

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Inwestycja: Zmiana stałej organizacji ruchu na ulicy 1 Maja polegająca na wprowadzeniu kontrapasu dla rowerów na odcinku od ronda Zdrojowego do skrzyżowania z ul. Karola Miarki.

Lokalizacja: ul. 1 Maja, Jastrzębie - Zdrój.

Faza opracowania: Projekt budowlano-wykonawczy.

Branża: Roboty inżynieryjne.

Klasyfikacja CPV: CPV 45233140-2 Roboty drogowe .

Zlecniodawca: Jastrzębie – Zdrój – miasto na prawach powiatu.
Al. Józefa Piłsudskiego 60
44 – 335 Jastrzębie - Zdrój.

Jednostka projektowa: RAFEX Rafał Dudacy
ul. Cicha 32, 44 – 323 Gogołowa
tel. 506 – 112 – 721, e-mail: biuro@rafex-bud.pl

Termin wprowadzenia: 30.08.2019r.

Opracował: mgr inż. Rafał Dudacy

Lipiec 2017

Egz. nr:

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU:

I. OPIS TECHNICZNY.

1. Wstęp.....	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Przedmiot opracowania.....	3
4. Inwestor i zlecniodawca.....	3
5. Lokalizacja.....	4
6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.....	4
7. Opis stanu projektowanego.....	4
8. Stała organizacja ruchu.....	4
9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	7
10. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień.....	7
11. Warunki techniczne.....	7
12. Uwagi końcowe.....	7

II. RYSUNKI.

Lp.	Nazwa rysunku	Skala
1.	Orientacja.	1 : 10 000
2.	Plan sytuacyjny stałej organizacji ruchu – podział zadania na etapy.	1 : 2000
3.	Plan sytuacyjny stałej organizacji ruchu – Etap 1 od ul. Witczaka do ul. Karola Miarki.	1 : 500
4.	Plan sytuacyjny stałej organizacji ruchu – Etap 2 od ronda Zdrojowego do ul. Witczaka	1 : 500
5.	Szczegół oznakowania poziomego skrzyżowania ulicy 1 Maja z ulicą Karola Miarki	1 : 100
6.	Szczegół oznakowania poziomego w rejonie zjazdów z zmienną kolorystyką nawierzchni kontrapasu.	1 : 100
7.	Szczegół oznakowania zakończenia kontrapasu w rejonie ronda Zdrojowego.	1 : 100

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Wstęp.

Niniejszy projekt został opracowany w związku z zmianą stałej organizacji ruchu poprzez wprowadzenie jednokierunkowego kontrapasu w ciągu ulicy 1 Maja na odcinku od ronda Zdrojowego do ulicy Karola Miarki.

2. Podstawa opracowania:

- Umowa pomiędzy Urzędem Miasta Jastrzębie – Zdrój z siedzibą w przy Alei Józefa Piłsudskiego 60, a firmą Rafex Rafał Dudacy z siedzibą w Gogołowej przy ul. Cichej 32.
- Wizje w terenie.
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania.
- Wstępne uzgodnienia i konsultacje.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz. U. Nr 71 poz. 838 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z załącznikami nr 1-4).
- Obowiązujące normy i przepisy.
- Podkład mapowy w skali 1:1000.
- Orientacja.

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu wykonania jednokierunkowego kontrapasu dla rowerów w ciągu ulicy 1 Maja w Jastrzębiu – Zdroju z podziałem realizacji na dwa etapy:

- Etap 1: od ulicy Witczaka do ulicy Karola Miarki.
- Etap 2: od ronda Zdrojowego do ulicy Witczaka.

4. Inwestor i zlecniodawca.

Inwestorem i Zlecniodawcą opracowania jest:

Miasto Jastrzębie - Zdrój
44 – 335 Jastrzębie - Zdrój, Aleja Józefa Piłsudskiego 60.

5. Lokalizacja.

- Województwo: Śląskie;
- Powiat: wodzisławski;
- Miejscowość: Jastrzębie - Zdrój;
- Ulica: 1 Maja.

6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Droga gminna ul. 1 Maja (G220105) na odcinku projektowanego kontrapasu jest drogą jednojezdniową jednopasową o ruchu jednokierunkowym, szerokości 5,50 m. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki mineralno – bitumicznej obustronnie ograniczona krawężnikiem betonowym. Wzdłuż jezdni znajdują się obustronnie chodniki o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Od strony południowej chodnik oddzielony jest od jezdni miejscami postojowymi o parkowaniu ukośnym. Ulica jest oświetlona. Wody opadowe odprowadzane są poprzez cieki z kostki kamiennej granitowej szerokości 0,5 m i wpusty deszczowe do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Na ulicy odbywa się ruch samochodowy, komunikacji miejskiej oraz ruch rowerowy. Ruch pieszy odbywa się po obustronnie istniejących chodnikach.

7. Opis stanu projektowanego.

W ramach inwestycji przebudowany zostanie chodnik w rejonie ronda Zdrojowego – poszerzenie do szerokości 3,0 m z jednoczesnym wydzieleniem drogi dla rowerów szerokości 1,5 m.

