogi chodnik przebiega po stronie prawej bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Po stronie lewej znajdują się odcinkowe fragmenty ciągów pieszych do obsługi przystanków autobusowych, sklepu spożywczego „Szafirek” oraz prowadzące do chodników przy drogach poprzecznych. Wszystkie chodniki posiadają nawierzchnię utwardzoną z kostki brukowej betonowej lub płyt betonowych. Drogą przebiega linia komunikacji zbiorowej. Przystanki wyposażone są w zatoki autobusowe. Na całym obszarze w Gronowie Górnym obowiązuje dopuszczalna prędkość 40 km/h.

W stanie istniejącym podstawowymi mankamentami drogi są:

- Nawierzchnia bitumiczna jezdni, wskutek bardzo długiego okresu międzyremontowego, jest w stanie złym (liczne i rozległe spękania siatkowe, duże łaty po remontach częściowych, ubytki powierzchniowe nawierzchni)
- Deformacja nawierzchni bitumicznej
- Brak prawidłowych spadków poprzecznych uniemożliwia szybki spływ wód opadowych
- Brak nośności konstrukcji drogi, koleiny
- Niedrożne elementy odwodnienia w postaci ścieków podchodnikowych
- Konieczność odnowienia oznakowania pionowego
- Niewidoczne oznakowanie poziome
- Z uwagi na gęstą zabudowę, dużą ilość zjazdów słabo widoczne przejścia dla pieszych
- Nierespektowane ograniczenie prędkości strefowe na całym obszarze zabudowanym (40 km/h)

- Nierespektowane ograniczenie prędkości na przejściu przy ul Topazowej (30) okolice szkoły (Liceum – Sztuk Plastycznych w Gronowie Górnym)
- Słaba widoczność przejść w nocy (oświetlenia uliczne po jednej stronie)
- Duże natężenie ruchu pieszych w przez jezdnię w obrębie sklepu „Szafirek”

Przedstawione wyżej problemy przedstawiają zdjęcia poniżej



zdjęcie 1



zdjęcie 2



zdjęcie 3



zdjęcie 4



zdjęcie 5



zdjęcie 6



zdjęcie 7



zdjęcie 8



zdjęcie 9



zdjęcie 10



zdjęcie 11



zdjęcie 12



zdjęcie 13



zdjęcie 14

1.4. STAN PROJEKTOWANY

1.4.1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Opracowywany projekt organizacji ruchu wykonano w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu pieszego w obrębie przejść dla pieszych na ul. Szafirowej w Gronowie Górnym. Na projektowanym odcinku drogi zakłada się przebudowę trzech sztuk przejść dla pieszych i budowę jednego. Przejście w obrębie ul. Agatowej w km 0+197,60 zostanie przeniesione o 6,40 m do km 0+191,00. Przesunięcie jest podyktowane bliskością przejścia i skrzyżowania z ulicą podporządkowaną. Z uwagi na bliskość zatoki autobusowej przejście dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ul. Topazową zostanie przeniesione z km 0+339,90 do km 0+348,90. Wszystkie przejścia zostaną wykonane w nawierzchni kostki brukowej betonowej grubości 8 cm koloru czerwonego wyniesione ponad krawędź jezdni o 10 cm. Rampę najazdową wykonuje się na długości 1,20 m. Szerokość przejść dla pieszych wynosi 4,2 m oznakowanych malowaniem masą chemoutwardzalną. Najazd oznakować znakami poziomymi P-25 a przejście znakiem P-10. W odległości 2 m

wykonać połówkowo oznakowanie w postaci znaków P-14. Oznakowanie wykonać od strony najazdu. Od strony dojścia dla pieszych pokonanie różnicy wysokości wyniesionego przejścia będzie wykonstruowane skosem na długości 60 cm. Wzdłuż krawężnika należy wykonać ciek przykrawężnikowy wykonany z dwóch rzędów kostki brukowej betowej grub 8 cm koloru czerwonego. Ciek wykonać szerokości 20 cm ze spadkiem nie mniejszym niż 0,3%. W celu zapewnienia prawidłowej komunikacji pieszych zostaną dostosowane dojścia i zaniżenia krawężników.

