

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1	Wstęp	3
1.1	Przedmiot i zakres opracowania	3
1.2	Dane ogólne	3
1.3	Podstawa opracowania	4
1.4	Materiały wyjściowe do opracowania projektu	4
2	Opis stanu istniejącego	4
2.1	Istniejące zagospodarowanie terenu.....	4
2.2	Istniejące oznakowanie	5
3	Rozwiązania projektowe	5
3.1	Opis rozwiązań projektowych.....	5
3.2	Ustanowione ograniczenia	6
3.3	Ustalenia szczegółowe.....	6

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

D-01	Plan orientacyjny	1 : 25 000
D-02.1	Plansza stałej organizacji ruchu - Arkusz nr 1	1 : 500
D-02.2	Plansza stałej organizacji ruchu - Arkusz nr 2	1 : 500
D-02.3	Plansza stałej organizacji ruchu - Arkusz nr 3	1 : 500
D-02.4	Plansza stałej organizacji ruchu - Arkusz nr 4	1 : 500
D-02.5	Plansza stałej organizacji ruchu - Arkusz nr 5	1 : 500

1 Wstęp

1.1 Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt **stałej organizacji ruchu**, opracowany jako element składowy projektu pod tytułem: „Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie wraz z przebudową linii oświetlenia ulicznego”.

Powyższe opracowania wykonano w ramach zadania inwestycyjnego p.n.:

„Modernizacja ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką, a centrum miasta oraz Noworudzką Podstrefą WSSE Invest Park i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie”,

którego Inwestorem jest Gmina Miejska Nowa Ruda.

Niniejszy projekt, z uwagi na zakres robót budowlanych objętych całym zadaniem inwestycyjnym, przewiduje likwidację istniejącej organizacji ruchu i wprowadzenie w jej miejsce nowej organizacji ruchu.

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu, objętej niniejszym projektem, planuje się do końca 2016 roku.

1.2 Dane ogólne

Nazwa zadania:	Modernizacja ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką, a centrum miasta oraz Noworudzką Podstrefą WSSE Invest Park i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie
Inwestor:	Gmina Miejska Nowa Ruda 57-400 Nowa Ruda, ul. Rynek 1
Jednostka Projektowa:	Biuro Studiów i Projektów Drogownictwa STUDIO PROJEKT 58-100 Bystrzyca Górna, ul. Osiedle Sowie 12
Lokalizacja:	województwo: dolnośląskie; Powiat: kłodzki; Jednostka ewidencyjna: Nowa Ruda –Miasto, Gmina Nowa Ruda
Tytuł projektu:	Przebudowy ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie wraz z przebudową linii oświetlenia ulicznego
Opracowanie:	Projekt stałej organizacji ruchu
Stadium:	Dokumentacja Techniczna
Branża:	Drogowa

1.3 Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie wykonano w oparciu o umowę nr WI.272.01.2015/MF z dnia 14.05.2015r zawartą pomiędzy Gminą Miejska Nowa Ruda z siedzibą w Nowej Rudzie, ul. Rynek 1, 57-400 Nowa Ruda a Projektantem – Biurem Studiów i Projektów Drogownictwa STUDIO PROJEKT z siedzibą w Bystrzycy Górnej, ul. Osiedle Sowie 12.

1.4 Materiały wyjściowe do opracowania projektu

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu opracowano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- [1] Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- [2] Dokumentacja techniczna do zgłoszenia robót budowlanych pod tytułem: Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie wraz z przebudową linii oświetlenia ulicznego, BSiPD Studio Projekt, listopad 2015,
- [3] Inwentaryzacja oznakowania wykonana staraniem BSiPD Studio Projekt.

oraz przepisy techniczne, wytyczne i literatura

Należy podkreślić, że dokumentami związanymi są między innymi wymienione poniżej przepisy techniczne, wytyczne i literatura, których uwzględnienie w procesie budowlanym jest wymagane tak na etapie projektowania jak i etapie realizacji robót budowlanych:

- [4] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (z późniejszymi zmianami),
- [5] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430, z późniejszymi zmianami),
- [6] Rozporządzenia 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.2003.220.2181, z późniejszymi zmianami),
- [7] Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz.U.2012.1137, z późniejszymi zmianami),
- [8] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393, z późniejszymi zmianami),
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2003.177.1729, z późniejszymi zmianami).

2 Opis stanu istniejącego

2.1 Istniejące zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy ciąg ulic: Główna (na terenie wiejskim), Świdnicka i Piłsudskiego (na terenie miejskim) do dnia 23.12.2014 roku stanowił przebieg drogi wojewódzkiej DW381. Od tej daty do dnia 31.12.2015 roku ulice te stanowiły ciąg dróg gminnych, należących do odpowiednich samorządów lokalnych, tj. ul. Główna do Gminy wiejskiej Nowa Ruda, ulice Świdnicka

i Piłsudskiego do Gminy Miejskiej Nowa Ruda. W chwili obecnej, tj. od dnia 01.01.2016 roku przedmiotowe ulice znajdują się w ciągu drogi wojewódzkiej 386 będącej w zarządzie DSDiK we Wrocławiu.