8. Stała organizacja ruchu.

W ciągu ulicy 1 Maja zaprojektowany został pas ruchu dla rowerów „kontrapas” o kierunku ruchu od ulicy Karola Miarki do ronda Zdrojowego szerokości 1,5 m. Ze względu na konieczność etapowania podzielono zakres na dwa odcinki realizacji:

- Etap 1: od ulicy Mikołaja Witczaka do ulicy Karola Miarki.
- Etap 2: od ronda Zdrojowego do ulicy Mikołaja Witczaka.

ETAP 1.

Kontrapas rowerowy z uwagi na kierunek ruchu przeciwny do ruchu na drodze oddzielono od jezdni linią krawężniową ciągłą szeroką P-7b. W miejscach wjazdów, przejazdów na miejsca parkingowe zastosowaną linią krawężniową przerywaną szeroką P-7a. Na pasie ruchu dla rowerów zaprojektowano znaki P-23.

W obrębie skrzyżowania ulicy 1 Maja z ulicą Karola Miarki pod znakami B-2, B-21 oraz B-22 zabudować należy tabliczkę T-22 „Nie dotyczy” z symbolem roweru.

Na skrzyżowaniu ulic: 1 Maja, Tadeusza Kościuszki oraz Mikołaja Witczaka wykonać należy:

- oznakowanie pionowe przejścia dla pieszych wlotu ul. Tadeusz Kościuszki znakami D-6,
- oznakowanie poziome wlotu linią P-4 oraz P-13,

- przeniesienie znaku A-7 na wlocie od ul. Tadeusza Kościuszki,
- zabudować tabliczkę T-22 pod znakiem D-3,
- wykonać oznakowanie poziome w kolorze czerwonym końca kontrapasa z uwzględnieniem toru jazdy.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z rysunkiem 3. Zestawienie oznakowania przedstawiono w tabelach 1 i 2.

Szczegóły wykonania oznakowania poziomego skrzyżowania ulicy 1 Maja z ulicą Karola Miarki przedstawiono na rysunku nr 5.

Oznakowanie wykonać w technologii cienkowarstwowej farbą akrylową do nawierzchni drogowej koloru białego i czerwonego.

Lp.	Symbol / Nazwa	Wielkość	Ilość szt.	Uwagi
1.	T-22 Nie dotyczy rowerów.	384x640	3	Nowy
2.	T-22 Nie dotyczy rowerów.	290x480	4	Nowy
3.	D-6 Przejście dla pieszych.	600x600	5	Nowy
4.	D-40 Strefa zamieszkania.		1	Z demontażu
5.	D-41 Koniec strefy zamieszkania.		1	Z demontażu
6.	B-36 Zakaz zatrzymywania się.		1	Z demontażu
7.	D-1 Droga z pierwszeństwem.	600x600	1	Nowy
8.	C-8 Nakaz jazdy w prawo lub w lewo.	600	1	Nowy
9.	A-7 Ustąp pierwszeństwa.		1	Z demontażu
10.	D-40 Strefa zamieszkania.		1	Demontaż
11.	D-41 Koniec strefy zamieszkania.		1	Demontaż
12.	B-36 Zakaz zatrzymywania się.		2	Demontaż
13.	T-27 Przejście dla pieszych szczególnie uczęszczane przez dzieci		1	Demontaż
14.	A-7 Ustąp pierwszeństwa.		1	Demontaż

Tab. 1. Zestawienie oznakowania pionowego - ETAP 1.

Lp.	Symbol / Nazwa	Ilość sz/mb.	Współczynnik	Ilość m2.
1.	P-1e Linia pojedyncza przerywana - szeroka	32,10	0,12	3,9
2.	P-2b Linia pojedyncza ciągła - szeroka	8,60	0,24	2,1
3.	P-4 Linia podwójna ciągła	8,30	0,24	2,0
4.	P-7a Linia krawędziowa – przerywana szeroka	200,6	0,12	24,1
5.	P-7b Linia krawędziowa – ciągła szeroka	171,90	0,24	41,3
6.	P-8g Strzałka kierunkowa w lewo lub w prawo	1	2,47	2,5
7.	P-13 Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	10,00	0,2625	2,6
8.	P-23 Rower	14	0,662	9,3
Łączna powierzchnia malowania linie i strzałki:				87,6
9.	Nawierzchnia kontrapasu farba kolor czerwony			92

Tab. 2. Zestawienie oznakowania poziomego - ETAP 1.

ETAP 2.

Kontrapas rowerowy również jak w etapie nr 1 oddzielono od jezdni linią krawężniową ciągłą szeroką P-7b, a w miejscach wjazdów, przejazdów na miejsca parkingowe zastosowaną linią krawężniową przerywaną szeroką P-7a. Na pasie ruchu dla rowerów zaprojektowano znaki P-23.

W obrębie skrzyżowania ulicy 1 Maja z ulicą Tadeusza Kościuszki oraz Mikołaja Witczaka pod znakami B-2, B-21 oraz B-22 zabudować należy tabliczkę T-22 „Nie dotyczy” z symbolem roweru. Zmianie ulegnie lokalizacja znaku A-7 oraz B-21 na wlocie od ulicy Mikołaja Witczaka.

