

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	2
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	2
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	3
4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I LOKALIZACJA INWESTYCJI	3
5. ZAKRES PRAC ORAZ OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.....	4
6. TERMIN WPROWADZENIA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	10
7. UWAGI KOŃCOWE	10

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. 1	Orientacja
Rys. 2.1 cz1	Plan sytuacyjny – istniejąca organizacja ruchu (1:500)
Rys. 2.2 cz2	Plan sytuacyjny – istniejąca organizacja ruchu (1:500)
Rys. 2.3 cz3	Plan sytuacyjny – istniejąca organizacja ruchu (1:500)
Rys. 3.1 cz1	Plan sytuacyjny – docelowa organizacja ruchu (1:500)
Rys. 3.2 cz2	Plan sytuacyjny – docelowa organizacja ruchu (1:500)
Rys. 3.3 cz3	Plan sytuacyjny – docelowa organizacja ruchu (1:500)

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w ramach zadania pn.: „**BUDOWA ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE**”. Część 1B – Temat: **"Budowa płyty i zadaszenia dworca autobusowego wraz z instalacją elektryczną (oświetleniową i odgromową), siecią kanalizacji deszczowej oraz zagospodarowaniem terenu. Rozbiórka i budowa fragmentów sieci elektrycznej, wodociągowej i kanalizacyjnej."**

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Do opracowania niniejszego projektu docelowej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wykorzystano następujące akty prawne:

- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393),
- 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, poz. 2181 oraz z 2008r. Nr 67, poz. 413, Nr 126 poz. 813, Nr 235 poz. 1596).
- 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).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1 - 4 do rozporządzenia 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 (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

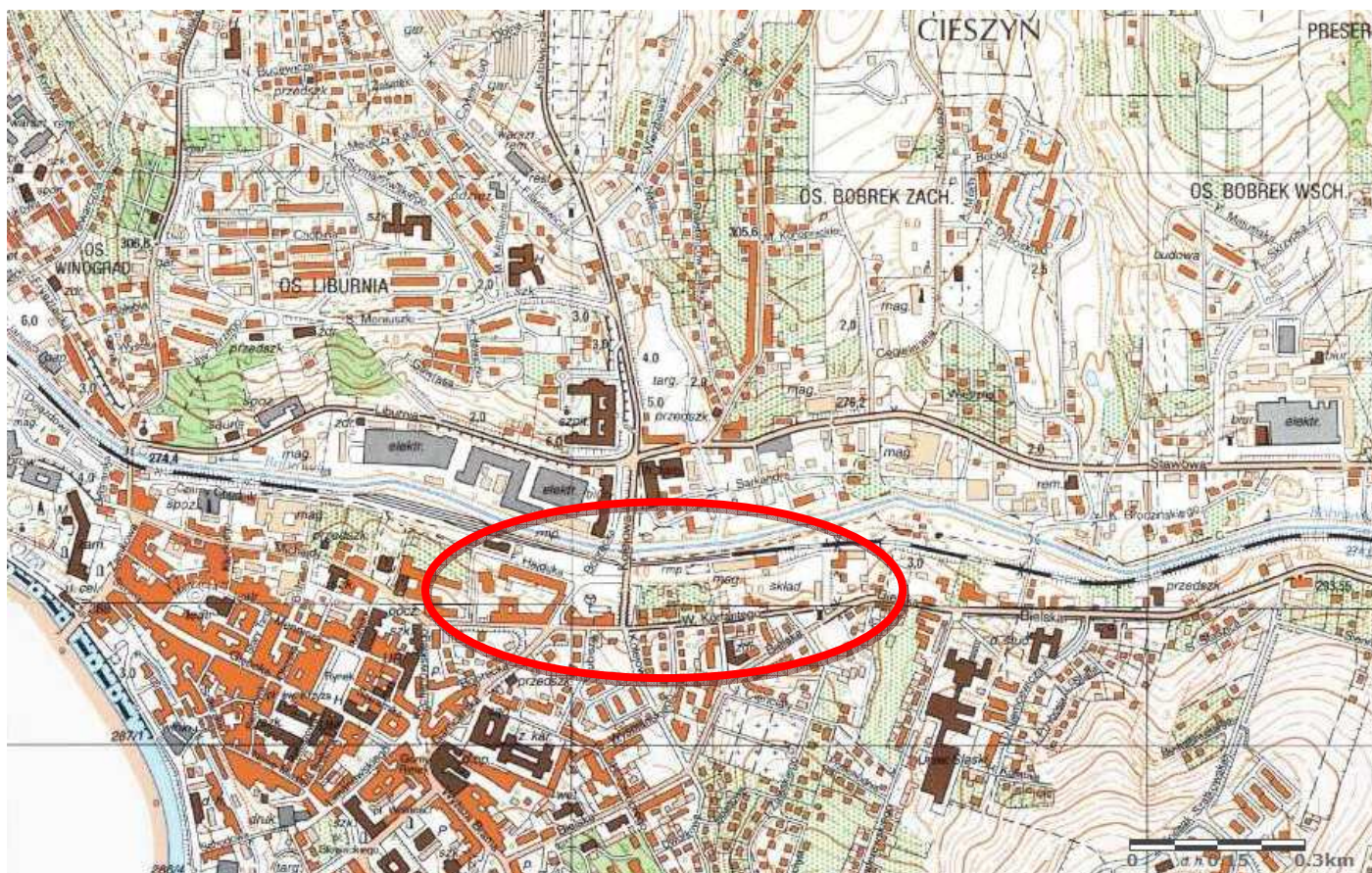
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiałami wyjściowymi do realizacji niniejszego opracowania jest zlecenie na wykonanie niniejszego opracowania, wizja lokalna w terenie oraz podkład mapowy projektu wykonawczego.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I LOKALIZACJA INWESTYCJI

