

SPIS ZAWARTOŚCI:

- OPIS TECHNICZNY

- CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

– ORIENTACJA

rys. 1

– ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

rys. 2.1-2.12

– DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

rys. 3.0-3.12

OPIS TECHNICZNY

SPIS TREŚCI:

1	DANE OGÓLNE.....	3
2	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
3	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	4
4	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
5	PARAMETRY TECHNICZNE	5
6	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA.....	7
7	UZASADNIANIE WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	10
8	TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU.....	10

1 DANE OGÓLNE

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla inwestycji pn: „**Przebudowa ulicy Portowej, Kolejowej, Akacjowej na terenie Niepołomic**”.

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Niepołomice, położonej w gminie Niepołomice, w powiecie wielickim, w województwie małopolskim.

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Miasto i Gmina Niepołomice

Plac Zwycięstwa 13

32-005 Niepołomice

2 PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dziennik Ustaw Nr 177 z dnia 14 października 2003 roku, poz. 1729,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z dnia 12 października 2002 roku,
- Załączniki nr 1-2 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, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku.
- Obowiązujące rozporządzenia, normy i wytyczne w zakresie projektowania dróg i ulic;
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Dokumentacja fotograficzna;
- Wizje lokalne w terenie.

3 ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla inwestycji pn: „**Przebudowa ulicy Portowej, Kolejowej, Akacjowej na terenie Niepołomic**”.

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Niepołomice położonej w gminie Niepołomice, w powiecie wielickim, w województwie małopolskim.

Opracowanie polega na wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni z jej ewentualnym poszerzeniem, budowie chodnika z kostki betonowej wraz z systemem odwodnienia (kanalizacja deszczowa), utwardzeniu pobocza kostką betonową oraz remoncie przylegających zjazdów.

Celem inwestycji jest zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi (kierowców oraz pieszych) poprzez odseparowanie ich ruchu od siebie.

Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa oraz ograniczy ilość kolizji i wypadków drogowych.

Zakres opracowania obejmuje przebudowę ciągu ulic Portowej, Kolejowej oraz Akacjowej w Niepołomicach:

- ul. Portowa długości ok: 3352mb;
- ul. Kolejowa długości ok: 841mb;
- ul. Akacjowa długości ok: 1165mb.

Początek odcinka przyjęto za skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 2011K ul. Grabska, natomiast koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 560370K ul. Słoneczna. Ponadto odcinek ul. Kolejowej zakończony zostanie przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 964 ul. Batorego.

4 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowe odcinki ul. Portowa, ul. Kolejowa oraz ul. Akacjowa zlokalizowane są w miejscowości Niepołomice. Analizowane ulice posiadają jezdnię dwupasową, dwukierunkową o szerokości od ok. 3,50m do ok. 6,00m.

Przy jezdni miejscowo występuje pobocze o szerokości ok. 0,50-1,00m. Natomiast na końcowym fragmencie ul. Portowej oraz na całym odcinku ul. Kolejowej występuje lewostronny chodnik o szerokości ok. 1,50m.

Wody opadowe z istniejącej jezdni odprowadzane są poprzez spadki poprzeczne i podłużne poza jezdnie do istniejących rowów drogowych oraz rozlewają się po terenach przyległych.

Istniejąca droga przebiega w terenie luźnej zabudowy jednorodzinnej (budynki mieszkalne i gospodarcze) oraz usługowej (ul. Kolejowa). Z jezdni odbywa się obsługa przyległej zabudowy.

5 PARAMETRY TECHNICZNE

ul. Portowa

- klasa techniczna drogi: L;
- kategoria ruchu: KR2;
- przekrój poprzeczny: jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy;
- pochylenie poprzeczne: obustronne daszkowe 2%;
- szerokość jezdni: 5,00m (2x2,50m);
- nawierzchnia jezdni: istniejąca bitumiczna,
projektowana bitumiczna;
- szerokość chodnika: 1,50m (jednostronny);
- nawierzchnia chodnika: betonowa kostka brukowa czerwona, bezfazowa;
- szerokość pobocza: z kruszywa: 0,75m, umocnione: 1,00m;
- nawierzchnia pobocza: z kruszywa, betonowa kostka brukowa czerwona,
bezfazowa (umocnione);
- odwodnienie: istniejące rowy,
projektowana kanalizacja deszczowa;
- nachylenie skarp: 1:1,5 (o pochyleniu większym umocnione).

ul. Kolejowa

- klasa techniczna drogi: Z;
- kategoria ruchu: KR3;

- przekrój poprzeczny: jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy;
- pochylenie poprzeczne: obustronne daszkowe 2%;
- szerokość jezdni: 5,50m (2x2,75m);
- nawierzchnia jezdni: istniejąca bitumiczna,
projektowana bitumiczna;
- szerokość chodnika: 2,50m (jednostronny);
- nawierzchnia chodnika: betonowa kostka brukowa czerwona, bezfazowa;
- szerokość pobocza: z kruszywa: 1,00m;
- nawierzchnia pobocza: z kruszywa;
- odwodnienie: istniejące rowy,
projektowana kanalizacja deszczowa;
- nachylenie skarp: 1:1,5 (o pochyleniu większym umocnione).