Zakończenie kontrapasu stanowić będzie jego połączenie z jezdnią manewrową miejsc postojowych parkingu zlokalizowanego przy ul. Słonecznej. Wykonać należy poszerzenie istniejącego chodnika do szerokości 3,0 m nawierzchni z betonowej kostki brukowej z jednoznacznym rozdziałem kolorystycznym: kostka szara szerokości 1,5 m stanowić będzie chodnik oraz kostka czerwona bezfazowa gr. 8 cm szerokość 1,5 m stanowić będzie drogę dla rowerów. W miejscu wjazdu i zjazdu z drogi rowerowej należy zabudować krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm. Szczegóły rozwiązania przedstawiono na rysunku nr 7. Zestawienie oznakowania przedstawiono w tabelach 3 i 4.

Oznakowanie w technologii cienkowarstwowej farbą akrylową do nawierzchni drogowej koloru białego i czerwonego należy wykonać zgodnie z rysunkiem 4.

Lp.	Symbol / Nazwa	Wielkość	Ilość szt.	Uwagi
1.	T-22 Nie dotyczy rowerów.	384x640	4	Nowy
2.	T-22 Nie dotyczy rowerów.	290x480	4	Nowy
3.	D-6 Przejście dla pieszych.	600x600	2	Nowy
4.	B-21 Zakaz zatrzymywania się.		1	Z demontażu
5.	B-2 Zakaz wjazdu	600	1	Nowy
6.	B-2 Zakaz wjazdu	400	1	Nowy
7.	C-13a Droga z pierwszeństwem.	400	1	Nowy
8.	C-2 Nakaz jazdy w prawo za znakiem.	600	1	Nowy
9.	A-7 Ustąp pierwszeństwa.		1	Z demontażu
10.	A-7 Ustąp pierwszeństwa.		1	Demontaż
11.	B-21 Zakaz zatrzymywania się.		1	Demontaż

Tab. 3. Zestawienie oznakowania pionowego - ETAP 2.

Lp.	Symbol / Nazwa	Ilość sz/mb.	Współczynnik	Ilość m2.
1.	P-1e Linia pojedyncza przerywana - szeroka	30,2	0,12	3,6
2.	P-2b Linia pojedyncza ciągła - szeroka	8,90	0,24	2,1
3.	P-10 Przejście dla pieszych	7,5	0,5	3,8
4.	P-7a Linia krawężniowa – przerywana szeroka	193	0,12	23,2
5.	P-7b Linia krawężniowa – ciągła szeroka	134,4	0,24	32,3
6.	P-8d strzałka kierunkowa w prawo	1	1,49	1,5
7.	P-21a Powierzchnia wyłączona z ruchu	15	0,38	5,7
8.	P-23 Rower	14	0,662	9,3
Łączna powierzchnia malowania linii i strzałki:				81,4
9.	Nawierzchnia kontrapasu farba kolor czerwony			114

Tab. 2. Zestawienie oznakowania poziomego - ETAP 2.

9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.

Przewiduje się wprowadzenie obu etapów do 30.08.2019r.

10. Opis występujących zagrożeń i utrudnień.

W związku z planowanymi robotami drogowymi wystąpią następujące zagrożenia i utrudnienia w ruchu na odcinku objętym robotami:

- utrudnienia dla ruchu pieszych (przejście drugą stroną ulicy),
- głębokie wykopy (przy przebudowie chodnika).

11. Warunki techniczne:

- Oznakowanie należy wykonać zgodnie z rysunkami i opisem niniejszego projektu.
- Wykonawca robót powinien zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o planowanym terminie wprowadzenia stałej organizacji ruchu z siedmiodniowym wyprzedzeniem.
- Pracownicy wykonujący oznakowanie stałe powinni być ubrani w pomarańczowe lub żółte kamizelki odblaskowe.
- Tarcze znaków drogowych muszą być równe i gładkie bez odkształceń płaszczyzny, w tym pofałdowań, wgłęć, nierówności. Krawędzie tarczy muszą być równe i nieostre. Tarcze znaków należy wykonać jako z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie z blachy stalowej grubości min. 1,25 mm ocynkowanej ogniowo. Tylną stronę tarczy należy pokryć dodatkowo warstwą lakieru proszkowego poliestrowego.
- Lico znaku należy wykonać z folii odblaskowych typu II (powierzchnia czołowa odblaskowa typ 2).
- Wielkość tarczy znaku określono w zestawieniu oznakowania.
- Odległość znaku od jezdni powinna wynosić:
 - Na ulicach 0,5 – 2,0 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.
 - Na pasie dzielącym jezdnie dróg dwujezdniowych – 0,5 m od zewnętrznej krawędzi opaski.
- Wysokość umieszczania znaków przy ulicach powinna wynosić - 2,20 m. Odległość tą odmierza się od dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu.
- Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

12. Uwagi końcowe:

- Wykonawca robót powinien zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o planowanym terminie wprowadzenia stałej organizacji ruchu z siedmiodniowym wyprzedzeniem.

.....