

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa DP 2335 S ulica Ofiar Katynia w Kaletach

Inwestor:

Zarząd Dróg Powiatowych w Tarnowskich Górach

ul. Pyskowicka 54, 42-612 Tarnowskie Góry

Opracowanie:

mgr inż. Michał Namysłowski

Bytom, Czerwiec 2021 r.

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA.....	5
1. Przedmiot opracowania.....	5
2. Podstawa opracowania.....	5
3. Zakres opracowania	5
4. Istniejąca organizacja ruchu	5
5. Projektowana organizacja ruchu	7

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan Orientacyjny.....	rys.1
2. Istniejąca organizacja ruchu	rys.2
3. Docelowa organizacja ruchu	rys. 3

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla zadania pn.:

„Przebudowa DP 2335 S ulica Ofiar Katynia w Kaletach”.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie drogi rowerowej z dostępem dla pieszych zlokalizowanej przy jezdni w ciągu ul. Ofiar Katynia. Inwestycja obejmuje wykonanie odcinka chodnika o długość ok. 990,00 m.

Orientacyjną lokalizację miejsca opracowania i jego zakres wskazano na **rysunku nr 1**.

2. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- zlecenie Inwestora tj. Zarządu Dróg Powiatowych w Tarnowskich Górach, ul. Pyskowska 54, 42-612 Tarnowskie Góry;
- wizja w terenie;
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (z późniejszymi zmianami);*
- *Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r. (z późniejszymi zmianami);*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (z późniejszymi zmianami);*

3. Zakres opracowania

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano wykonanie drogi dla rowerów (DDR) po północnej stronie drogi, usytuowanej bezpośrednio przy jezdni, o nawierzchni bitumicznej szerokości 2,0m na odcinku o długościach ok. 990 m.

4. Istniejąca organizacja ruchu

Przedsięwzięcie będące przedmiotem inwestycji zlokalizowane jest w:

- miejscowości: Kalety;
- gminie: Kalety;

- powiat : tarnogórski;

- województwo: śląskie;

Ulica Ofiar Katynia której dotyczy inwestycja, jest drogą powiatową stanowiącą oś układu komunikacyjnego Kalet. Na odcinku objętym niniejszym opracowaniem jest drogą pozbawioną chodników dla pieszych.

Droga (ulica) publiczna, pełniąca funkcję komunikacyjną, ogólnodostępna klasy L. Przekrój poprzeczny – droga jednojezdniowa dwupasowa (1x2). Nawierzchnia drogi – mieszanka mineralno-asfaltowa SMA 11S. Konstrukcję jezdni stanowi nawierzchnia asfaltowa o grubości 28 cm na podbudowie z kruszywa łamanego o grubości 35 cm. Teren pokrywa warstwa nasypu niekontrolowanego o grubości 0,25-2,00 m, zbudowanego z piasku średniego, gliny, humusu, kamieni, gruzu, kruszywa i żwiru. Głębiej zalega podłoże rodzime, które budują grunty czwartorzędowe – plejstocenyjskie piaski tarasów nadzalewowych (zaklasyfikowane jako piaski średnie w stanie średnio zagęszczonym), plejstocenyjskie piaski wodnolodowcowe (zaklasyfikowane jako piaski średnie w stanie średnio zagęszczonym) oraz plejstocenyjskie zwięzłeliny glin zwałowych (zaklasyfikowane jako piaski gliniaste, gliny piaszczyste, gliny i gliny pylaste w różnych stanach plastyczności). Grunty zalegające w podłożu zaliczają się do kategorii urabialności: II (piaski średnie i piaski gliniaste), III (nasypy, gliny piaszczyste, gliny, pylaste. Grunty zaklasyfikowano do grup nośności G1, G2, G4.

W ciągu ul. Ofiar Katynia odbywa się ruch autobusowy, zbiorowej komunikacji miejskiej. Projekt nie przewiduje ingerencji w istniejące przystanki komunikacji.

