

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
2. ZAKRES OPRACOWANIA	4
3. CHARAKTERYSTYKA BUDOWANEJ DROGI	4
4. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU.....	5
5. WYMOGI DLA OZNAKOWANIA	6
6. ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW:	6
6.1 OZNAKOWANIE PIONOWE.....	6
6.2 OZNAKOWANIE POZIOME	7

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- | | |
|--|------------------|
| 1. Mapa pogładowa | - skala 1:10 000 |
| 2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania | - skala 1:500 |
| 3. Projekt docelowej organizacji ruchu | - skala 1:500 |

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano w oparciu o:

- 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 z 2003 r., poz. 1729).
- 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 z 2003 r. poz. 2181 z późn. zm.).
- Projekt docelowej organizacji ruchu w obrębie obszaru objętego ulicami: Długosza, Krasińskiego, Pułaskiego, Pomorskiej, Herlinga-Grudzińskiego, Unii Lubelskiej, Stawowej, Henryka Pobożnego, Chocimskiej, Zbaraskiej i Augustowskiej w Nysie – Autor: mgr inż. Andrzej H. Pilarz – zatwierdzony pismem KT.VI.AS.5427-106/09 z dnia 06.05.2009 r.

2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu dla projektowanej jezdni, chodników oraz ścieżki rowerowej zlokalizowanych w pasie drogowym ulicy Krasińskiego w Nysie (droga gminna nr 106817 O) na odcinku od ulicy Zwycięstwa (droga wojewódzka nr 411 Nysa – Głuchołazy) do ulicy Długosza (droga powiatowa nr 2164 O). W przedmiotowej inwestycji występują skrzyżowania ulicy Krasińskiego z drogami gminnymi nr 106741 O – ul. Pułaskiego, 106874 O – ul. Herlinga Grudzińskiego i 106777 O – ul. Chabrów.

3. Charakterystyka budowanej drogi

Projektowana droga powiązana jest komunikacyjnie z drogą wojewódzką nr 411 – Nysa – Głuchołazy – Granica Państwa (tj. ulicą Zwycięstwa) oraz drogą powiatową ulicą Długosza. Przewiduje się włączenie projektowanej drogi do DW411 poprzez projektowane rondo, natomiast włączenie do ul. Długosza odbędzie się poprzez istniejący wlot ronda. W przedmiotowym opracowaniu występują skrzyżowania z drogami gminnymi ul. Pułaskiego, Herlinga-Grudzińskiego i Chabrów.

Projektowana droga pełni rolę drogi zbiorczej. Zapewnia połączenie dróg: powiatowej i gminnych z drogą wojewódzką. Droga zapewni także obsługę komunikacyjną strefy przemysłowej zlokalizowanej wzdłuż tej drogi.

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 7,0 m. Na projektowanych jezdniach przewiduje się nawierzchnie z mieszanki grysowo - mastyksowej (SMA) ograniczoną krawężnikami betonowymi o wym. 15 x 30 x 100 cm. Przekrój poprzeczny budowanej drogi projektuje się jako daszkowy. Dla obsługi komunikacyjnej pieszych i rowerzystów zaprojektowano: z jednej strony chodnik szerokości 2,0 m, z drugiej strony ścieżkę rowerową 2,0 m i chodnik 1,5 m. Chodnik oraz ścieżkę rowerową oddzielono od jezdni pasem zieleni szerokości 0,8 – 3,0 m. Nawierzchnię ścieżki rowerowej przewiduje się z kostki betonowej bezfazowej, koloru czerwonego, natomiast chodnika z kostki betonowej koloru szarego.

