

Egz. 2

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa i adres obiektu budowlanego:

BUDOWA DROGI W ULICY KARŁOWICZA I LOMPY W GŁUCHOŁAZACH

Lokalizacja:

woj. opolskie, powiat Nyski, gmina Głucholazy, miasto Głucholazy
ul. Karłowicza, Lompy

Spis zawartości:

- I. Opis
- II. Mapa pogładowa
- III. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- IV. Docelowa organizacja ruchu

Inwestor - nazwa i adres:

**GMINA GŁUCHOŁAZY
UL. RYNEK 15
48-340 GŁUCHOŁAZY**

Projektant:

mgr inż. Rafał Pydych

czerwiec 2011

[Signature]

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
2. ZAKRES OPRACOWANIA.....	4
3. CHARAKTERYSTYKA PRZEBUDOWYWANYCH DRÓG GMINNYCH.....	4
4. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU	7
5. ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW:	7
5.1 OZNAKOWANIE PIONOWE	7
5.2 OZNAKOWANIE POZIOME.....	9

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Mapa pogładowa	- skala 1:5 000
2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania – ark nr 1 i 2	- skala 1:500
3. Projekt docelowej organizacji ruchu – ark nr 1 i 2	- skala 1:500

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano w oparciu o:

- 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 z 2003 r., poz. 1729).
- 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 z 2003 r. poz. 2181 z późn. zm.).

2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu dla projektowanej jezdni, chodników, oraz ciągów pieszo – rowerowych zlokalizowanych w pasie drogowym ulicy Karłowicza (droga gminna nr 107133 O) na odcinku od ulicy Powstańców Śląskich (droga wojewódzka nr 411 – Głuchołazy – Konradów) do ulicy Lompy (droga gminna nr 107128 O) oraz pasie drogowym ulicy Lompy na odcinku od ulicy Powstańców Śląskich do bramy wjazdowej szpitala. W przedmiotowej inwestycji występuje skrzyżowanie ulicy Karłowicza z drogą gminną nr 107119 O – ul. Chopina.

3. Charakterystyka przebudowywanych dróg gminnych

Projektowane drogi powiązane są komunikacyjnie pomiędzy sobą (tj. ulicą Chopina) oraz z drogą wojewódzką nr 411 – Głuchołazy – Konradów (tj. ulicą Powstańców Śląskich). Przewiduje się utrzymanie lokalizacji istniejącego włączenia ulicy Karłowicza do ulicy Powstańców Śląskich. Włączenie ulicy Lompy do ulicy Powstańców Śląskich projektuje się przebudować poprzez zwiększenie szerokości oraz zmniejszenie pochylenia podłużnego jezdni.

W przedmiotowym opracowaniu występują skrzyżowania z drogami gminnymi oraz z drogami wewnętrznymi gminy Głuchołazy. Przewiduje się utrzymanie istniejącej geometrii skrzyżowań z krawędziami wyokrąglonymi łukami kołowymi jak na projekcie zagospodarowania terenu. Ulica Karłowicza i Lompy jest podporządkowana w stosunku do ulicy Powstańców Śląskich, ul. Karłowicza jest podporządkowana w stosunku do ul. Lompy, natomiast skrzyżowanie ul. Karłowicza i Chopina projektuje się jako równorzędne. Pozostałe włączenia do ul. Karłowicza są podporządkowanymi.

Zaprojektowano jezdnię ul. Lompy o szerokości 6,0 m, ul. Karłowicza o szerokości 5,0 – 6,0 m. Na projektowanych jezdniach przewiduje się nawierzchnie z mieszanki grysowo - mastyksowej (SMA) ograniczoną krawężnikami betonowymi o wym. 15 x 30 x 100 cm. Przekrój poprzeczny przebudowywanych ulic projektuje się jako daszkowy oraz jednostronny. Zmiana pochylenia poprzecznego odbywa się na prostych przejściowych.

Projektowane ulice Karłowicza i Lompy pełnią rolę dróg lokalnych. Zapewniają dojazd do posesji prywatnych, budynków użyteczności publicznej (tj. szkoła z boiskiem, szpital, ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy), oraz lokali usługowo-handlowych. W ulicy Karłowicza występuje skrzyżowanie z istniejącym przejazdem kolejowym (linia: Głuchołazy – Granica Państwa). Planuje się przebudowę istniejącego przejazdu kolejowego z zachowaniem pierwotnej lokalizacji przejazdu oraz istniejących rogatek.