Obszar objęty opracowaniem znajduje się na ul. F. Hajduka, ul. W. Korfantego, ul. Bielskiej oraz ul. Bobreckiej w miejscowości Cieszyn. Cała inwestycja mieści się w terenie zabudowanym. Nawierzchnie jezdni asfaltowe oraz z betonowych płyt z czego ul. F. Hajduka posiada szerokość od około 5,0m do około 8,0m (lokalnie szerokość jezdni wynosi około 13,0m). Ul. W. Korfantego posiada szerokość od około 7,5m do około 8,5m, ul. Bielska posiada szerokość od około 7,0m do około 9,5m (łącznie z wyspą środkową). Ul. Bobrecka posiada szerokość od około 7,2m do około 10,0m. Na ul. Bobreckiej znajduje się przejazd kolejowy kategorii A (przejazd użytku publicznego z rogatkami, na którym ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych, a w wyjątkowych przypadkach przez obsługę pociągu lub innych pracowników, posiadających uprawnienia do kierowania ruchem na przejazdach kolejowych). Ul. F. Hajduka od skrzyżowania z ul. Bobrecką stanowi drogę bez przejazdu (ulica zakończona ślepo). Przy ul. F. Hajduka za skrzyżowaniem z ul. Bobrecką po prawej stronie znajduje się zajeżdźnia autobusowa, natomiast przed skrzyżowaniem ul. F. Hajduka z ul. Bobrecką po lewej stronie znajduje się parking dla autobusów oraz busów. Ul. F. Hajduka przebiega pod ul. Kolejową (obiekt mostowy). Ul. F. Hajduka stanowi drogę podporządkowaną do ul. Bobreckiej oraz do ul. W. Korfantego. Ul. W. Korfantego jest podporządkowana do ul. Bielskiej. Na przedmiotowym obszarze znajduje się oznakowanie poziome, pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ruch pieszych odbywa się po chodnikach oraz przy krawędzi jezdni po poboczu. Zakres opracowania został przedstawiony w części rysunkowej w dalszej części opracowania.

Orientacyjną lokalizację inwestycji przedstawiono na poniższym rysunku. Stan istniejący oznakowania na odcinku drogi objętym zakresem niniejszego opracowania przedstawiono w części rysunkowej w dalszej części opracowania.