Ulica Główna na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię asfaltową, wydzieloną krawężnikami betonowymi. Ulica Główna jest drogą o przekroju 1/2 (jednoprzestrzenna, dwupasowa) o średniej szerokości jezdni ok. 7m. Istniejąca nawierzchnia asfaltowa ulicy Głównej jest częściowo wyremontowana w ramach wykonanej budowy obwodnicy Nowej Rudy - etap III.

Ulica Świdnicka na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię asfaltową, wydzieloną krawężnikami betonowymi. Ulica Świdnicka jest drogą o przekroju 1/2 (jednoprzestrzenna, dwupasowa) o średniej szerokości jezdni ok. 10m z chodnikami, które głównie są obustronne a częściowo jednostronne (szczególnie na odcinku początkowym, tj. do ok. km 0+780).

Ulica wyposażona jest w istniejące zatoki autobusowe o niestandardowych parametrach geometrycznych. W ciągu ulicy Świdnickiej brak jest urządzeń dla obsługi ruchu rowerowego. Sporadyczne miejsca do parkowania o nawierzchni utwardzonej urządzone są w sposób przypadkowy i nie posiadają odpowiednich parametrów geometrycznych. W przeważającej ilości miejsca wykorzystywane do parkowania pojazdów samochodowych urządzone są na terenie nieutwardzonym.

Ulica Piłsudskiego na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię asfaltową, wydzieloną krawężnikami betonowymi (częściowo krawężnik jednostronny). Ulica Piłsudskiego jest drogą o przekroju 1/2 (jednoprzestrzenna, dwupasowa) o średniej szerokości jezdni ok. 7m i głównie jednostronnym chodnikiem.

W rejonie ul. Cmentarnej znajduje się zatoka autobusowa o niestandardowych parametrach geometrycznych. W ciągu ulicy Piłsudskiego brak jest urządzeń dla obsługi ruchu rowerowego. Jako miejsca do parkowania wykorzystywane jest głównie nieutwardzone pobocze gruntowe.

2.2 Istniejące oznakowanie

Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego oraz poziomego została wykonana wyłącznie dla potrzeb wyceny robót rozbiórkowych i przygotowawczych. W niniejszym opracowaniu nie zamieszczono planszy istniejącego oznakowania z uwagi na przyjęte założenie, że po przeprowadzonej przebudowie wszystkie znaki pionowe i poziome będą wymienione na nowe.

3 Rozwiązania projektowe

3.1 Opis rozwiązań projektowych

Ulica Świdnicka i Piłsudskiego w obszarze opracowania, tj. od skrzyżowania ul. Głównej, Nadrzeczej i Świdnickiej (niniejsze opracowanie nie obejmuje obszaru ronda w Ludwikowicach oraz odcinka ul. Głównej do skrzyżowania z ul. Nadrzeczną) do skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Cmentarną jest ul. Główną z pierwszeństwem przejazdu wyznaczonym znakiem D-1 występującym w komplecie ze znakiem A-7.

Na całej długości ul. Świdnickiej i Piłsudskiego ustala się ograniczenie prędkości do obowiązującej na terenie zabudowanym na zasadach ogólnych, przy czym na odcinku ul. Piłsudskiego, na którym wydzielono pas wielofunkcyjny, wprowadzono ograniczenie prędkości do 40 km/h.

Na długości ul. Świdnickiej i Piłsudskiego projektuje się wydzieloną dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości 2m biegnącą równolegle do chodnika, którą oznakowano znakami pionowymi C-13/16. Odcinki wspólnych ciągów pieszo-rowerowych o ruchu mieszanym oznakowano znakami C-16 z tabliczką T-22 "Nie dotyczy rowerów". Wszystkie te znaki przewidziano z grupy MINI. Dodatkowo przewidziano wykonanie oznakowania poziomego w postaci piktogramów P-23 co ok. 50m oraz znaku P-10 zlokalizowanego na przecięciu z ciągiem pieszym. Na skrzyżowaniach projektowanej ścieżki rowerowej z drogami publicznymi wyznacza się przejazdy rowerowe oznakowane znakami poziomymi P-11 na tle czerwonym wraz ze znakami pionowymi D-6a, a w przypadku ich lokalizacji wraz z przejściem dla pieszych oznakowanym znakiem P-10, ze znakami pionowymi D-6b.

