

# **TOM V**

## **DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU**

### **"OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ REMONTU CIĄGU PIESZO – ROWEROWEGO DO PRZYSTANKU KOLEJOWEGO „ALEJA JANA PAWŁA II” W JELENIEJ GÓRZE "**

INWESTOR :



**MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW**

**UL. PTASIA 2A**

**58 – 500 JELENIA GÓRA**

JEDNOSTKA  
PROJEKTOWA:



**BIURO INŻYNIERSKIE TRAKT**

**SĘDZISŁAW 50**

**58-410 MARCISZÓW**

LOKALIZACJA  
INWESTYCJI  
(ADRES INWESTYCJI)

**JELENIA GÓRA**

WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE, POWIAT JELENIOGÓRSKI, GMINA JELENIA GÓRA

OBRĘB 0028, AM-7, DZIAŁKI NUMER: **17/2, 10/2**

OBRĘB 0060, AM-20, DZIAŁKI NR: **1/10, 114, 6/3, 102, 157**

OBRĘB 0060, AM-3, DZIAŁKI NR: **7**

DATA  
OPRACOWANIA

**WRZESIEŃ 2019**

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

**PROJEKTANT**

MGR INŻ. GRZEGORZ LEWOWSKI – UPR 263/DOŚ/13, SPEC. DROGOWA BEZ OGRANICZEŃ

**ASYSTENT**

MGR INŻ. WIOLETA MURAWA

## Spis treści

1.	Opis inwestycji.....	3
2.	Podstawa opracowania: .....	3
3.	Istniejące zagospodarowanie terenu .....	4
4.	Charakterystyka ruchu .....	4
5.	Rozwiązania projektowe .....	4
6.	Wymagania dla znaków drogowych:.....	5
7.	Podstawowe wymagania techniczne dotyczące znaków i urządzeń .....	5
9.	Uwagi.....	6
10.	Przewidywany terminy wprowadzenia docelowej organizacji ruchu .....	7

## **1. Opis inwestycji**

### **1.1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest projekt oznakowania dla stałej organizacji ruchu wzdłuż ciągu pieszo – rowerowego, który łączy istniejące ścieżki pieszo – rowerowe przy Al. Jana Pawła II z przystankiem kolejowym „Aleja Jana Pawła II” oraz dla drogi wewnętrznej łączącej istniejący wiadukt z ul. Wiejską. Projekt organizacji ruchu został wykonany w ramach inwestycji **"Opracowanie dokumentacji projektowej remontu ciągu pieszo – rowerowego do przystanku kolejowego „Aleja Jana Pawła II” w Jeleniej Górze "** która obejmuje budowę ciągu pieszo – rowerowego wraz z oświetleniem.

### **1.2. Cel opracowania**

Opracowanie ma na celu wskazanie nowych rozwiązań technicznych stałej organizacji ruchu na projektowanym ciągu pieszo – rowerowym oraz drodze wewnętrznej w Jeleniej Górze .

### **1.3. Zakres opracowania**

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt stałego oznakowania pionowego i poziomego wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu dla projektowanego ciągu pieszo – rowerowego i drogi wewnętrznej.

### **1.4. Lokalizacji inwestycji**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w województwie dolnośląskim, w powiecie jeleniogórskim, w północnej części miasta Jelenia Góra, na działkach nr 17/2, 10/2 (Obręb 0028, AM-7 ) 1/10, 114, 6/3, 102, 157 (Obręb 0060, AM-20) oraz działka nr 7 (obrub 0060, AM-3).

Szczegółowa lokalizacja inwestycji znajduje się na rys. nr 1.

### **1.5. Inwestor**

Miejski Zarząd Dróg i Mostów

ul. Ptasia 2a

58 – 500 Jelenia Góra

## **2. Podstawa opracowania:**

2.1. Ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U z 2003 Nr 58 poz. 515 z późn. Zm.),

2.2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393),

- 2.3. Rozporządzenia 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 umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 poz 2181),
- 2.4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729).

### **3. Istniejące zagospodarowanie terenu**

Przedmiotowa inwestycja swoim zakresem obejmuje odcinki łączące istniejące ciągi pieszo – rowerowe przy Alei Jana Pawła II z przystankiem kolejowym „Aleja Jana Pawła II”, nieobjętym niniejszym opracowaniem.

Obecnie ciągi wykonane jako tłuczniowe, pod wiaduktem lokalnie bitumiczne. Brak oświetlenia i urządzeń odwodnieniowych.

Północno – wschodnią część opracowania stanowi droga wewnętrzna o nawierzchni tłuczniowej obsługująca ruch lokalny spółdzielni mieszkaniowej (w tym komunalny).

Obszar inwestycji przebiega w całości na terenie zabudowanym. W obrębie inwestycji znajduje się przystanek kolejowy dla pojazdów szynowych, który jest obecnie na etapie budowy. Przystanek jest docelowym punktem dla użytkowników tj. pieszych i rowerzystów.

### **4. Charakterystyka ruchu**

Projektowany ciąg pieszo – rowerowy przebiega w całości przez teren zabudowany i stanowi dojście do przystanku kolejowego. Obszar inwestycji znajduje się na terenie zabudowań usługowych, handlowych i mieszkalnych, zatem występuję ruch mieszany.