Wzór przejścia wyniesionego przedstawia grafika poniżej



RADARY PRĘDKOŚCI

W km 0+187,20 dla pojazdów poruszających się od strony Elbląga zaprojektowano „radar prędkości” umieszczony po południowej stronie jezdni. Natomiast dla pojazdów poruszających się od strony Nowiny zaprojektowano radar prędkości w km 0+811,00 po stronie północnej jezdni.

Radarowy wyświetlacz prędkości MP-DP1 jest to element prewencyjnego systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Radar mikrofalowy wbudowany w Tablicę LED. Dodatkowo wokół tablicy rzucająca się w oczy, bardzo dobrze widoczna żółta tablica z napisem "Kontrola prędkości" czarnymi literami.

Funkcje i możliwości: Precyzyjny pomiar prędkości, wyraźna sygnalizacja zmierzonej prędkości na tablicy LED. Przekroczenie ustalonego progu sygnalizowane jest zmianą koloru wyświetlacza prędkości z zielonego na czerwony (pulsujący) oraz wyświetlającym się czerwonym napisem ZWOLNIJ.

Kierowca jadący zgodnie z przepisami / ustalonymi zasadami nagrodzony zostaje zielonym komunikatem DZIĘKUJĘ. Dodatkowo można wyświetlać również komunikaty w postaci buźki uśmiechniętej i buźki smutnej. Zastosować wariant z opcją zastosowania systemu archiwizującego najważniejsze statystyki

dotyczące prędkości pojazdów oraz natężenia ruchu. Odczyt statystyk oraz ich analizę dokonuje dołączona aplikacja komputerowa a parametry działania urządzenia jak i ściąganie statystyk przeprowadza się bezprzewodowo wykorzystując łącze bluetooth.

Komponenty: radarowy wyświetlacz prędkości: tablica podkładowa FLUO pokryta folią drogową II generacji, zasilanie buforowe-akumulatorowe 230V → 12V, skrzynka - zasilanie solarne 12V, panel fotowoltaiczny, elementy mocowania - wysięgnik 90 cm, słup wsporczy, fundament, system archiwizacji statystyk, komunikacja bluetooth.

Wariant zawierać będzie: ZB skrzynka - zasilanie buforowe-akumulatorowe 230V → 12V, ZSO skrzynka - zasilanie solarne 12V, P panel fotowoltaiczny, SW słup wsporczy, fundament. Parametry techniczne:

regulowany próg prędkości, całkowite wymiary: MP-DP1: 720x870x40 mm, tablica FLUO: 900x1200mm, ZB: 350x250x150 mm, ZSO: 400x300x170 mm, P: 1165 x 820 x 35 mm. Napięcie zasilania: 12 V, średni pobór prądu: 0,2A, wysokość cyfr prędkości LED: 305 mm, wysokość tekstu LED „ZWOLNIJ”, „DZIĘKUJĘ”: 110 mm wysokość emotikony LED: 240 mm, liczba kolorów LED: 2 - zielony i czerwony, widoczność wyświetlacza prędkości LED: 150 m, widoczność wyświetlacza tekstu LED: 50 m, widoczność wyświetlacza emotikony: 120 m, warunki środowiskowe (klasa odporności) IP55 (zgodna z PN-EN 60529) - odporny na warunki atmosferyczne, luminancja klasa luminancji L3 wg normy PN-EN 12966 - regulowana automatycznie, zakres mierzonej prędkości: od 2 - 199 km/h, rozdzielczość mierzonej prędkości: 1 km/h, zasięg pomiarowy regulowany: 10-450 m, obudowa aluminium, poliwęglan wandaloo-odporny, filtr ochronny UV, filtr kontrastowy anty-refleksyjny.

Przykład „radaru prędkości przedstawia grafika poniżej



PRZEJŚCIE AKTYWNE

W km 0+000,00 z uwagi na bliskość szkoły zaprojektowano przejście aktywne w postaci znaku pionowego z zamontowaną tablicą D6 i T-27 na tle odbłaskowym (zielony - fluo), z zasilaniem solarnym, migającym system bezpieczeństwa z czujnikiem ruchu. System zaczyna działać, kiedy pieszy zbliży się do krawędzi jezdni. Aktywny system musi zawierać: panel solarny (z możliwością modyfikacji i podłączenia do stałego

zasilania), lampy błyskowe, skrzynia sterująca, akumulator, czujnik ruchu - radar K-Band, komplet uchwytów na rurę. Urządzenie musi być przystosowane do zastosowania przy ruchliwych ulicach z dużym nasileniem ruchu pieszych.