Chodniki zlokalizowane w obrębie skarp należy zabezpieczyć poprzez zabudowę balustrad od strony skarpy. Projektuje się balustrady o wysokości $h = 1,10$ m. Należy je

zakończyć w sposób zapewniający bezpieczne użytkowanie. Słupki balustrad przewiduje się montować w fundamentach zgodnie z rysunkiem szczegółowym. Poręcz bariery ochronnej chodnikowej należy wykonać z rury ocynkowanej średnicy 60,3 mm. Szczelby pionowe należy wykonać z rury średnicy 16,0 mm. Maksymalny rozstaw szczelby pionowych to 140,0 mm. Poręcze należy zakotwić w fundamencie. Dolny poziomy element konstrukcji balustrady łączący szczelbiny nie może znajdować się powyżej 120,0 mm od poziomu chodnika. Wysokość bariery ochronnej 1,1m, elementy dylatacyjne wraz ze słupkami co 2,0 m. Projektowane chodniki przewiduje się ograniczyć poprzez ustawienie betonowych obrzeży na ławie betonowej z oporem. Odslonięcie krawężnika wynosi 14 cm. Na przejściach dla pieszych projektuje się obniżyć krawężnik do wysokości 2 cm licząc od poziomu ścieku ulicznego.

W przedmiotowym opracowaniu występują skrzyżowania z drogami gminnymi, dla których przewiduje się następujące parametry:

- na skrzyżowaniu z ulicą Chabrów przewiduje się jezdnię szerokości 6,0 m z krawężnikami wyokrąglonymi łukami o promieniu 8,0 m,
- na skrzyżowaniu starego odcinka ul. Krasińskiego przewiduje się jezdnię szerokości 5,0 m z krawężnikami wyokrąglonymi łukami o promieniu 6,0 m,
- na skrzyżowaniu z drogą KDL przewiduje się jezdnię szerokości 7,0 m z krawężnikami wyokrąglonymi łukami o promieniu 8,0 i 10,0 m.

W ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano dwie zatoki autobusowe zlokalizowane w rejonie projektowanych i realizowanych obiektów handlowo-usługowych. Nawierzchnię przewiduje się z kostki kamiennej 16 cm o spadku poprzecznym $i = 4\%$ w kierunku jezdni. Zatoka autobusowa oddzielona jest od jezdni ściekiem z elementów betonowych szer. 0,3 m posadowionych na ławie betonowej. W obrębie zatok autobusowych przewiduje się zabudowę dwóch wiat przystankowych (o symbolu 2cf oraz firmy Profit).

Wzdłuż projektowanej drogi występują zjazdy na drogę gminną wewnętrzną. Szerokość projektowanych zjazdów przyjęto 6,0 m. Na zjazdach przewiduje się nawierzchnię z kostki betonowej szarej oraz obniżenie krawężnika.

4. Docelowa organizacja ruchu

Dla zabezpieczenia ruchu opracowano schemat organizacji ruchu przedstawiony na załączniku mapowym.

Przewiduje się wyznaczenie ulicy Krasińskiego jako drogi z pierwszeństwem przejazdu. Na odcinku od ul. Długosza do ul. Chabrów przewiduje się wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h oraz wprowadzenie elementów wymuszających powolną jazdę tj. progów zwalniających płytowe z przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerzystów. Z uwagi na planowaną zabudowę strefy przemysłowej na całym odcinku wprowadzono teren zabudowany.

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się również oznakowanie poziome: P-1b, P-1e, P-4, P-7b, P-10, P-11, P-13, P-21a, P-25.

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu do dnia: 31.12.2015 r.

Całość oznakowania należy wykonać zgodnie z Załącznikiem Nr 1 do 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. nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. z późn. zmianami)

5. Wymogi dla oznakowania

- a) Grupa wielkości znaków - małe, znaki A-7 jako średnie,
- b) Słupki z rur stalowych ocynkowanych o przekroju kołowym lub eliptycznym o średnicy 70,0 mm, malowane farbą poliwinylową w kolorze jasnoszarym,
- c) Słupki pod znaki należy wykonać w sposób trwały,
- d) Znaki należy umocować na wysokości minimum 2,2 m. mierząc od poziomu nawierzchni pobocza lub chodnika do dolnej krawędzi tarczy znaku oraz w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni drogi,
- e) Tarcze znaków z blachy stalowej ocynkowanej o profilu odpornym na odginanie ręką, mocowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.
- f) Elementy mocujące z materiałów ocynkowanych,
- g) Lica tarcz znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne i powinny być wykonane w dwóch typach folii odbłaskowej.
Typ 2 (znaki A-7, D-6, D-6b)
Typ 1 (pozostałe znaki)
- h) Wszystkie materiały użyte do oznakowania muszą spełniać wymogi Ustawy Prawo Budowlane,
- i) Oznakowanie poziome wykonać w technologii grubowarstwowej z mas termoplastycznych.