Rys 1. Orientacyjna lokalizacja inwestycji

5. ZAKRES PRAC ORAZ OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Opis projektu docelowej organizacji ruchu podzielono na odcinki poszczególnych ulic znajdujących się w zakresie opracowania.

Ul. F. Hajduka (odcinek od skrzyżowania z ul. Bobrecką do końca ulicy w stronę zachodnią):

W zakresie geometrii: Skrzyżowanie ul. F. Hajduka z ul. Bobrecką przebudowano na rondo pięciowłotowe z czego jeden z wlotów zaprojektowano jako jednokierunkowy (wyjazd z przebudowanej zajezdni autobusowej). Przed rondem zaprojektowano wyspę rozdzielającą wlot od wylotu ronda na której zaprojektowano azyl dla pieszych. Po prawej stronie jezdni przeprojektowano geometrię zajezdni autobusowej w taki sposób, aby umożliwić bezpieczny, wygodny komunikacyjnie, zajazd autobusom komunikacji publicznej. Dodatkowo geometria zajezdni umożliwia bezpieczny oraz czytelny dostęp ruchu pieszego do autobusów. Ruch na zajezdni

odbywa się w jednym kierunku. Wjazd na zajezdnię za pomocą oznakowania pionowego ograniczono wyłącznie do autobusów oraz pojazdów posiadających zezwolenie. Na odcinku przebudowanej zajezdni autobusów zaprojektowano cztery równoległe stanowiska postojowe dla samochodów osobowych oraz szesnaście prostokątnych stanowisk postojowych dla samochodów osobowych w tym cztery stanowiska dla osób niepełnosprawnych. Za projektowanymi stanowiskami postojowymi zaprojektowano ścieżkę rowerową oraz chodnik. Ul. F. Hajduka na odcinku przebudowanej zajezdni autobusowej posiada szerokość od 5,5m do około 9,2m w rejonie wyspy rozdzielającej ruch przed rondem. Zasadniczo szerokość pasa ruchu na tym odcinku wynosi 3,5m. W dalszej części ul. F. Hajduka po prawej stronie zaprojektowano sześć stanowisk równoległych dla taksówek osobowych. Po przeciwnej stronie stanowisk postojowych dla taksówek znajduje się dalszy ciąg ścieżki rowerowej oraz chodnika. Ul. F. Hajduka zakończono parkingiem w kształcie prostokąta na którym ruch odbywa się przeciwnie do ruchu wskazówek zegara. Łączna liczba prostokątnych stanowisk postojowych dla samochodów osobowych wynosi czterdzieści jeden. Za parkingiem znajduje się chodnik oraz ścieżka rowerowa. Nawierzchnię jezdni manewrowej parkingu stanowi betonowa kostka brukowa, natomiast nawierzchnię jezdni ul. F. Hallera zaprojektowano jako asfaltową. Szerokość jezdni manewrowej na parkingu wynosi 5,0m, natomiast szerokość jezdni ul. F. Hajduka wynosi od 5,0m do 5,5m.

W zakresie oznakowania poziomego:

Rejon wlotu/wylotu z ronda rozdzielono za pomocą powierzchni wyłączzonej z ruchu oraz na odcinku 20m od części wyłączzonej z ruchu za pomocą oznakowania osiowego w postaci linii podwójnej ciągłej P-4. Linię osiową P-6 zaprojektowano na odcinku ul. F. Hajduka o szerokości 7,0m. Dodatkowo na zajezdni autobusowej zaprojektowano przejścia dla pieszych (w rejonie wjazdu na zajezdnię oraz w rejonie wyjazdu z zajezdni). W celu poprawienia komunikacji na zajezdni zaprojektowano obszar wyłączony z ruchu w taki sposób aby optycznie prowadzić ruch jednokierunkowy. Na wysokości stanowisk postojowych dla taksówek oraz w rejonie parkingu znajduje się przejście dla pieszych oraz ścieżka rowerowa (P-11) jako przejazd przez jezdnię.