Parametry techniczne: panel fotowoltaiczny: 20W, lampy błyskowe: panel 60x20 cm - 2 lampy LED fi 10cm. Zasilanie: skrzynia sterująca z akumulatorem 12V-18AH/20HR, waga: do 27 kg, czujnik ruchu: Doppler radar K-Band - pracujący w zakresie 80° horyzontalnie i 32° wertykalnie moc 13 dBm, moc świecenia: 100% dzień, 33% noc, potrójny błysk

Przykład rozwiązania przedstawia grafika poniżej



PRZEJŚCIE BEZPIECZNE

Na pozostałych przejściach zastosowano znaki pionowe w postaci znaków D-6 odblaskowym polu (kolor zielony - fluo)



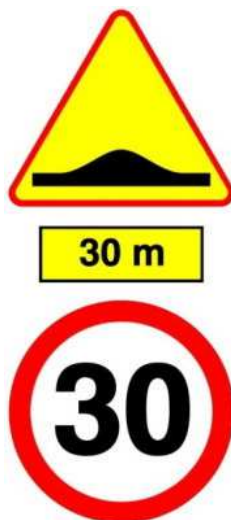
Wszystkie przejścia z uwagi na to, że zaprojektowano, jako wyniesione będą po obu stronach opatrzone znakami:

A-11a – ostrzega przed progiem zwalniającym,

B-33 (20) – zabrania przekraczania prędkości określonej liczbą kilometrów na godzinę,

T-1 (20m) – wskazuje odległość znaku ostrzegawczego od (w tym przypadku) progu zwalniającego

Przykład oznakowania przedstawia poniższa grafika



Do projektu zastosowano znak ograniczenie prędkości B-33 20 km/h i w odległości do progu zmienne w zależności od usytuowania znaku od 20 do 30 m

PUNKTY ODBLASKOWE

Dodatkowo w poprzek jezdni przed przejściem zastosowano Punktowe element odblaskowy w osłonie pługoodpornej. Punktowy element odblaskowy (PEO) typu DPT3 wysokiej odporności mechanicznej, służy do poziomego znakowania. Właściwości: znacznie poprawia widoczność, szczególnie nocą oraz podczas ograniczonej widoczności, np. w deszczu, korpus PEO wykonany jest z tworzywa sztucznego dużej wytrzymałości, dodatkowo korpus osłonięty jest pługo-odporną, żeliwną obudową. Retroreflektor zawierać powinien wiele niezależnych komór odbijających światło, dzięki czemu nawet po częściowym uszkodzeniu elementu przez np. pług śnieżny, podwozie samochodu, pozostałe komory nadal niezależnie odbijają światło. Kształt oraz konstrukcja została tak zaprojektowana, aby zminimalizować ryzyko ścierania odblasków. Parametry produktu: współczynnik odblasku: 450mcd/lux - przy kącie obserwacji 0,2 st. i geometrii pomiaru +/- 5 st. najwyższa klasa odblaskowości. Mocno wyperforowany, chropowaty spód gwarantuje najwyższą możliwą przyczepność do kleju. Klasa: R3. Zgodny z normą zharmonizowaną PN-EN1463

Zastosować przed przejściem, co 1,0 m w przy najeździe na przejście wyniesione na całej szerokości jezdni. Zastosować wersję koloru biało/białą. Żeliwna obudowa montowana jest w jezdnię w wyfrezowany otwór o średnicy 180mm i głębokości 45mm, do której wkładany jest wymienny PEO DPT3. Wymiary elementu: wysokość korpusu PEO: 17,7 mm, długość korpusu: 107,9 mm, szerokość korpusu: 90 mm, średnica zewnętrzna żeliwnej obudowy: 180 mm, wysokość żeliwnej obudowy: 55 mm.