W miejscach o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa pieszych, dla poprawy bezpieczeństwa wprowadzono:

- piktogramy znaku A-17 na powierzchni jezdni przed przejściem dla pieszych oznakowanym znakami D-6 ze znakiem T-27, który zlokalizowany jest w pobliżu szkoły,
- barierę U-12a w rejonie mostu na Włodzicy (na zakończeniu chodnika lewostronnego),
- barierę U-12a w rejonie skrzyżowania ul. Świdnickiej z ul. Sokola.

Na odcinku ul. Piłsudskiego wprowadzono wydzielony w przekroju ulicy trzeci pas ruchu dla potrzeb pasa wielofunkcyjnego przeznaczonego do realizacji lewoskrętów z możliwością oczekiwania, który oznakowano kompletem znaków pionowych B-33"40" oraz F-19 oraz znakami poziomymi P-1e na tle czerwonym wykonanym w postaci malowania nawierzchni bitumicznej. Rozpoczęcie oraz zakończenie pasa wielofunkcyjnego wykonano w postaci okrawężnikowanej, wyniesionej ponad nawierzchnię jezdni wyspy, oznakowanej dodatkowo znakami pionowymi U-5b+C-9 z klinem wyznaczonym znakiem P-7b i P-21a.

Szczegóły związane z projektowaną docelową organizacją ruchu drogowego zostały przedstawione na dołączonych planszach w skali 1:500.

3.2 Ustanowione ograniczenia

Zgodnie z istniejącymi ograniczeniami w ruchu (zinwentaryzowanymi w terenie) na przedmiotowej drogi utrzymuje się następujące ograniczenia:

- na obiekcie mostowym nad rzeką Włodzicą leżącym w ciągu ul. Świdnickiej, oraz na ul. Świdnickiej i Piłsudskiego ograniczenie ruchu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 18t,
- na ul. Andersa (w pobliżu skrzyżowania z ul. Sokola) ograniczenie ruchu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 10t,
- na ul. Dworskiej ograniczenie ruchu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 18t,
- na ul. Obozowej ograniczenie ruchu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 6t,

Niniejszy projekt nie wprowadza dodatkowych ograniczeń.

3.3 Ustalenia szczegółowe

Do oznakowania pionowego należy stosować znaki drogowe nowe (dopuszcza się wykorzystanie znaków istniejących za zgodą Zarządcy drogi) z grupy ŚREDNIE, pokryte folią odbłaskową typu 2 (2 generacji):

- Ostrzegawcze, trójkątne o boku 900mm,
- Zakazu i nakazu, okrągłe o średnicy 800mm,

- Informacyjne, prostokątne o długości boku podstawy 600mm.

Znaki D-1 jako znaki powtarzające przed skrzyżowaniami należy stosować z grupy MINI, pokryte folią odblaskową typu 2 (2 generacji).

Znaki umieszczać na słupkach stalowych ocynkowanych na wysokości 2,2m nad poziomem terenu (do dolnej krawędzi znaku) w odległości od 0,5 do 2,0m od linii krawędzi jezdni lub krawędzi chodnika. Górną część słupka zabezpieczyć systemowym korkiem z tworzywa sztucznego. Tablice znaków grupy E umieszczać na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych.

Do oznakowania poziomego zastosować materiały do oznakowania grubowarstwowego, przy czym rodzaj użytego materiału Wykonawca winien uzgodnić z Inwestorem. Materiały użyte do wykonania oznakowania poziomego oraz powierzchni ostrzegawczych w kolorze czerwonym muszą spełniać wymogi odpowiednich norm i przepisów szczególnie pod względem własności przeciwpoślizgowych oraz odblaskowości.

Oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 późniejszymi zmianami).

Wprowadzona organizacja ruchu winna być zgodna z zatwierdzeniem stałej organizacji ruchu wydanym przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego (zatwierdzenie nr 290/2016).

Opracował:

