

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- | | | |
|----|---------------------------------------|--------------------|
| 1. | OPIS TECHNICZNY | |
| 2. | ZESTAWIENIE ZNAKÓW DROGOWYCH | |
| 3. | PLAN ORIENTACYJNY | skala 1:5 000 |
| 4. | <u>CZĘŚĆ RYSUNKOWA</u> | |
| | - Projekt docelowej organizacji ruchu | skala 1:500 Rys. 1 |

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. Podstawa opracowania

- 1.1. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- 1.2. Wizja lokalna w terenie.
- 1.3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393).
- 1.4. 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, poz. 1729).
- 1.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- 1.6. Załączniki nr 1-4 do ww. rozporządzenia.

2. Zakres opracowania

Niniejsze opracowanie dotyczy stałej organizacji ruchu jaka zostanie wprowadzona po przebudowie Placu Na Rozdrożu wraz z przyległymi do niego ulicami w Wałbrzychu.

3. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem

Rodzaje nawierzchni i parametry istniejących odcinków ulic objętych opracowaniem:

- plac Na Rozdrożu - nawierzchnia z kostki kamiennej/bitumiczna, szer. jezdni 15,0 - 16,0 m,
- ul. 1 Maja (wlot zachodni) - nawierzchnia bitumiczna, szer. jezdni 10,0 - 11,4 m,
- ul. 1 Maja (wlot wschodni) - nawierzchnia bitumiczna, szer. jezdni 5,7 m,
- ul. 1 Maja (do Rynku) - nawierzchnia z kostki kamiennej, szer. jezdni 3,5 - 4,0 m,
- droga dojazdowa do dz. nr 434/10 - nawierzchnia z kostki kamiennej, szer. jezdni 5,5 m,
- ul. Przemysłowa - nawierzchnia z kostki kamiennej, szer. jezdni 7,0 m,
- ul. Jana Matejki - nawierzchnia bitumiczna, szer. jezdni 8,0 m,
- ul. Straży Pożarnej/ul. Kościelna - nawierzchnia z kostki kamiennej, szer. jezdni 5,7 - 6,5 m,
- ul. Kościelna - nawierzchnia bitumiczna, szer. jezdni 3,2 m,
- ul. Józefa Pankiewicza - nawierzchnia z kostki kamiennej, szer. jezdni 7,7 - 9,1 m,
- ul. Rycerska - nawierzchnia bitumiczna, szer. jezdni 4,0 m,
- ul. Bolesława Limanowskiego - nawierzchnia bitumiczna, szer. jezdni 7,8 - 15,5 m.

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie, położony jest w południowo-wschodniej części miasta Wałbrzych (w dzielnicy Śródmieście), w powiecie wałbrzyskim, w województwie dolnośląskim.

Teren graniczy od strony wschodniej z Rynkiem (w odległości 200 m), od strony południowej z cmentarzem komunalnym, od strony zachodniej z węzłem drogowym (DK 35 z ul. 1 Maja), od strony północnej z terenami mieszkalno - przemysłowymi dzielnicy Śródmieście. Rzędne terenu na obszarze objętym opracowaniem wynoszą od około 438,8 m n.p.m do 447,5 m n.p.m.

4. Projektowane rozwiązania

Niniejszy projekt docelowej organizacji ruchu zakłada oznakowanie ulic: plac Na Rozdrożu, ul. 1 Maja (wlot zachodni), ul. 1 Maja (wlot wschodni), ul. 1 Maja (do Rynku), droga dojazdowa do dz. nr 434/10, ul. Przemysłowa, ul. Jana Matejki, ul. Straży Pożarnej/ul. Kościelna, ul. Kościelna, ul. Józefa Pankiewicza, ul. Rycerska oraz ul. Bolesława Limanowskiego.

Wloty projektowanego ronda na placu Na Rozdrożu zostały oznakowane kompletem znaków pionowych: A-7 z C-12 oraz na wysepkach U-5b natomiast w skład oznakowania poziomego wchodzi: linia warunkowego zatrzymania składająca się z trójkątów, linia krawędziowa – ciągła szeroka, powierzchnie wyłączone z ruchu oraz linia podwójna ciągła. Analogiczna sytuacja ma miejsce na projektowanym rondzie na skrzyżowaniu ulic: Bolesława Limanowskiego, 1 Maja (wlot wschodni), 1 Maja (do Rynku) oraz Rycerskiej.

Istniejące oznakowanie pionowe zostało odtworzone z uwzględnieniem projektowanych rozwiązań.

Wszystkie przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6 „przejście dla pieszych” usytuowanych po obu stronach przejścia, a w pobliżu szkoły (skrzyżowanie ul. Bolesława Limanowskiego z ul. 1 Maja – wlot wschodni) dodatkowo pod proj. znakiem D-6 umieszczono znak T-27 „dzieci”.

Projektowane perony oraz jezdnie manewrowe dla komunikacji miejskiej zostały oznakowane znakami pionowymi: B-2 „zakaz wjazdu”, D-15 „przystanek autobusowy”, natomiast pomiędzy peronami zaprojektowano znak poziomy P-10 „przejście dla pieszych”.

Na projektowanym rondzie na placu Na Rozdrożu zaprojektowano oznakowanie kierunku i miejscowości zgodnie z dotychczasową organizacją.

W miejscach wzmożonego ruchu pieszych (takich jak: szkoła, peron dla pasażerów) w celu wyeliminowania nagłego wtargnięcia pieszego na ulicę oraz uniemożliwienia „skracania” drogi pieszych do autobusu zaprojektowano ogrodzenie łańcuchowe U-12b.