Przykład elementu i jego zastosowania przedstawiają grafiki poniżej.



W celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszych zaprojektowano również dodatkowe oświetlenie hybrydowe solarno – wiatrową. Oświetlenie uliczne w postaci lamp należy zlokalizować po prawej stronie jezdni na każdym z przejść.

Zaprojektowano 4 szt. Lamp hybrydowych 50/540/3 6m 1x200Ah. Parametry rozwiązania podano w tabeli.

Moc	30-50 W
Strumień świetlny [lm]	2800-7000lm
Wysokość	5,8m (źródła) / 9,5m (zestawu)
Akumulator	1x200Ah
Panel fotowoltaiczny	2x270W
Turbina wiatrowa	300W - plastik + włókno szklane
Materiał obudowy	odlew aluminiowy

Ogólne parametry techniczne	
Napięcie zasilania	12 lub 24V
Czujnik zmierzchu	TAK
Szczegółowe parametry techniczne	
Kolor	srebrny - ocynk
Słupy	
Wysokość słupa	lampa na 5-6m
Fotowoltaika - parametry	
Akumulator	żelowy



Informacje o lampie

- Słup ocynkowany
- żywotność źródła światła do 50 000 godzin pracy
- czujnik ruchu
- wysięgnik lampy 1,5 m możliwość dowolnej konfiguracji lampy wg. własnych parametrów
- lampy wyposażone w inteligentny system ściemniania
- Czujnik zmierzchowy + system ściemniania + programator czasu pracy

Dokładne rozwiązanie wyniesionych przejść dla pieszych i lokalizacji zastosowanych rozwiązań obrazuje rysunek techniczny zamieszczony w części graficznej niniejszego opracowania.

1.4.2. PARAMETRY DROGI

Parametry geometryczne.

- Droga powiatowa jedno jezdniowa dwupasowa dwukierunkowa.
- Szerokość drogi po remoncie nie zmienia się i wynosi od 6,00 m do 6,80 m.
- Spadek poprzeczny daszkowy 2-3%.
- Pobocza szerokości 1,0m.
- Promienie łuków poziomych na drodze od R180 m do R300 m.

1.4.3. LOKALIZACJA ZNAKÓW PIONOWYCH

Projektowane znaki mocować na słupkach z rur stalowych ocynkowanych średnicy 63 mm. Lokalizacja znaków powinna zapewniać dobrą widoczność.

- Odległość lica znaków od krawędzi jezdni w poziomie – 0,5÷2,0m.
- Minimalna odległość dolnej krawędzi lica znaku od chodnika w pionie – 2,2m

Lokalizację znaków przedstawia Rysunek Stałej Organizacji Ruchu zamieszczony w części graficznej niniejszego opracowania.

1.4.4. DANE CHARAKTERYSTYCZNE ZNAKÓW

Dane charakterystyczne znaków pionowych:

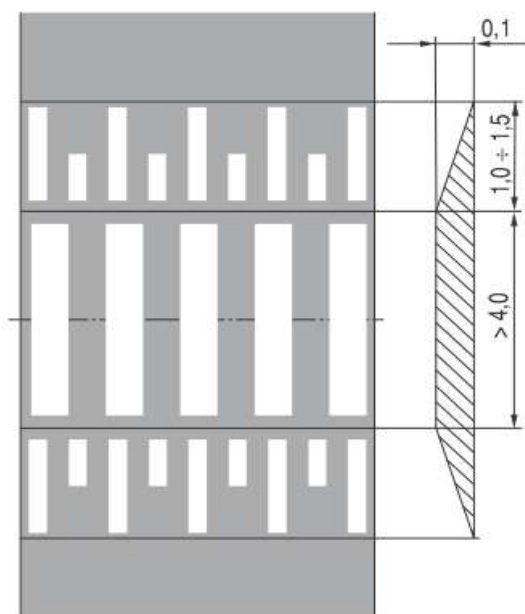
- Tablice znaków średnie.
- Tablice znaków folia I i II generacji.
- Długości słupków dopasować do ilości znaków zamocowanych na pojedynczym słupie.
- Znaki o szerokości powyżej 900mm mocować na dwóch słupkach.
- Wszystkie tabliczki znaków informacyjnej, turystycznej oraz oznaczeniu ulic pozostawić w niezmienionej lokalizacji.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO					
Lp.	Symbol	Stan	Wielkość	Odblaskowość	Ilość tarcz
1	A-11a	Projektowany	Średnie	I Generacja	8
2	T-1	Projektowany	Średnie	I Generacja	8
3	B-33(20)	Projektowany	Średnie	I Generacja	8
4	RADAR PRĘDKOŚCI	Projektowany	Średnie	II Generacja	2
5	D-6 (fluo)	Projektowany	Średnie	II Generacja	6
6	D-6 T-27 (fluo) aktywny	Projektowany	Średnie	II Generacja	2