### **5. Rozwiązania projektowe**

5.1. W ramach dokumentacji dokonano w dniu 01.08.2019 r. inwentaryzacji stanu istniejącego oznakowania pionowego, oznakowania poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### **5.2. Projektowana organizacja ruchu**

Projektowany ciąg pieszo – rowerowy na odcinku od przystanku autobusowego „Aleja Jana Pawła II” po stronie południowej jest przedłużeniem znaku C-13/16 przy skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką, aż do skrzyżowania z ul. Różyckiego. Ciąg pieszo – rowerowy po stronie północnej na odcinku od istniejącego ronda do połączenia z odcinkiem południowym, rozpoczyna się projektowanym znakiem C13/16 z powtórzeniem za przejazdem rowerowym, a kończy znakiem C-13a. W rejonie ronda projektuje się również likwidację istniejącego przejścia dla pieszych istosuje się nowe znaki poziome P-10, P-11 i P-14. Istniejące znaki D-6 przy rondzie należy

wymienić na D-6b. Istniejący zestaw znaków C-12 + A-7, należy przestawić według planu zagospodarowania terenu. W miejscu projektowanego pod wiaduktem odcinka ciągu, przeznaczonego jedynie dla ruchu pieszego, projektuje się znaki C-13a oraz C-13/16, wraz z piktogramami P-26. Na projektowanym ciągu, co ok. 50 m projektuje się wspólnie piktogramy P-23 + P-26. Na odcinku drogi wewnętrznej przy połączeniu z projektowanym ciągiem, zastosowano zestawy znaków C13/16 + D-47 oraz C13a-16a + D-46. Przy połączeniu z ul. Wiejską, projektuje się na jednym słupku znaki D-46 + D-47. Przy połączeniu drogi wewnętrznej z projektowanym ciągiem zastosowano słupki blokujące U-12c.

Projekt organizacji ruchu łączy się z odrębnym opracowaniem w ramach budowy przystanku kolejowego „Aleja Jana Pawła II” (dz nr 7).

## 6. Wymagania dla znaków drogowych:

### 6.1. Oznakowanie pionowe:

#### 6.1.1. Grupa wielkości i typy folii odbłaskowej

L.p.	Projektowany znak	Grupa wielkości	Rodzaj znaku	Typ folii
1	C-13/16	mini	nakazu	1
2	C-13a/16a	mini	nakazu	1
3	C-13a	mini	nakazu	1
4	D-46	mini	informacyjne	1
5	D-47	mini	informacyjne	1
6	D-6b	duże	informacyjne	2
7	C-12	duże	informacyjne	1
8	A-7	duże	ostrzegawcze	2

6.1.2. Wysokość umocowania dolnej krawędzi znaku: - 220 cm od płaszczyzny jezdni, 0,5 – 2,0 m od krawędzi jezdni.

## 7. Podstawowe wymagania techniczne dotyczące znaków i urządzeń

W opracowaniu określono podstawowe wymagania jakościowe i wybrane parametry techniczne dotyczące stosowanych znaków i urządzeń oraz materiałów zastosowanych do ich wykonania

- każdy materiał, na który nie ma polskiej normy, powinien posiadać Świadectwo zgodności z Polską Normą, Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów – IBDIM lub ocenę techniczną
- materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać Certyfikat na znak bezpieczeństwa B lub Świadectwo kwalifikacji do kompleksowego wykonywania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDIM producentowi pionowego oznakowania drogowego

### 8.1. Znaki pionowe

- Lokalizacja i opis na planach sytuacyjnych

Wymagania podstawowe:

- słupki do znaków pionowych – stalowe ocynkowane o  $\varnothing 60\text{mm}$
- przy umieszczaniu zachować skrajnie pionowe i poziome
- istniejące tablice przewidziane do pozostawienia wymienić na nowe w przypadku nieodpowiedniego stanu.

### 8.2. Znaki poziome

- Lokalizacja i opis na planach sytuacyjnych
- Oznakowanie poziome wykonać jako **grubowarstwowe chemoutwardzalne**.

Wymagania podstawowe:

- wysoki współczynnik odbłaskowości również w warunkach dużej wilgotności
- zachowanie minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania
- szorstkość oznakowania zbliżona do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone
- odpowiednia odporność na ścieranie i zabrudzenie
- oznakowanie grubowarstwowe w odpowiednim okresie trwałości
- szybka metoda aplikacji

### 8.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

- Zastosowano słupki blokujące stalowe U-12 c
- Słupki montować poprzez wbetonowanie z fundamentem o wymiarach 30x30x60

## 9. Uwagi

- sposób umieszczania, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późn. zm.),
- oznakowanie należy umieścić nie bliżej niż 0,5 m od utwardzonej krawędzi drogi tak, aby zachowana była skrajnia drogowa. Wysokość umieszczenia znaków:
- min. 2,00 m od przyległego poziomu drogi – w miejscach niewystępowania ruchu pieszego,
- min. 2,20 m od przyległego poziomu drogi lub w przypadku występowania chodnika od poziomu jego nawierzchni – w miejscach występowania ruchu pieszego,
- tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka

**10. Zestawienie projektowanego oznakowania**

L.p.	Oznakowanie pionowe	Ilość
1	C-13/16	5 szt.
2	C-13a/16a	1 szt.
3	C-13a	3 szt.
4	C-12	1 szt.
5	A-7	1 szt.
6	D-6b	2 szt.
7	D-46	2 szt.
8	D-47	2 szt.
9	Słupki stalowe z fundamentem	10 szt.
<b>Oznakowanie poziome</b>		
10	P-10	20 m <sup>2</sup>
11	P-11	3 m <sup>2</sup>
12	P-14	5,75 m <sup>2</sup>
13	P-23	9,27 m <sup>2</sup> (14 szt.)
14	P-26	11,17 m <sup>2</sup> (16 szt.)
<b>Urządzenia bezpieczeństwa ruchu</b>		
15	Słupki blokujące U-12c z fundamentem	5 szt.

**11. Przewidywany terminy wprowadzenia docelowej organizacji ruchu**

Marzec 2020.

# **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys. 1 Lokalizacja

Rys. 2 Projekt ORD