6. Zestawienie materiałów:

6.1 Oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie należy usunąć (za wyjątkiem znaków opisanych na planszy oznakowania jako istniejące oraz do przestawienia).

Zestawienie projektowanych znaków pionowych:

L.p.	Kategoria znaków	Symbol	Nazwa znaku	Ilość [szt.]
1.	znaki ostrzegawcze	A-7	„ustęp pierwszeństwa”	5
2.	znaki zakazu	B-1	„zakaz ruchu w obu kierunkach”	1
3.		B-18	„zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5t”	1
4.		B-43	„strefa ograniczonej prędkości do 30km/h”	4
5.		B-44	„koniec strefy ograniczonej prędkości do 30km/h”	4
6.	znaki nakazu	C-9	„nakaz jazdy z prawej strony znaku”	2
7.		C-13a	„koniec drogi dla rowerów”	2
8.		C-13/16	„droga dla pieszych i rowerów”	5
9.		C-13a/16a	„koniec drogi dla pieszych i rowerów”	1
10.	znaki informacyjne	D-1	„droga z pierwszeństwem”	2
11.		D-1(400)	„droga z pierwszeństwem o wielkości 400 mm”	5

12.		D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	2
13.		D-4a	„droga bez przejazdu”	1
14.		D-4b	„wjazd na drogę bez przejazdu”	2
15.		D-6	„przejście dla pieszych”	8
16.		D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	16
17.		D-15	„przystanek autobusowy”	2
18.		D-18	„parking”	1
19.		D-18a	„parking – miejsce zastrzeżone”	1
20.	znaki kierunku i miejscowości	E-1	„tablice przeddrogowskazowe”	1
21.		E-3	„drogowskaz w kształcie strzały”	3
22.	tabliczki do znaków	T-29	„miejsce dla osób niepełnosprawnych”	1
23.		T	„nie dotyczy pojazdów służb komunalnych”	1
24.		T	tabliczka z nazwą ulicy – „Zygmunta Krasińskiego”	2
25.	urządzenia optycznego prowadzenia ruchu	U-5a	słupki przeszkodowe	2
26.	balustrada		balustrada dla zabezpieczenia ruchu pieszych	92 m

Zestawienie istniejących znaków pionowych przeznaczonych do przesunięcia:

L.p.	Kategoria znaków	Symbol	Nazwa znaku	Ilość [szt.]
1.		T	tabliczka z nazwą ulicy – „Pułaskiego”	1

Dla oznakowania pionowego projektuje się zabudowę nowych słupków stalowych w ilości 58 szt.

6.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz właściwościami odblaskowymi.

Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy stosować znaki o barwie białej, które należy malować grubowarstwowo farbami chemoutwardzalnymi.

Zestawienie projektowanych znaków poziomych:

L.p.	Symbol	Nazwa znaku	długość [m]	powierzchnia [m ²]	Ilość [szt.]
1.	P-1b	„linia pojedyncza przerywana – krótka”	412,50	49,50	-
2.	P-1e	„linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”	85,50	10,26	-
3.	P-4	„linia podwójna ciągła”	168,60	40,46	-
4.	P-7b	„linia krawędziowa – ciągła szeroka”	67,90	16,30	-
5.	P-10	„przejście dla pieszych”	101,00	202,00	-

6.	P-11	„przejazd dla rowerzystów”	52,00	26,00	-
7.	P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	32,30	8,48	-
8.	P-21a	„powierzchnia wyłączona z ruchu”	-	11,21	-
9.	P-24	„symbol osoby niepełnosprawnej”	-	0,76	1
10.	P-25	„próg zwalniający”	42,00	9,74	-
11.	-	„liniowy próg zwalniający płytowy”	-	78,70	2
12.	-	„punktowy element odblaskowy pryzmatyczny HD1”	-	-	42

II CZĘŚĆ GRAFICZNA