

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA



ZPORR
Zintegrowany Program
Operacyjny
Rozwoju Regionalnego



Unia Europejska



GRUPA MEDIA PARTNER

DROCAD Sp. z o.o.

ul. Fabryczna 45

43-100 Tychy

Tel./fax +48 (32) 227 3082

e-mail: biuro@drocad.plInternet: www.drocad.pl

NIP: PL 646-268-52-25

Projekt "Dobre drogi - nowoczesne usługi projektowe"
współfinansowany przez Unię Europejską z EFRR w ramach ZPORR

NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO	POWIAT BIELSKI ul. Piastowska 40 43-300 Bielsko-Biała	
OBIEKT / TEMAT	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 4444S Czechowice-Bestwina-Jawiszowice z drogą powiatową 4489S Kaniówek-Dankowice-Stara Wieś wraz z budową chodnika przy drodze powiatowej nr 4444S w miejscowości Dankowice	
PROJEKT NR 63_08	STADIUM PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY	BRANŻA PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU
PROJEKTANT	inż. Mariusz Goździewski	
TYCHY, Marzec 2009	EGZEMPLARZ NUMER:	

ZAWARTOŚĆ TECZKI

1 Część ogólna

1. Karta tytułowa
2. Spis zawartości teczki
3. Opis techniczny
4. Zestawienie oznakowania projektowanego

2 Część rysunkowa

Rys. nr 01_68_08	Orientacja	skala 1:20 000
Rys. nr 02_68_08	Istniejąca organizacja ruchu	skala 1:500
Rys. nr 03_68_08	Docelowa organizacja ruchu	skala 1:500

1. *TEMAT I ZAKRES OPRACOWANIA.*

Opracowanie stanowi rozwiązanie docelowej organizacji ruchu dla ww. zadania w zakresie budowy chodnika, modernizacji zjazdów oraz przebudowy skrzyżowania dróg powiatowych w miejscowości Dankowice, która jako Sołectwo wchodzi w skład Gminy Wilamowice.

2. *PODSTAWA OPRACOWANIA.*

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- Ustawa prawo o ruchu drogowym.
- Aktualny podkład geodezyjny
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- umowa z inwestorem;
- wizja w terenie;
- dokumentacja fotograficzna;

3. *STAN ISTNIEJĄCY.*

Droga powiatowa nr 4489S prowadzi ruch na kierunku północ – południe, ulica jest droga publiczna i posiada klasę techniczną L. W rejonie objętym opracowaniem droga została wyposażona w jezdnie o nawierzchni bitumicznej szerokości około 6,0 m oraz chodniki dla pieszych wykonane z kostki betonowej o średniej szerokości 1,8 m. Wzdłuż ulicy zlokalizowane są budynki mieszkalne jednorodzinne. Uzupełnieniem układu komunikacyjnego są zjazdy indywidualne prowadzące do okolicznej zabudowy. Ulica wyposażona jest w kanalizację deszczową i wpusty uliczne. Przy ulicy zlokalizowany jest przystanek komunikacji miejskiej wyposażony w wiatę przystankową.

Droga powiatowa nr 4444S (ul. Bielska, ul. Oświęcimska) prowadzi ruch w kierunku wschód – zachód, ulica jest zaliczana do dróg publicznych i posiada klasę techniczną Z. W rejonie objętym opracowaniem droga została wyposażona w jezdnie o nawierzchni bitumicznej szerokości około 5,0 m, wzdłuż jezdni usytuowane jest pobocze gruntowe nieutwardzone oraz rowy odwadniające. W rejonie skrzyżowania z DP4489S (ul. Św Wojciecha) przy ulicy wykonany został chodnik dla pieszych z kostki betonowej, dwa przystanki komunikacji miejskiej wyposażone w wiaty przystankowe oraz obiekt mostowy o rozpiętości około 9,0 m. Na odcinku objętym opracowaniem ulica posiada 5 skrzyżowań zwykłych z następującymi ulicami: Stojalowskiego (dwa wloty), DP4489S, Zgody i Góra. Skrzyżowania te za wyjątkiem DP4489S są słabo oświetlone i trudnodostrzegalne. Wzdłuż ulicy zlokalizowana została zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolnostojąca oraz liczne obiekty, w których prowadzona jest działalność gospodarcza.

Droga nr 4444S (ul. Bielska, ul. Oświęcimska) posiada pierwszeństwo przejazdu w przedmiotowym zakresie oraz zakaz wjazdu pojazdom o dopuszczalnej rzeczywistej masie przekraczającej 14t.

Na wszystkich ulicach obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h lub 60 km/h w zależności od pory dnia za wyjątkiem odcinków gdzie prędkość dopuszczalna została ograniczona do 40 km/h znakiem B-33.

Podczas wykonywania wizji w terenie stwierdzone zostało poruszanie się po jezdni (w szczególności po drodze DP4444S) pojazdów ciężarowych członowych (cysterna – ciągnik siodłowy +naczepa) oraz autobusów. Dlatego do prac projektowych związanych z ustalaniem geometrii ronda jako pojazd miarodajny przyjęto samochód ciężarowy członowy.

Mając na uwadze fakt występowania w okolicy licznych pól uprawnych należy stwierdzić, iż w okresie żniw na przedmiotowym skrzyżowaniu można spodziewać się przejazdu kombajnów.

Dodatkowo należy zauważyć, iż pomimo wprowadzenia ograniczeń prędkości jak i ograniczeń tonażowych nie są one przestrzegane, a dodatkowy brak oświetlenia oraz ruch pieszych po poboczu drogi nie wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa osób pieszych o czym mieliśmy okazję się przekonać osobiście w trakcie wykonywania inwentaryzacji.

