

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Część opisowa

Opis techniczny

II. Część rysunkowa

Plan orientacyjny

skala 1:10000

Projekt stałej organizacji ruchu

skala 1:500 Rys. 1

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy GMINĄ WAŁBRZYCH – ZARZĄD DRÓG, KOMUNIKACJI I UTRZYMANIA MIASTA, a BPR OLPRO.
- 1.2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500.
- 1.3. Mapa ewidencyjna w skali 1:500.
- 1.4. Badania geotechniczne.
- 1.5. Wizja lokalna w terenie.
- 1.6. Ustalenia podjęte z Inwestorem.
- 1.7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Infrastruktury z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz.U.1999 Nr 43, poz. 430, z późniejszymi zmianami.
- 1.8. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych – Dz.U.1985 Nr 14, poz. 60, z późniejszymi zmianami.
- 1.9. 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.
- 1.10. Załączniki nr 1-4 do ww. rozporządzenia.

2. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa ulicy Garbarskiej w Wałbrzychu”. Długość odcinka drogi objętego opracowaniem wynosi 145,24m (odcinek od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Moniuszki).

W ramach rozbudowy ww. odcinka drogi wykonane zostaną następujące zasadnicze roboty budowlane:

- roboty rozbiórkowe,
- roboty ziemne,
- przebudowa nawierzchni jezdni – ul. Garbarskiej,
- przebudowa fragmentu nawierzchni jezdni – ul. A. Mickiewicza,
- przebudowa fragmentu nawierzchni w obrębie istniejących skrzyżowań z ul. Młynarską,
- przebudowa zjazdów indywidualnych,
- przebudowa opaski (na wysokości budynku nr 5 i 24),

- budowa i przebudowa chodników,
- budowa i przebudowa schodów terenowych
- budowa kamiennych elementów prefabrykowanych takich jak: krawężniki, obrzeża, itp.,
- przebudowa doświetlaczy okien piwnicznych,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- przebudowa kanalizacji deszczowej,
- przebudowa sieci elektroenergetycznych,
- przebudowa sieci teletechnicznych,
- zagospodarowanie terenów zielonych,
- wykonanie wszystkich niezbędnych robót budowlanych zapewniających prawidłowe połączenie przebudowywanych nawierzchni z nawierzchniami istniejącymi nie podlegającymi wymianie (np. na granicy pasa drogowego), połączenia remontowanych/przebudowywanych nawierzchni z istniejącymi wejściami do budynków, wjazdami na posesję itp. oraz wszystkich robót niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania przebudowanego układu komunikacyjnego.

3. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem i występującego na niej ruchu.

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie, zlokalizowany jest w ciągu ul. Garbarskiej w Wałbrzychu. Ul. Garbarska znajduje się w południowej części miasta Wałbrzych w województwie dolnośląskim. Przedmiotowa ulica stanowi połączenie pomiędzy ul. A. Mickiewicza, a ul. S. Moniuszki. Ulica Garbarska wyposażona jest w jednopasową jezdnię bitumiczną o szerokości około 4,50-8,00m, po której odbywa się ruch w jednym kierunku (od ul. A. Mickiewicza w kierunku ul. S. Moniuszki). Po obu stronach istniejącej ulicy Garbarskiej zlokalizowane są chodniki dla pieszych o nawierzchni bitumicznej, z kostki kamiennej, płyt chodnikowych kamiennych, kostki betonowej o szerokości zmiennej od 1,50 do 6,50m. Wyjątek stanowi jedynie odcinek na długości budynku nr 24 i 5 gdzie chodnik nie występuje. W miejscu tym, wokół budynku znajduje się opaska o szerokości około 0,50m.

Ul. Garbarska od strony północnej i południowej powiązana jest z ul. Młynarską (droga gminna nr 116562D). Na ul. Młynarską dopuszczony jest skręt w prawo bądź w lewo z ul. Garbarskiej. Komunikacja z ul. Młynarskiej w kierunku ul. Garbarskiej jest zabroniona, gdyż ul. Młynarska jest ulicą, na której dopuszczony jest ruch w jednym kierunku (zarówno dla odcinka po południowej jak i po północnej stronie ul. Garbarskiej). Ponadto ul. Garbarska, poprzez zjazd indywidualny, powiązana jest z ul. Niską, która jest drogą wewnętrzną.