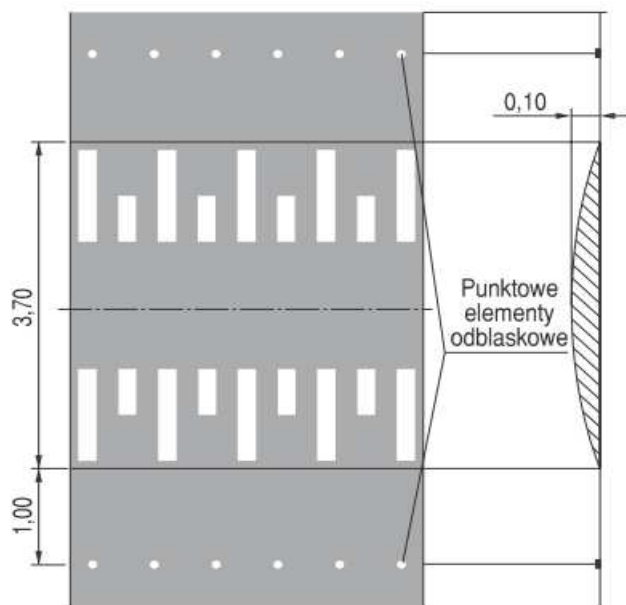
Dane charakterystyczne znaków poziomych:

Oznakowanie wykonać w technologii cienkowarstwowej farbami chlorokauczukowymi

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO						
Lp.	Symbol	Stan	Wielkość	Długość	Powierzchnia elementu	Powierzchnia
1	P-14	Projektowany	3 x 0,50m x 8	3	0,375 m2/mb	9,00
2	P-25	Projektowany	8 x 6,00m	6	0,232 m2/mb	11,40
3	P-10	Projektowany	6 x 4,00m x 0,5	4	2 m2	48,00



Rys. 4.2.6.3. Przykład oznakowania przejścia dla pieszych wyznaczonego na progu zwalniającym



Rys. 4.2.6.2. Przykład oznakowania progu zwalniającego

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Z uwagi przebudowę chodnika należy przestawić energochłonną barierę stalową N2W2 – lokalizacja zgodnie z częścią rysunkową

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji planowane jest w drugiej połowie 2021 roku.

1.4.5. ROBOTY DROGOWE

W związku z przebudową przejść dla pieszych projektuje się następujące roboty drogowe:

- a) Przejście w obrębie skrzyżowania z ul. Agatową km 0+191,00
 - Na jezdni zakłada się wymianę nawierzchni na całej szerokości jezdni. Nawierzchnia zostanie wymieniona na kostkę brukową betonową. Zakres wymiany na przejściu dla pieszych długości 4,20 m i na najjazdach 2 x 1,2 m. Dowiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej masą asfaltową SMA8 S na długości 2 x 2,0 m.
 - Konieczna jest likwidacja oznakowania poziomego poprzez hydropiaskowanie farby
 - Od strony lewej należy wydłużyć chodnik do nowej lokalizacji. Obniżyć wszystkie krawężniki i przełożyć chodnik od strony prawej. W starej lokalizacji przejścia przełożyć chodniki do poziomu plus 12 cm od jezdni
- b) Przejście w obrębie skrzyżowania z ul. Topazową km 0+348,90
 - W celu poprawy bezpieczeństwa pieszych projektuje się odsunięcie przejścia od zatoki autobusowej. Planuje się przeniesienie lokalizacji przejścia o 9,0 m. Na jezdni zakłada się wymianę nawierzchni na całej szerokości jezdni. Nawierzchnia zostanie wymieniona na kostkę

brukową betonową. Zakres wymiany na przejściu dla pieszych długości 4,20 m i na najazdach 2 x 1,2 m. Dowiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej masą asfaltową SMA8 S na długości 2 x 2,0 m.