W zakresie oznakowania pionowego:

Na wlocie ronda zaprojektowano oznakowanie w postaci znaków A-7 wraz z C-12, w odległości 50m od linii P-13 zaprojektowano oznakowanie D-2 wraz z A-7, dodatkowo zaprojektowano tablice F-6a z piktogramem znaku A-9. Na wypach rozdzielających wlot od wylotu zaprojektowano słupki U-5b wraz ze znakiem C-9. Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem D-6, natomiast przejazd ścieżki rowerowej przez jezdnię znakiem D-6b. Na zajezdni autobusowej zaprojektowano typowe oznakowanie dla przestanków autobusowych za pomocą znaków D-15. Wlot do zajezdni oznakowano znakiem pionowym B-1 wraz z tabliczką o treści „Nie dotyczy pojazdów z zezwoleniem oraz ZGK”. Wylot z zajezdni dla ruchu przeciwnego oznakowano znakiem pionowym B-2. Parkingi oznakowano znakami pionowymi D-18 oraz D-18a wraz z tabliczkami T-3a, T-30a, T-30b oraz T-29. Stanowiska postojowe dla taksówek dodatkowo oznakowano znakami D-19 oraz D-20. Ścieżki rowerowe oraz chodniki oznakowano znakami pionowymi C-13/16. Przed parkingiem na końcu ul. F. Hajduka zaprojektowano oznakowanie w postaci znaku C-2, oraz znakiem B-2 aby uniemożliwić jazdę „na wprost”. Wyjazd z parkingu oznakowano znakiem pionowym A-7.

Ul. Bobrecka:

W zakresie geometrii: Skrzyżowanie ul. Bobreckiej z ul. F. Hajduka przebudowano na rondo w taki sposób aby nawiązać się do stanu istniejącego. Na każdym z wylotów ronda zaprojektowano wyspy środkowe rozdzielające wlot od wylotu na których zaprojektowany azyl dla pieszych. Bezpośrednio przy rondzie zaprojektowano ścieżkę rowerową (wzdłuż ul. F. Hajduka) oraz chodnik obustronny dla wszystkich wlotów.

W zakresie oznakowania poziomego:

Rejon wlotu/wylotu z ronda od strony południowej rozdzielono za pomocą powierzchni wyłączonej z ruchu nawiązując do istniejącej linii P-4. Od strony północnej zaprojektowano jedynie przejście dla pieszych z powodu występowania rogatek przejazdu kolejowego. Wloty na rondzie oznakowano liniami P-13 natomiast

wyloty liniami P-7a. Przejścia dla pieszych wyznaczono za pomocą linii P-10, natomiast przejazd ścieżki rowerowej przez jezdnię za pomocą linii P-11.

W zakresie oznakowania pionowego:

Na wlocie północnym oraz południowym ronda zaprojektowano oznakowanie w postaci znaków A-7 wraz z C-12, w odległości 50m od linii P-13 zaprojektowano oznakowanie D-2 wraz z A-7, dodatkowo zaprojektowano tablice F-6a z piktogramem znaku A-9. Na wyspach rozdzielających wlot od wylotu zaprojektowano słupki U-5b wraz ze znakiem C-9. Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem D-6, natomiast przejazd ścieżki rowerowej przez jezdnię znakiem D-6b

Ul. F. Hajduka (odcinek od skrzyżowania z ul. Bobrecką do skrzyżowania z ul. W. Korfanteo):