Natężenie ruchu pieszego jest nieznaczne, kołowego umiarkowane (kat. obciążenia ruchem KR3) wykazujące duże zróżnicowanie w różnych okresach doby.

Zagospodarowanie przestrzenne ulicy stanowią tereny zurbanizowane z zabudową jednorodzinną.

Ul. Ofiar Katynia w stanie istniejącym ma powiązania z siecią dróg publicznych poprzez skrzyżowania jednopoziomowe.

- ul. Tarnogórska;

- droga wg odrębnego opracowania;

Projekt nie przewiduje wykonania dodatkowych skrzyżowań;

Istniejąca organizacja ruchu przedstawiona została na **rysunku nr 2**.

5. Projektowana organizacja ruchu

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano wykonanie drogi dla rowerów (DDR) po północnej stronie drogi, usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, o nawierzchni bitumicznej szerokości 2,0m na odcinku o długościach ok. 990 m.

Droga dla rowerów od jezdni rozgraniczono krawężnikiem betonowym 20x30x100 na ławie betonowej, wyniesionym 6 cm ponad poziom nawierzchni. Chodnik od terenów zielonych ograniczono obrzeżem betonowym 8x30x100 na ławie betonowej oraz w miejscu występowania różnic wysokościowych wykonana zostanie palisada lub mur oporowy z prefabrykatów betonowych typu „L”.

Projekt przewiduje odtworzenie wszystkich zjazdów indywidualnych w nawierzchni bitumicznej.

Niweletę projektowanego chodnika zaprojektowano, kierując się następującymi czynnikami:

- istniejącym ukształtowaniem terenu;
- poziomem istniejących krawędzi jezdni;
- możliwością obsługi przylegającego, mocno zurbanizowanego terenu;

Przy projektowaniu niwelety zachowano przedział podłużnych pochyleń i łuków pionowych zgodny z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.)*.

Trasa projektowanego ciągu rowerowego pokrywa się z istniejącą krawędzią jezdni.

Wszystkie parametry techniczne projektowanych dróg przyjęto zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) z zachowaniem wymaganej rozporządzeniem minimalnej widoczności na zatrzymanie*.

Inwestycja rozpoczyna się w obszarze skrzyżowania ul. Ofiar Katynia z DW 908, a kończy w na wysokości skrzyżowania z ul. Ofiar Katynia z ul. Wierzbową.

Bezpieczne przekraczanie przecznicy na całej długości inwestycji zapewnią zaprojektowane przejazdy rowerowe. Dla lepszej czytelności znaków poziomych oznakowanie poziome zostanie wykonane jako grubowarstwowe, chemoutwardzalne. Grubość 0,5-0,8mm. Wymagania dot. odbłaskowości zgodne z tabelą 1.1. warunków określonych w *załączniku nr 2 do Dz.U.220/2003 poz. 2181 z późniejszymi zmianami*.

OZNAKOWANIE PIONOWE

W obrębie inwestycji, jezdni należy wykonać oznakowanie pionowe II generacji – wielkość znaków ŚREDNIE.

Oznakowanie pionowe dotyczące drogi rowerowej zaprojektowano jako II generacji, wielkość: znaków MINI.

Umieszczanie znaków zgodnie z zachowaniem skrajni drogowej (również dotyczy skrajni dróg rowerowych – 0,5m, min. 0,2m).

Przyjęte rozwiązania projektowe zgodne są z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 2181 z późn. zm.)*.

OZNAKOWANIE POZIOME

W całym zakresie opracowania oznakowanie poziome wykonać jako malowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne, poza drogą rowerową.

UWAGA: w obszarze zjazdów rowerowych oraz oznaczenia początkowych i końcowych odcinków projektowanych dróg rowerowych wykonać należy warstwę powłoki z żywic epoksydowych wzmocnionych - koloru czerwonego.

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome przedstawione zostało na **rysunku nr 3** do niniejszego opracowania.

TERMIN WPROWADZENIA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Orientacyjny termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu dla przedmiotowej inwestycji planuje się w III kwartał 2021 r.