W przedmiotowym opracowaniu występuje skrzyżowanie z drogami gminnymi (w ulicy Chopina), oraz z drogami wewnętrznymi gminy Głucholazy. Projektuje się następujące zmiany:

- na skrzyżowaniu ulicy Karłowicza i Lompy przewiduje się zmianę geometrii skrzyżowania z poszerzeniem jezdni szerokości od 3,5-6,0 m na szerokość 6,0 m z zastosowaniem łuków kołowych o promieniu 6,0 m,
- na włączeniu ulicy Lompy do ulicy Powstańców Śląskich przewiduje się poszerzenie jezdni z 5,0 m na 6,0 m z zastosowaniem łuku kołowego o promieniu 8,0 m,
- w ulicy Karłowicza i Chopina przewiduje się utrzymanie istniejącej geometrii skrzyżowania,
- na włączeniu ulicy Karłowicza do ulicy Powstańców Śląskich przewiduje się utrzymanie istniejącej geometrii skrzyżowania,
- na skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi projektuje się wyokrąglenia łukami o promieniu 4,0 m oraz 6,0 m.

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się budowę parkingów.

Lokalizacje parkingów oraz ilości przewidzianych miejsc postojowych:

- w okolicy szpitala przewiduje się:
 - w ulicy Karłowicza 3 wnęki postojowe usytuowane prostopadle do osi projektowanej drogi w ilości:
 - 18 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym 1 miejsce z przeznaczeniem dla potrzeb osoby niepełnosprawnej),
 - 6 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym 3 miejsca postojowe z przeznaczeniem dla potrzeb osób niepełnosprawnych),
 - 7 miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
 - w ulicy Lompy parking projektuje się na 39 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym 3 miejsca z przeznaczeniem dla potrzeb osób niepełnosprawnych), usytuowanych prostopadle od osi projektowanej drogi,
- parking przy ośrodku wypoczynkowym „Opawa” projektuje się na 8 miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym 1 miejsce z przeznaczeniem dla potrzeb osoby niepełnosprawnej, usytuowanych prostopadle od osi projektowanej drogi,
- parking przy osiedlu mieszkaniowym „Osiedle Tysiąclecia” projektuje się na 4 miejsca postojowe z przeznaczeniem dla samochodów osobowych, usytuowane równolegle do osi projektowanej drogi.

Dla miejsc postojowych usytuowanych prostopadle do osi projektowanej drogi przewiduje się wymiary 2,3 x 4,5 m, 2,5 x 4,5 m, oraz dla potrzeb osób niepełnosprawnych 3,6 x 4,5 m, natomiast dla miejsc postojowych usytuowanych równolegle do osi projektowanej drogi przewiduje się wymiar 3,5 x 6,0 m. Nawierzchnie miejsc postojowych projektuje się z kostki betonowej szarej gr. 8 cm, z wyodrębnieniem podziału miejsc kostką betonową koloru czerwonego. Miejsca postojowe bezpośrednio sąsiadujące z krawędzią jezdni przewiduje się oddzielić od niej poprzez ściek uliczny wykonany z kostki kamiennej 8/10 cm ułożony na ławie betonowej. Jezdnie manewrowe dla parkingów projektuje się wykonać z mieszanki mineralno asfaltowej, szerokości 5,0 m, oraz 6,0 m przy szpitalu i w ulicy Lompy. Szczegółowy zakres

przedstawiono w części graficznej i opracowaniu branżowym. Teren wchodzący w zakres inwestycji, który nie zostanie utwardzony zagospodarowany zostanie zielenią.

W ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano dwie zatoki autobusowe zlokalizowane w sąsiedztwie szkoły oraz szpitala. Nawierzchnię przewiduje się z kostki kamiennej 16/20 cm o spadku poprzecznym $i = 4\%$ w kierunku jezdni. Zatoka autobusowa oddzielona jest od jezdni ściekiem z kostki granitowej 8/10 cm posadowionym na ławie betonowej. W obrębie zatok autobusowych przewiduje się zabudowę dwóch wiat przystankowych (o symbolu 2cf oraz 4cf firmy Profit).

Przebieg ciągu pieszo - rowerowego jest bezpośrednio powiązany z przebiegiem krawędzi jezdni projektowanej drogi w ulicy Karłowicza i Lompy. Projektuje się ciąg pieszo - rowerowy o zmiennej szerokości od 2,5 m do 4,3 m. Nawierzchnię ciągu pieszo - rowerowego przewiduje się z kostki betonowej bezfazowej, koloru czerwonego.