- Zaprojektowano likwidację istniejącego poprzecznego dojścia pieszego od strony lewej i dobudowę ciągów pieszych do nowo zaprojektowanej lokalizacji przejścia i przestawienie krawężników.
- Konieczna jest likwidacja oznakowania poziomego poprzez hydropiaskowanie farby chlorokauczukowej

c) Przejście w obrębie sklepu „Szafirek” km 0+498,80

- W celu poprawy bezpieczeństwa pieszych projektuje przejście na wysokości dojścia do sklepu. Na jezdni zakłada się wymienną nawierzchni na całej szerokości jezdni. Nawierzchnia zostanie wymieniona na kostkę brukową betonową. Zakres wymiany na przejściu dla pieszych długości 4,20 m i na najazdach 2 x 1,2 m. Dowiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej masą asfaltową SMA8 S na długości 2 x 2,0 m. Z uwagi na wprowadzenie dodatkowego przejścia należy wykonać zniżenie krawężnika na długości 4,0 m i nawiązanie krawężnika wtopionego do wystającego poprzez rampę długości 2,0 m
- Zaplanowano przebudowę istniejącego chodnika poprzez zniżenie i nawiązanie do obniżonych krawężników. Należy przenieść istniejący zrzut podchodnikowy. Nową lokalizację zrzutu pochodnikowego zaznaczono na rysunku technicznym w Projekcie Wykonawczym.

d) Przejście w obrębie skrzyżowania z ul. Opalową km 0+767,00

- Na jezdni zakłada się wymianę nawierzchni na całej szerokości jezdni. Nawierzchnia zostanie wymieniona na kostkę brukową betonową. Zakres wymiany na przejściu dla pieszych długości 4,20 m i na najazdach 2 x 1,2 m. Dowiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej masą asfaltową SMA8 S na długości 2 x 2,0 m.
- Zaplanowano przebudowę istniejącego chodnika poprzez zniżenie i nawiązanie do obniżonych krawężników.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Wojtanowski
Upr. bud. do kierowania robotami
bez ograniczeń w specjalności drogi
Nr ewid. WAM/0099/OWOP/07
CIIB nr WAM/BD/0079/08

Tomasz Wojtanowski



STAROSTA ELBLĄSKI

ul. Saperów 14A
82-300 Elbląg

tel.: 55 239 49 00
faks: 55 239 42 26

www.powiat.elblag.pl
sekretariat@powiat.elblag.pl

SAMORZĄD 30-LECIA
POLSKIEJ TRANSFORMACJI



SAMORZĄDOWY
LIDER
ZARZĄDZANA

USŁUGI
SPOŁECZNE

Pasłęk, dnia 07.04.2021 r.

DM.4021.31.2021.WO

Magat s.c.
Ul. Agatowa 131
Gronowo Górne
82- 300 Elbląg

Działając na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244, 2322 ze zm.) w związku z § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tymi zarządzeniami (Dz. U. 2017r. poz. 784 tj.) oraz upoważnienia Starosty Elbląskiego do zatwierdzania projektów organizacji ruchu na drogach lub zmian tej organizacji, po rozpatrzeniu projektu stałej organizacji ruchu

zatwierdzam

otrzymany projekt stałej organizacji ruchu pn.: „Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych na ulicy Szafirowej (DP 1139N) w Gronowie Górnym” z uwagami:

Zaleca się zastosowanie progów zwalniających zgodnych z wytycznymi zawartymi w Załączniku nr 4 do Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Dodatkowo w ciągu ul. Szafirowej, jako zasadę należy przyjąć powtarzanie przed każdym skrzyżowaniem wzdłuż trasy z pierwszeństwem znaków D-1 o zmniejszonych wymiarach; można ich nie powtarzać, jeżeli odległość między skrzyżowaniami jest nie większa od 50m.