Poniższa dokumentacja fotograficzna pokazuje wybrane obiekty zlokalizowane w ciągu ul. Garbarskiej i należy ją traktować, jako materiały informacyjne.



Fotografia nr 1 – Widok w kierunku ul. A. Mickiewicza.



Fotografia nr 2 – Widok w kierunku ul. S. Moniuszki.



Fotografia nr 3 – Widok w kierunku drogi wewnętrznej – ul. Niska.



Fotografia nr 4 – Skrzyżowanie z ul. Młynarską – strona północna.



Fotografia nr 5 – Skrzyżowanie z ul. Młynarską – strona południowa.

4. Opis projektowanych rozwiązań.

Decyzja o wprowadzeniu do planu inwestycji miejskich zadania polegającego na przebudowie ul. Garbarskiej w Wałbrzychu, podyktowana została potrzebą przeprowadzenia przebudowy istniejących nawierzchni komunikacyjnych, potrzebą dostosowania elementów pasa drogowego do aktualnie istniejących potrzeb mieszkańców miasta, oraz ze względu na konieczność podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu zarówno zmotoryzowanych jak i pieszych.

Przy doborze konkretnych rozwiązań projektowych kierowano się następującymi kryteriami:

- optymalne dostosowanie geometrii ulicy pod względem przepustowości i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zapewnienie prawidłowego odwodnienia i oświetlenia drogi,
- zastosowanie rozwiązań konstrukcyjnych pozwalających na bezawaryjne funkcjonowanie zmodernizowanego układu drogowego,
- zagospodarowanie pasa drogowego również pod względem walorów estetycznych.

W wyniku przebudowy ulicy wprowadzone zostaną następujące istotne zmiany w zagospodarowaniu terenu pasa drogowego (dotyczy branży drogowej):

- zmiana geometrii istniejącej jezdni,
- zmiana geometrii chodników i zjazdów,
- budowa i przebudowę ciągów pieszych,
- przebudowa istniejących schodów terenowych,
- zmiana lokalizacji przejść dla pieszych.

Odcinek ulicy Garbarskiej i ulicy A. Mickiewicza o łącznej długości 145,24m będący przedmiotem opracowania, po przebudowie posiadał będzie jednopasową, jednokierunkową jezdnię o szerokości zasadniczej od 4,50m do 7,37m. Oznakowaną ją przy pomocy znaków pionowych o symbolu D-3. Na całej długości ulicy po obu stronach, zaprojektowano ciągi piesze o szerokości zasadniczej od 1,50m do 2,90m. Wyjątek stanowi odcinek na długości budynku nr 5 i 24 gdzie szerokość pasa drogowego nie pozwala na zaprojektowanie chodnika po obu stronach ulicy. W miejscu tym chodnik zaprojektowano po północnej stronie ulicy, a na długości budynków nr 5 i 24 zaprojektowano opaskę o szerokości od 0,50 do 0,65m. Po projektowanej opasce zabroniony jest ruch pieszych co zostało oznaczone za pomocą znaków pionowych B-41. Zaprojektowane chodniki i przejścia dla pieszych zapewnią bezpieczną komunikację pieszym poruszającym się po terenie objętym inwestycją, jednocześnie zapewniając dojście do istniejących obiektów mieszkaniowych oraz usługowych. Opracowanie przewiduje dostosowanie układu komunikacyjnego dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Zminimalizowano występowanie schodów - zapewniono komunikację z

obiektami usługowo-handlowymi (budynek nr 28 i 28A) bezpośrednio poprzez chodnik, obniżono krawężniki na wys. 1cm w obrębie przejść dla pieszych itp.

Projektowane rozwiązania w zakresie geometrii ulicy i chodników przeanalizowano w taki sposób, aby utrzymać na co najmniej dotychczasowym poziomie funkcjonalność w obrębie terenu objętego inwestycją, co jest kwestią bardzo istotną dla mieszkańców budynków i właścicieli lokali zlokalizowanych przy ulicy Garbarskiej. W związku z tym utrzymano na przedmiotowym obszarze „strefę zamieszkania”, która w dalszym ciągu oznaczona będzie za pomocą znaków pionowych D-40, a także wyznaczono po lewej stronie ulicy zatoki postojowe. Zatoki postojowe wydzielone zostaną za pomocą kostki kamiennej ułożonej pod innym kątem w stosunku do nawierzchni jezdni oraz oznaczone za pomocą znaków pionowych o symbolu D-18.