Na ul. 1 Maja (wlot wschodni) na zjazdach zaprojektowano znaki C-2 „nakaz jazdy w prawo za znakiem”, a w osi ulicy zaprojektowano znak P-4 „linia podwójna ciągła” na całej długości ulicy.

Lokalizację zarówno oznakowania istniejącego, jak też projektowanego, przedstawiono na rysunku nr 1.

5. Wymagania materiałowe

5.1 Oznakowanie pionowe

Rozmiar znaków – średnie (droga wojewódzka, droga powiatowa), małe (drogi gminne).

Folia II generacji.

Krawędzie znaków podwójnie gięte na całym obwodzie.

Słupki stalowe ocynkowane $\varnothing 60,3\text{mm}$.

5.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe.

Projektowane znaki pionowe należy wykonać i zlokalizować zgodnie z warunkami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).

Projektowane znaki poziome należy wykonać i zlokalizować zgodnie z warunkami określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).

PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI DO KOŃCA ROKU 2014

Opracował:
mgr inż. Mariusz Olkisz

ZESTAWIENIE ZNAKÓW DROGOWYCH

➤ Projektowane znaki pionowe:

A – 7	znak ostrzegawczy „ustąp pierwszeństwa”	- szt. 12
A – 17	znak ostrzegawczy „dzieci”	- szt. 1
A – 30	znak ostrzegawczy „inne niebezpieczeństwo”	- szt. 1
B – 1	znak zakazu „zakaz ruchu w obu kierunkach”	- szt. 7
B – 2	znak zakazu „zakaz wjazdu”	- szt. 5
B – 21	znak zakazu „zakaz skręcania w lewo”	- szt. 1
B – 22	znak zakazu „zakaz skręcania w prawo”	- szt. 3
B – 33	znak zakazu „ograniczenie prędkości”	- szt. 1
B – 35	znak zakazu „zakaz postoju”	- szt. 3
B – 36	znak zakazu „zakaz zatrzymywania się”	- szt. 8
C – 2	znak nakazu „nakaz jazdy w prawo za znakiem”	- szt. 2
C – 9	znak nakazu „nakaz jazdy z prawej strony znaku”	- szt. 5
C – 12	znak nakazu „ruch okrężny”	- szt. 7
D – 1	znak informacyjny „droga z pierwszeństwem”	- szt. 5
D – 3	znak informacyjny „droga jednokierunkowa”	- szt. 5
D – 4a	znak informacyjny „droga bez przejazdu”	- szt. 2
D – 6	znak informacyjny „przejście dla pieszych”	- szt. 19
D – 15	znak informacyjny „przystanek autobusowy”	- szt. 5
D – 18	znak informacyjny „parking”	- szt. 6
D – 19	znak informacyjny „postój taksówek”	- szt. 1
D – 20	znak informacyjny „koniec postoju taksówek”	- szt. 1
D – 40	znak informacyjny „strefa zamieszkania”	- szt. 1
D – 41	znak informacyjny „koniec strefy zamieszkania”	- szt. 2
D – 44	znak informacyjny „strefa parkowania”	- szt. 4
D – 45	znak informacyjny „koniec strefy parkowania”	- szt. 4
D – 52	znak informacyjny „strefa ruchu”	- szt. 1
E – 4	znak kierunku i miejscowości „drogowskaz w kształcie strzały”	- szt. 2
E – 5a	znak kierunku i miejscowości „drogowskaz Centrum”	- szt. 1
T – 3a	tabliczka „koniec”	- szt. 2
T – 16	tabliczka „straż - wyjazd”	- szt. 1
T – 22	tabliczka „nie dotyczy”	- szt. 10
T – 27	tabliczka „dzieci”	- szt. 4

➤ Istniejące znaki pionowe do pozostawienia:

D – 23 / D – 23a / D – 26b / D – 26c znak zespolony „stacja paliwowa”, „stacja paliwowa z gazem do napędu pojazdów”, „myjnia”, „toaleta publiczna”.

➤ Projektowane urządzenia zabezpieczające ruch pieszych:

U -5b słupek przeszkodowy zintegrowany ze znakiem C-9 - szt. 5
U – 12b ogrodzenie łańcuchowe - 198 mb

➤ Projektowane oznakowanie poziome:

P – 1b linia pojedyncza przerywana-krótka - 197,6 mb
197,6 mb x 0,04 m²/mb = 7,90 m²
P – 1e linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka - 69,4 mb
69,4 mb x 0,12 m²/mb = 8,33 m²
P – 4 linia podwójna ciągła - 190,4 mb
190,4 mb x 0,24 m²/mb = 45,70 m²
P – 7b linia krawędziowa – ciągła szeroka - 66,9 mb
66,9 mb x 0,24 m²/mb = 16,06 m²
P – 10 przejście dla pieszych - 80,7x4 mb
0,5 m²/mb x 4 x 72,7 mb = 145,40 m²
P – 13 linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów - 47,5 mb
47,5 mb x 0,2625 m²/mb = 12,67 m²
P – 14 linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów - 37,5mb
37,5 mb x 0,375 m²/mb = 14,07 m²
P – 18 linia wyznaczająca stanowiska postojowe - 42,5 mb
42,5 mb x 0,12 m²/mb = 5,10 m²
P – 19 linia wyznaczająca pas postojowy - 124,6 mb
124,6 mb x 0,12 m²/mb = 14,95 m²
P – 21a powierzchnie wyłączone z ruchu o liniowaniu prostym - 15,6 m²
15,6 mb x 0,38 m²/m² = 5,93 m²