W zakresie geometrii: Na odcinku poziomym ul. F. Hajduka o lewej stronie jezdni zaprojektowano ścieżkę rowerową, po prawej stronie chodnik. Skrzyżowanie ul. F. Hajduka z ul. W. Korfanteo przebudowano na rondo czterowlotowe. Przed rondem zaprojektowano wyspę rozdzielającą wlot od wylotu ronda na której zaprojektowano azyl dla pieszych. W odległości około 120m od ronda przy ul. Bobreckiej po prawej stronie jezdni zaprojektowano dwadzieścia pięć prostopadłych stanowisk postojowych dla samochodów osobowych w tym pięć stanowisk dla osób niepełnosprawnych. W dalszej części ulicy po prawej stronie znajduje się zjazdu (jednokierunkowy) na parking z trzydziestoma ośmioma ukośnymi stanowiskami postojowymi dla samochodów osobowych. Pomiędzy jezdnią ul. F. Hajduka, a parkingiem zaprojektowano zatokę dla autobusów. W dalszej części odcinka ul. F. Hajduka (odcinek pionowy) po lewej stronie znajdują się zjazdy na parking z dziewięcioma prostopadłymi stanowiskami postojowymi dla samochodów osobowych oraz zjazdy do przyległej zabudowy. Przed rondem na ul. W. Korfanteo po lewej stronie zaprojektowano jedenaście prostopadłych stanowisk postojowych dla samochodów osobowych. Za stanowiskami postojowymi zaprojektowano chodnik w celu skomunikowania ruchu pieszego z projektowanym parkingiem.

W zakresie oznakowania poziomego:

Rejon wlotu/wylotu z ronda przy ul. Bobreckiej rozdzielono za pomocą powierzchni wyłączzonej z ruchu oraz na odcinku 20m od części wyłączzonej z ruchu za pomocą oznakowania osiowego w postaci linii podwójnej ciągłej P-4. W miejscu występowania zjazdu zaprojektowano linię P-1e, oraz P-3b. Na całym odcinku ul. F. Hajduka zaprojektowano oznakowanie poziome osiowe w postaci linii P-4. Rejon wlotu/wylotu z ronda przy ul. W. Korfatego rozdzielono za pomocą powierzchni wyłączzonej z ruchu oraz częściowo za pomocą linii P-7b w celu umożliwienia korzystania z projektowanych prostopadłych stanowisk postojowych dla samochodów osobowych. Przejścia dla pieszych zlokalizowano jedynie w rejonie wysp środkowych. Na wlotach rond zaprojektowano linię P-13, na wylotach linię P-7a. Dodatkowo na długości projektowanej zatoki autobusowej zaprojektowano linię krawężniową P-7a.

W zakresie oznakowania pionowego:

Na wlocie do ronda zlokalizowanego przy ul. Bobreckiej, oraz dla ronda zlokalizowanego przy ul. W. Korfatego zaprojektowano oznakowanie pionowe w postaci znaków A-7 wraz z C-12, w odległości 50m od linii P-13 zaprojektowano oznakowanie D-2 wraz z A-7. Dodatkowo na wlocie ronda zlokalizowanego przy ul. Bobreckiej zaprojektowano tablice F-6a z piktogramem znaku A-9. Na wyspach rozdzielających wlot od wylotu zaprojektowano słupki U-5b wraz ze znakiem C-9. Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem D-6, natomiast przejazd ścieżki rowerowej przez jezdnię znakiem D-6b. Na odcinku ul. F. Hajduka od ronda przy ul. Bobeckiej do ronda przy ul. W. Korfatego ograniczono prędkość pojazdów do 40km/h wraz z zakazem wyprzedzania (znak pionowy B-33 wraz z B-25). Na zatoce autobusowej zaprojektowano typowe oznakowanie dla przestanków autobusowych za pomocą znaku D-15. Wlot do parkingu z ukośnymi stanowiskami postojowymi oznakowano znakiem pionowym B-33 (20km/h) wraz ze znakiem D-3. Wylot z parkingu oznakowano znakiem A-7, natomiast dla ruchu przeciwnego znakiem pionowym B-2. Parkingi oznakowano znakami pionowymi D-18 oraz D-18a wraz z tabliczkami T-3a, T-30c, T-30b oraz T-29. Ścieżki rowerowe oraz chodniki oznakowano znakami pionowymi C-13/16, koniec ścieżki rowerowej oznakowano znakiem pionowym C-13-a.