Istniejąca organizacja ruchu została przedstawiona na planie sytuacyjnym w skali 1:500 rys 02_68_08.

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Plan sytuacyjny

Chodnik dla pieszych

Zgodnie z opracowaną koncepcją proponuje się by chodnik dla pieszych na odcinku od budynku nr 16 przy ulicy Bielskiej do zjazdu do budynku nr 21 przy ulicy Oświęcimskiej prowadzić wzdłuż zachodniej krawędzi drogi nr 4444S, a następnie aż do ulicy Góra po stronie południowej ww. ulicy. Rozwiązanie takie lokalizuje chodnik po najbardziej zabudowanej stronie przedmiotowej ulicy.

Skrzyżowanie

Skrzyżowanie ulic Oświęcimskiej - Bielskiej - św. Wojciecha zaprojektowano jako skrzyżowanie w formie mini ronda z przejezdną wyspą centralną w rozwiązaniu tym odgięciu uległ północny wlot ul. Św. Wojciecha, a południowy został pozostawiony w miejscu dotychczasowym. Rozwiązanie to wymusza na kierujących pojazdami zmniejszenie prędkości, poprawia dostrzegalność skrzyżowania oraz umożliwia przejazd pojazdom członowym przez skrzyżowanie.

Organizacja docelowa

Docelowa organizacja ruchu została przedstawiona na planie sytuacyjnym (rys. 03_68_08).

Głównym celem projektowanej przebudowy jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ruchu pieszych na ul. Oświęcimska –ul. Bielska oraz na skrzyżowaniu w/w ul. z ul. św. Wojciecha

W celu spełnienia przedmiotowego celu zadania zastosowano:

- zaprojektowanie mini ronda na skrzyżowaniu przedmiotowych ulic,
- zaprojektowanie wyniesionego przejścia dla pieszych, zlokalizowanego na zachodnim wlocie ronda. Najazdy na wyniesione przejście dla pieszych przyjęto 1:1,5 (szerokość 1,5m),
- zaprojektowanie aktywnego przejścia dla pieszych na ul. Oświęcimskiej, pomiędzy zatokami autobusowymi.
- utrzymanie oraz w miejscach brakujących wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40km/h (znak B-33) oraz zakazu wyprzedzania (znak B-25),

Uzupełniono brakujące oznakowanie poziome i pionowe.

Oznakowanie pionowe

Projektowane oznakowanie należy wykonać jako średnie (S) z folii odblaskowej II generacji lub przyzmatycznej.

Minimalna odległość krawędzi znaku pionowego od krawędzi jezdni powinna wynosić 0,50 m, a wysokość umieszczenia tarczy znaku przy chodnikach oraz ścieżkach rowerowych licząc od górnej części krawężnika .do dolnej krawędzi tarczy znaku powinna wynosić 2,20m Liternictwo na tablicach należy stosować zgodnie z zasadami przyjętymi w „ Szczegółowych warunkach technicznych ...”

Oznakowanie poziome

Projektowane oznakowanie należy wykonać z masy plastycznej z dodatkiem mikrokulki odblaskowej lub kostki w kolorze odmiennym od koloru nawierzchni.

Aktywne przejście dla pieszych

System aktywnej informacji wizualnej przejścia dla pieszych zakłada zamontowanie na znaku D-6 pulsacyjnych świateł koloru żółtego oraz zamontowanie w nawierzchni jezdni od strony najazdu pojazdów pulsacyjnych paneli świetlnych uruchamianych w momencie dojścia pieszego do przejścia dla pieszych

Planowany termin wykonania w/w remontu: rok 2009r.

5

Zalecenia dla Wykonawcy i Inwestora

O zamiarze prowadzenia robót należy informować wszystkie zainteresowane strony.

Pracownicy zatrudnieni przy robotach na jezdni powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze koloru pomarańczowego a sprzęt wyposażony w światło pulsujące koloru żółtego

Oznakować samochody i maszyny obsługujące roboty.

Należy zapewnić stały dozór nad sprawnością oznakowania.

Opracował: Mariusz Goździewski

OZNAKOWANIE PIONOWE - RONDO			
Typ	Ilość [sztuki]	Typ	Ilość [sztuki]
A-3	1	C-12	4
A-7	8	D-2	4
A-11a	2	D-6	8
B-18	2	E-1	4
B-33 (30)	1	T-1 (20m)	1

OZNAKOWANIE PIONOWE - CHODNIK			
Typ	Ilość [sztuki]	Typ	Ilość [sztuki]
A-3	1	D-15	2
B-25	5	D-6	2
B-33	5 (40)	D-6 na tle tablicy z foli odblaskowo-flourescencyjnej żółto-zielonej	2
D-1	4	T-4	1

OZNAKOWANIE POZIOME - RONDO			
Typ	Pow. malowania [m2]	Typ	Pow. malowania [m2]
P-1e	2,17	P-10	52,45
P-4	12,07	P-13	5,96
P-7a	3.29	P-25	3,2

OZNAKOWANIE POZIOME - CHODNIK			
Typ	Pow. malowania [m2]	Typ	Pow. malowania [m2]
P-1e	6,24	P-10	27,59
P-4	86,57	P-13	1,19
P-6	3.37	P-14	2,39
P-7a	3.29	P-25	3,2

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO -RONDO	
Typ	Ilość [sztuk]
Wyniesione przejście dla pieszych	1

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO -CHODNIK	
Typ	Ilość [sztuk]
Wyniesione przejście dla pieszych	1
Aktywne przejście dla pieszych	1 komplet
Linie wibracyjne P - L Wib długość pojedynczej lini 3m	6