Przebieg projektowanego chodnika jest bezpośrednio powiązany z przebiegiem krawędzi jezdni projektowanych dróg. Chodniki zaprojektowano do granicy działek drogowych. Przedmiotowy chodnik będzie miał zmienną szerokość od 1,2 m do 2,8 m. Wielkości te mierzone są z krawężnikiem betonowym 15/30. Nawierzchnię chodnika przewiduje się z kostki betonowej, koloru szarego. Chodniki zlokalizowane w obrębie skarp należy zabezpieczyć poprzez zabudowę balustrad od strony skarpy. Projektuje się balustrady o wysokości $h = 1,10$ m. Należy je zakończyć w sposób zapewniający bezpieczne użytkowanie. Słupki balustrad przewiduje się montować w fundamentach zgodnie z rysunkiem szczegółowym. Projektowane chodniki przewiduje się ograniczyć poprzez ustawienie betonowych obrzeży na ławie betonowej z oporem, a w miejscach gdzie występują ogrodzenia na ławie betonowej. Odsłonięcie krawężnika wynosi 14 cm. Na przejściach dla pieszych projektuje się obniżyć krawężnik do wysokości 2 cm licząc od poziomu ścieku ulicznego.

Wzdłuż projektowanych dróg występują zjazdy z posesji prywatnych. Szerokości projektowanych zjazdów przyjęto od 3,5 m do 5,0 m. Na zjazdach przewiduje się nawierzchnię z kostki betonowej szarej oraz obniżenie krawężnika.

W okolicy szkoły i przejazdu kolejowego wzdłuż chodnika projektowane są poręcze ochronne. Poręcz bariery ochronnej chodnikowej należy wykonać z rury ocynkowanej średnicy 60,3 mm. Szczelble pionowe należy wykonać z rury średnicy 16,0 mm. Maksymalny rozstaw szczelbli pionowych to 140,0 mm. Poręcze należy zakotwić w fundamencie. Dolny poziomy element konstrukcji balustrady łączący szczelbliny nie może znajdować się powyżej 120,0 mm od poziomu chodnika. Wysokość bariery ochronnej 1,1 m, elementy dylatacyjne wraz ze słupkami co 2,0 m.

4. Docelowa organizacja ruchu

Dla zabezpieczenia ruchu opracowano schemat organizacji ruchu przedstawiony na załącznikach mapy sytuacyjnej.

Na projektowanym odcinku miejsca wyznaczonych ciągów pieszo – rowerowych projektuje się wyznaczyć za pomocą znaków pionowych C-13/16 oraz C-13a. W miejscu skrzyżowania ciągu pieszo – rowerowego w ulicy Kraszewskiego z Lompy, oraz na skrzyżowaniach ciągu pieszo – rowerowego z ulicami: Powstańców Śląskich, Chopina oraz drogami wewnętrznymi przewiduje się przejazdy dla rowerzystów oraz przejścia dla pieszych oznaczone znakami D-6b. Przejścia dla pieszych przewiduje się oznaczyć znakami D-6. Dla opisania miejsc postojowych projektuje się znaki D-18 oraz D-18A. Ponadto w obrębie skrzyżowań przewiduje się zastosowanie znaków pionowych: D-1, D-2, A -5, A-7, B-2, B-22, B-36, B-42, B-43, B-44.

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się również oznakowanie poziome: P-1b, P-1e, P-3, P-4, P-7a, P-10, P-11, P-13, P-14, P-17, P-24, P-25.

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu do dnia: 01.05.2012 r.

5. Zestawienie materiałów:

5.1 Oznakowanie pionowe

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się oznakowanie pionowe:

- w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką typ wielkości: średnie (S),
- w obrębie dróg gminnych typ wielkości: małe (M)

Znaki należy wykonać z folii odbłaskowej typu 1 na podkładzie z blachy stalowej grubości 2 mm, posiadającej znak bezpieczeństwa B. Tył znaków powinien być pomalowany farbą proszkową koloru szarego, natomiast słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego. Folia typu 1 zastosowana na lica znaków powinna mieć 7-letnią gwarancję potwierdzoną znakiem wodnym.

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

Istniejące oznakowanie należy usunąć (za wyjątkiem znaków opisanych na planszy oznakowania jako istniejące oraz innych znaków umieszczonych na drogach podporządkowanych).