Ul. W. Korfatego wraz z ul. Bielską

W zakresie geometrii: Przebudowano rejon skrzyżowania ulic W. Korfatego, ul. Bielskiej oraz ul. F. Hajduka na czterowlotowe rondo. Wszystkie wloty przebudowywanego ronda posiadają wyspę rozdzielającą wlot od wylotu oraz na trzech wlotach zaprojektowano azyl dla pieszych. Na wlocie wschodnim na ul. Bielskiej na wyspie środkowej brak występowania azylu dla pieszych. Dodatkowo przebudowano odcinek pomiędzy ul. Bielską, a ul. W. Korfatego w taki sposób iż ruch odbywa się w jednym kierunku tj. od ul. Bielskiej w stronę ul. W. Korfatego. Na odcinku łączącym zaprojektowano siedem ukośnych stanowisk postojowych dla samochodów osobowych. Przebudowę skrzyżowania zaprojektowano w taki sposób aby nawiązać się do stanu istniejącego.

W zakresie oznakowania poziomego:

Rejon wlotu/wylotu z ronda przy ul. W. Korfatego oraz zachodni wlot ul. Bielskiej rozdzielono za pomocą powierzchni wyłączzonej z ruchu oraz na odcinku 20m od części wyłączzonej z ruchu za pomocą oznakowania osiowego w postaci linii podwójnej ciągłej P-4. W miejscu występowania zjazdu lub skrzyżowania zaprojektowano linię P-1e, oraz P-3b. Przejścia dla pieszych zlokalizowano jedynie w rejonie wysp środkowych z azylem. Na wlotach rond zaprojektowano linię P-13, na wylotach linię P-7a.

W zakresie oznakowania pionowego:

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowano oznakowanie pionowe w postaci znaków A-7 wraz z C-12, w odległości 50m od linii P-13 zaprojektowano oznakowanie D-2 wraz z A-7. Na wyspach rozdzielających wlot od wylotu zaprojektowano słupki U-5b wraz ze znakiem C-9. Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem D-6. Na wlocie do odcinka łączącego ul. Bielską z ul. W. Korfatego zaprojektowano oznakowanie pionowe w postaci znaku D-3. Wylot z odcinka ulicy oznakowano znakiem A-7, natomiast dla ruchu przeciwnego znakiem pionowym B-2. Parkingi oznakowano znakami pionowymi D-18 wraz z tabliczkami T-3a, T-30c.

Inne elementy oznakowania:

Na krawężnikach wyspy środkowej rond, na krawężnikach wysp rozdzielających wlot od wylotu oraz w krawędzi jezdni na odcinkach dojazdowych do rond zaprojektowano punktowe elementy odblaskowe o odbłyśniku wielokierunkowym. Dla docelowej organizacji ruchu niniejszego opracowania zaprojektowano elementy odblaskowe typu P1A (stałe, szklane, niezginające się), klasy H2 (o wysokości części wystającej ponad nawierzchnię jezdni od 18mm do 20mm).

Zakres wraz z projektem docelowej organizacji ruchu przedstawiono szczegółowo w części rysunkowej opracowania w dalszej części.

6. TERMIN WPROWADZENIA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu to 12.2016 r (inwestycja będzie realizowana w trzech etapach, data podana wprowadzenia docelowej organizacji ruchu stanowi datę wprowadzenia ostatniego etapu).

7. UWAGI KOŃCOWE

Sposób umieszczania, wysokość umieszczania, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r (Dz.U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.). Projektowane znaki należy wykonać jako znaki z grupy znaków średnich na podkładzie z folii odblaskowej II generacji. Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej. Pozostałe elementy należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP na czas prowadzenia robót.

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. 1	Orientacja
Rys. 2.1 cz1	Plan sytuacyjny – istniejąca organizacja ruchu (1:500)
Rys. 2.2 cz2	Plan sytuacyjny – istniejąca organizacja ruchu (1:500)
Rys. 2.3 cz3	Plan sytuacyjny – istniejąca organizacja ruchu (1:500)
Rys. 3.1 cz1	Plan sytuacyjny – docelowa organizacja ruchu (1:500)
Rys. 3.2 cz2	Plan sytuacyjny – docelowa organizacja ruchu (1:500)
Rys. 3.3 cz3	Plan sytuacyjny – docelowa organizacja ruchu (1:500)