Sławomir Jagiełło

PROJEKTOWANE ZNAKI PIONOWE

SYMBOL	NAZWA	ILOŚĆ
-	-	szt
A-7	Ustęp pierwszeństwa	14
A-8	Skrzyżowanie o ruchu okrężnym	1
A-17	Dzieci	2
A-24	Rowerzyści	4
A-30	Inne niebezpieczeństwo	1
B-18	Ograniczenie tonażu	4
B-25	Zakaz wyprzedzania	3
B-33	Ograniczenie prędkości	2
B-36	Zakaz zatrzymywania się	1
C-9	Nakaz jazdy z prawej strony znaku	2
C13/16	Droga dla pieszych i rowerów	2
D-1	Droga z pierwszeństwem	4
D-2	Koniec drogi z pierwszeństwem	1
D-3	Droga jednokierunkowa	1
D-4a	Droga bez przejazdu	2
D-4b	Wjazd na drogę bez przejazdu	2
D-6	Przejście dla pieszych	40
D-6a	Przejazd dla rowerzystów	4
D-6b	Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	14
D-15	Przystanek autobusowy	7
D-18	Parking	10
D-18a	Parking - miejsca zastrzeżone	2
D-42	Obszar zabudowany	1
E-1	Tablica przeddrogowskazowa	2
E-2a	Drogowskaz tablicowy umieszczony obok jezdni	4
E-13	Tablica kierunkowa	1
E-17a	Miejscowość	2
E-18a	Koniec miejscowości	2
F-5	Upředzenie o zakazie	3
F-6	Znak upředzający umieszczany przed skrzyżowaniem	4
T-0	Tabliczka informacyjna	3
T-6a	Tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z pierwszeństwem)	2
T-6c	Tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z podporządkowanej)	1
T-16	Tabliczka wskazująca miejsce wyjazdu pojazdów uprzywilejowanych wskazanych na tabliczce	1
T-22	Tabliczka wskazująca, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych	2
T-27	Agatka	2
T-29	Tabliczka informująca o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej	3
T-30a	Oznacza postój całego pojazdu na chodniku równolegle do krawężnika	5
T-30b	Oznacza postój całego pojazdu na chodniku prostopadle do krawężnika	3
RAZEM:		164

PROJEKTOWANE ZNAKI PIONOWE - MINI

SYMBOL	NAZWA	ILOŚĆ
-	-	szt
A-7	Ustąp pierwszeństwa	1
C13/16	Droga dla pieszych i rowerów	17
C-13a/C-16a	Koniec drogi dla pieszych i rowerów	1
C13	Droga dla rowerów	3
C-13a	Koniec drogi dla rowerów	3
C-16	Droga dla pieszych	2
D-1	Droga z pierwszeństwem	20
RAZEM:		47

PROJEKTOWANE ZNAKI POZIOME

SYMBOL	NAZWA	WSKAŹNIK	ILOŚĆ	POWIERZCHNIA
-	-	-	-	m ²
A-17	Dzieci - jako znak poziomy	1,75 m ² / szt	2 szt	3,5
P-1b	Linia pojedyncza przerywana krótka	0,04 m ² / mb	1030 m	41,2
P-1e	Linia pojedyncza przerywana prowadząca szeroka	0,12 m ² / mb	1067 m	128,0
P- 3a	Linia jednostronnie przekraczalna długa	0,20 m ² / mb	162 m	32,0
P-4	Linia podwójna ciągła	0,24 m ² / mb	1577 m	378,5
P-7a	Linia krawędziowa – przerywana szeroka	0,12 m ² / mb	48 m	5,8
P-7b	Linia krawędziowa – ciągła szeroka	0,24 m ² / mb	434 m	104,2
P-10	Przejście dla pieszych	-	404 m ²	404,0
P-11	Przejazd dla rowerzystów	-	31 m ²	31,0
P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	0,2625 m ² / mb	98 m	25,7
P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	0,375 m ² / mb	103 m	38,6
P-17	Linia przystankowa	1,71 m ² / mb	90 m	153,9
P-18	Stanowisko postojowe	0,12 m ² / mb	261 m	31,3
P-20	Koperta	0,12 m ² / mb	71 m	8,5
P-21a	Powierzchnie wyłączone z ruchu	0,38 m ² / m ²	415,1	157,7
P-23	Rower	0,662 m ² / szt	139 szt	92,0
P-24	Miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej	0,76 m ² / szt	2 szt	1,5
- - -	Powierzchnia przejazdu dla rowerów w kolorze czerwonym	-	92,7 m ²	92,7
RAZEM:		-	-	1 730,1

PROJEKTOWANE ELEMENTY BRD

SYMBOL	NAZWA	ILOŚĆ
-	-	-
U-5a	Stupek przeszkodowy	2 szt
U-5b (C-9)	Stupek przeszkodowy ze znakiem C-9	8 szt
U-5b (C-11)	Stupek przeszkodowy ze znakiem C-11	1 szt
U-12a	Ogrodzenie segmentowe	54 m
PEO-1	Punktowe elementy odblaskowe	11 szt
-	Wyspa przykręcana ze elementów gumowych w kolorze czerwonym	6 m ²

PROJEKTOWANE SŁUPKI DO ZNAKÓW PIONOWYCH

SYMBOL	NAZWA	ILOŚĆ
-	-	-
-	Słupki rurowe ocynkowane o średnicy 70mm z kapturkiem	122 szt
-	Słupki rurowe ocynkowane o średnicy 70mm z wysięgnikiem kapturkiem	32 szt
-	Bezpieczne konstrukcje wsporcze dla znaków E-1 i E2	6 kpl