Ze względu na zaprojektowanie pod znakiem d-18 tabliczki T-30c, na końcu odcinka przeznaczanego do postoju pojazdów należy umieścić znak pionowy D-18 z tabliczką T-3a „Koniec”.

Zaleca się również aby miejsca przeznaczone do postoju pojazdów wyznaczyć w taki sposób aby znajdowały się w odległości nie mniejszej niż 10m od projektowanych przejść dla pieszych.

Planowany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu : do końca 2021r.

Organizację ruchu przekazuje się do realizacji dla Wnioskodawcy.

Przed wprowadzeniem zatwierdzonej organizacji ruchu Inwestor **zawiadomi** organ zarządzający ruchem, właściwego komendanta Policji i zarządcę drogi o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Brak zawiadomienia w terminie ustalonym na jej wprowadzenie spowoduje utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (§12 ust. 4 w/w rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa), o czym organ zarządzający ruchem poinformuje zarząd drogi.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Powiatowych w Pasłęku
3. ala

Sporządził Wiesław Ochocki

STAROSTA ELBLĄSKI
mgr Maciej Romanowski

DM.4021.31.2021.WO

Pasłek, dnia 07.04.2021r.

Magat s.c.
Ul. Agatowa 131
Gronowo Górne
82- 300 Elbląg

Zarząd Dróg Powiatowych w Pasłęku otrzymał projekt stałej organizacji ruchu pn.: „Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych na ulicy Szafirowej (DP 1139N) w Gronowie Górnym” opiniuje pozytywnie z uwagami:

Zaleca się zastosowanie progów zwalniających zgodnych z wytycznymi zawartymi w Załączniku nr 4 do Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Dodatkowo w ciągu ul. Szafirowej, jako zasadę należy przyjąć powtarzanie przed każdym skrzyżowaniem wzdłuż trasy z pierwszeństwem znaków D-1 o zmniejszonych wymiarach; można ich nie powtarzać, jeżeli odległość między skrzyżowaniami jest nie większa od 50m.

Ze względu na zaprojektowanie pod znakiem d-18 tabliczki T-30c, na końcu odcinka przeznaczonego do postoju pojazdów należy umieścić znak pionowy D-18 z tabliczką T-3a „Koniec”.

Zaleca się również aby miejsca przeznaczone do postoju pojazdów wyznaczyć w taki sposób aby znajdowały się w odległości nie mniejszej niż 10m od projektowanych przejść dla pieszych.

Planowany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu : do końca 2021r.

DYREKTOR
mgr Józef Zamojcin

Otrzymują:

1. Adresat
2. ZDP-DM a/a



Elbląg, dnia 06 kwietnia 2021 r.

KARTA UZGODNIENÍ

Załączony projekt stałej organizacji ruchu drogowego po realizacji zadania „Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych na ulicy Szafirowej (DP 1139N) w Gronowie Górnym opiniuję pozytywnie/negatywnie*, bez uwag/z uwagami*.

Zaleca się zastosowanie progów zwalniających zgodnych z wytycznymi zawartymi w Załączniku nr 4 do Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dodatkowo w ciągu ul. Szafirowej, jako zasadę należy przyjąć powtarzanie przed każdym skrzyżowaniem wzdłuż trasy z pierwszeństwem znaków D-1 o zmniejszonych wymiarach; można ich nie powtarzać, jeżeli odległość między skrzyżowaniami jest nie większa od 50 m. Ze względu na zaprojektowanie pod znakiem D-18 tabliczki T-30c, na końcu odcinka przeznaczanego do postoju pojazdów należy umieścić znak pionowy D-18 z tabliczką T-3a „Koniec”. Zaleca się również aby miejsca przeznaczone do postoju pojazdów wyznaczyć w taki sposób aby znajdowały się w odległości nie mniejszej niż 10 metrów od projektowanych przejść dla pieszych.

podkom. Wiktor Kaczmarek

(stopień, imię i nazwisko policjanta)

NACZELNIK
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Elblągu

kom. Tomasz Krawcewicz

(kierownik jednostki)

* - niepotrzebne skreślić