W celu powiązania przebudowywanej jezdni ul. Garbarskiej przebudowie poddać należy zjazdy indywidualne.

Lokalizacja projektowanych zjazdów indywidualnych:

- hm 0+21,20 str. prawa, s=3,50m; l=1,51m,
- hm 0+40,93 str. prawa, s=3,00m; l=5,31m,
- hm 1+02,18 str. lewa, s=3,50m; l=1,59m,
- hm 1+17,21 str. prawa, s=4,50m; l=2,09m,
- hm 1+20,70 str. lewa, s=3,50m; l=2,21m,

W celu oddzielenia chodników od nawierzchni jezdni (w miejscach gdzie chodniki mają nienormatywne spadki podłużne) na wniosek Ministerstwa Infrastruktury rozmieszczono bariery ochronne rurowe U-12a (ocynkowane malowane na czarno).

Ze względu na wprowadzenie powyższych elementów na przebudowywanej ulicy projekt przewiduje usunięcie istniejącego oznakowania oraz wprowadzenie oznakowania zgodnego z rysunkami 1.

Projektowane oznakowanie pionowe jak i poziome przedstawiono w tabeli nr 1.

ETAP I			
PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE			
Lp.	Rodzaj znaku	Ilość	J.m.
1	A-7 ustąp pierwszeństwa przejazdu	1	szt
2	B-2 zakaz wjazdu	1	szt
3	B-18 zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5t	1	szt
4	B-21 zakaz skręcania w lewo	1	szt

5	B-41 zakaz ruchu pieszych	2	szt
6	D-1 droga z pierwszeństwem	1	szt
7	D-3 droga jednokierunkowa	3	szt
8	D-6 przejście dla pieszych	3	szt
9	D-18 parking	2	szt
10	D-18a parking + symbol parkometru	1	szt
11	D-40 strefa zamieszkania	1	szt
	D-41 koniec strefy zamieszkania	1	szt
12	T-3a tabliczka wskazująca koniec miejsca przeznaczonego na postój	1	szt
13	T-30a tabliczka wskazująca postój całego pojazdu na jezdni równoległe do krawężnika	1	szt
14	Tabliczka „Nie dotyczy zaopatrzenia autobusów i służb miejskich”	1	szt
PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME			
Lp.	Rodzaj znaku	Ilość	J.m.
1	P-10 przejście dla pieszych 4x5 m	1	szt
URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO			
Lp.	Rodzaj urządzeń	Ilość	J.m.
1	Bariery ochronne z rur stalowych U-12a	102	mb

Lokalizację oznakowania pionowego oraz poziomego przedstawiono na rysunku nr 1

5. Wymagania materiałowe dotyczące projektowanego oznakowania.

5.1 Oznakowanie pionowe

Rozmiar znaków „**średnie**” – dotyczy:

- znaków A-7 i B-20 które powinny mieć taką samą wielkość jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż grupa wielkości znaków średnich.

Rozmiar znaków „**małe**” – dotyczy:

- znaków w ciągu ul. Garbarskiej z wyłączeniem znaków powyżej.

Folia II generacji.

Krawędzie znaków podwójnie gięte na całym obwodzie.

Słupki stalowe ocynkowane czarne \varnothing 60,3mm z zaślepkami.

Uwaga:

Znaki projektowane należy wykonać, zlokalizować i zamontować (**skrajnia pozioma i pionowa**), 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.) W razie potrzeby wynikającej z istniejącego zagospodarowania terenu,

dopuszcza się zmianę lokalizacji znaków pionowych (do 5m od lokalizacji wskazanej w projekcie) pod warunkiem zachowania warunków określonych w rozporządzeniu jw.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej od osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m.

5.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome jezdni materiałami grubowarstwowymi.

Trasowanie, rozmiar znaków i symboli – 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.)

6. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – grudzień 2020 r.

Opracował:

mgr inż. Mariusz Olkisz