Zestawienie projektowanych znaków pionowych:

L.p.	Kategoria znaków	Symbol	Nazwa znaku	Ilość [szt.]
1.	znaki ostrzegawcze	A-5	„skrzyżowanie dróg”	4
2.		A-7	„ustąp pierwszeństwa”	5
3.		A-9	„przejazd kolejowy z zaporami”	2
4.		A-17	„dzieci”	2
5.	znaki zakazu	B-1	„zakaz ruchu w obu kierunkach”	2
6.		B-2	„zakaz wjazdu”	1
7.		B-21	„zakaz skręcania w lewo”	1
8.		B-22	„zakaz skręcania w prawo”	1
9.		B-36	„zakaz zatrzymywania się”	8
10.		B-43	„strefa ograniczonej prędkości”	2
11.		B-44	„koniec strefy ograniczonej prędkości”	2
12.	znaki nakazu	C-13/16	„droga dla pieszych i rowerów”	7
13.		C-13a	„koniec drogi dla rowerów”	4
14.	znaki informacyjne	D-1	„droga z pierwszeństwem”	6
15.		D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	4
16.		D-4a	„droga bez przejazdu”	2
17.		D-6	„przejście dla pieszych”	32
18.		D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	17
19.		D-15	„przystanek autobusowy”	4
20.		D-18	„parking”	7
21.		D-18A	„parking-miejsce zastrzeżone”	6
22.		D-21	„szpital”	2
23.		D-42	„obszar zabudowany”	1
24.		D-43	„koniec obszaru zabudowanego”	1
25.		D-46	„droga wewnętrzna”	7
26.		D-47	„koniec drogi wewnętrznej”	8
27.	znaki miejscowości	E-17a	„miejscowość”	1
28.		E-18a	„koniec miejscowości”	1
29.	znaki dodatkowe	G-1A	„słupek wskaźnikowy”	2
30.		G-1B	„słupek wskaźnikowy”	2
31.		G-1C	„słupek wskaźnikowy”	2
33.	tabliczki	T-25a	„wskazująca początek zakazu”	2
34.		T-25c	„wskazująca koniec zakazu”	2
35.		T-29	„miejsce dla osób niepełnosprawnych”	6
36.		T-22	„nie dotyczy rowerów”	1
37.		tabliczka	„tabliczka z indywidualnym opisem”	2

Zestawienie istniejących znaków pionowych przeznaczonych do przesunięcia:

L.p.	Kategoria znaków	Symbol	Nazwa znaku	Ilość [szt.]
1.	znaki dodatkowe	R-1	„szlak rowerowy”	5
2.		R-1b	„zmiana kierunku szlaku rowerowego”	7

Dla oznakowania pionowego nowego oraz przeznaczonego do przesunięcia projektuje się zabudowę nowych słupków stalowych w ilości 102 szt.

5.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz właściwościami odbłaskowymi.

Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy stosować znaki o barwie białej, które należy malować grubowarstwowo farbami chemoutwardzalnymi.

Zestawienie projektowanych znaków poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:

L.p.	Symbol	Nazwa znaku	długość [m]	powierzchnia [m ²]	Ilość [szt.]
1.	P-1b	„linia pojedyncza przerywana – krótka”	448,5	17,9	-
2.	P-1e	„linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”	71,7	8,6	-
3.	P-3b	„linia jednostronnie przekraczalna”	60,9	11,0	-
4.	P-4	„linia podwójna ciągła”	448,3	107,6	-
5.	P-7a	„linia krawędziowa przerywana”	120,1	14,4	-
6.	P-7b	„linia krawędziowa ciągła szeroka”	34,6	8,3	-
7.	P-10	„przejście dla pieszych”	-	286,0	-
8.	P-11	„przejazd dla rowerzystów”	-	25,0	-
9.	P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	69,0	17,1	-
10.	P-14	„linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”	60,3	22,6	-
11.	P-17	„linia przystankowa”	2x30,0	6,8	-
12.	P-21a	„powierzchnia wyłączona z ruchu”	-	21,0	-
13.	P-24	„miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”	-	5,3	7
14.	P-25	„próg zwalniający”	24,0	5,6	-
15.	-	„liniowy próg zwalniający płytowy”	-	48,0	2
16.	-	„punktowy element odbłaskowy pryzmatyczny HD1”	-	-	24