ul. Akacyjowa (odcinek do Drogi Krajowej)

- klasa techniczna drogi: L;
- kategoria ruchu: KR2;
- przekrój poprzeczny: jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy;
- pochylenie poprzeczne: obustronne daszkowe 2%;
- szerokość jezdni: 5,00m (2x2,50m);
- nawierzchnia jezdni: istniejąca bitumiczna
projektowana bitumiczna;
- szerokość chodnika: istniejący 2,00m (jednostronny na dł. ok. 125m);
- szerokość pobocza: z kruszywa: 0,75m, umocnione: 1,00m;
- nawierzchnia pobocza: z kruszywa, betonowa kostka brukowa czerwona,
bezfazowa (umocnione);
- odwodnienie: istniejące rowy,
projektowana kanalizacja deszczowa;
- nachylenie skarp: 1:1,5 (o pochyleniu większym umocnione).

ul. Akacyjowa (odcinek od Drogi Krajowej)

- klasa techniczna drogi: L;
 - kategoria ruchu: KR2;
 - przekrój poprzeczny: jednojezdniowy, jednopasowy, dwukierunkowy;
-

- pochylenie poprzeczne: obustronne daszkowe 2%, jednostronne;
- szerokość jezdni: 3,50m, 4,50m;
- nawierzchnia jezdni: istniejąca bitumiczna
projektowana bitumiczna;
- szerokość chodnika: 1,50m (jednostronny na dł. ok. 100m);
- nawierzchnia chodnika: betonowa kostka brukowa czerwona, bezfazowa;
- szerokość pobocza: z kruszywa: 0,75m;
- nawierzchnia pobocza: z kruszywa;
- szerokość bezpieczeństwa 1,00m (jednostronny na dł. ok. 520m);
- nawierzchnia bezpieczeństwa betonowa kostka brukowa czerwona, bezfazowa;
- odwodnienie: istniejące rowy,
projektowana kanalizacja deszczowa;
- nachylenie skarp: 1:1,5 (o pochyleniu większym umocnione).

6 OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA

Projektowane oznakowanie dla przedmiotowych odcinków należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dn. 31.07.2002, Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393 z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia 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. Dziennik Ustaw – załącznik Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.

Zaprojektowane znaki pionowe należą do grupy znaków średnich.

Załączniki graficzne powstały po inwentaryzacji istniejącego oznakowania. Przedstawiono na nich elementy związane z przebudowywaną drogą. Projekt przewiduje poprawę i uzupełnienie istniejącego oznakowania.

Zastosowano następujące rozwiązania:

Ul. Portowa:

- Ustawienie na każdym skrzyżowaniu z innymi drogami gminnymi kompletu znaków D-1 oraz A-7 lub B-20 (w przypadku istniejących znaków A-7 dotyczy przesunięcia ich bliżej wlotu skrzyżowania);
- Oznakowanie wlotów dróg wewnętrznych znakami D-46 oraz D-47 „Droga wewnętrzna”;
- Wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 40km/h na całej długości ul. Portowej poprzez ustawienie znaków B-43 oraz B-44;
- Wyznaczenie miejsc postoju autobusów przy peronach za pomocą znaków P-17;
- Wyznaczenie przejścia dla pieszych za pomocą znaków aktywnych D-6 oraz poziomych P-10, a także wyznaczenie miejsc zatrzymań pojazdów przed przejściem za pomocą znaków P-14. Ponadto, w odległości ok. 50m przed przejściem zaprojektowano ustawienie znaków A-16;
- Ustawienie znaków A-30 z tabliczką „Piesi” w rejonach początków utwardzonego pobocza;
- Likwidacja znaków U-12c na wlocie ul. Skarbowej;
- Zmiana znaków D-4b oraz D-4c na znaki odpowiednio B-21 oraz B-22 w rejonie skrzyżowania z ul. Skarbową;
- Zmiana tabliczki pod znakiem B-1 na ul. Skarbowej z „Nie dotyczy mieszkańców” na tabliczkę „Nie dotyczy mieszkańców ul. Skarbowej”;
- Zastosowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h na łuku w km ok. 3+275;
- Zastosowanie separatorów punktowych U-25b przy utwardzonym poboczu;
- Zastosowanie oznakowania poziomego krawędziowego P-7c oraz P-7d w miejscu istniejącego i projektowanego pobocza;
- Doświetlenie istniejących i projektowanych przejść dla pieszych;

Skrzyżowanie ul. Portowej, Kolejowej i Wimmera:

- Zmiana lokalizacji początku i końca terenu zabudowanego z ul. Portowej i Kolejowej i wyznaczenie ich poza skrzyżowaniem tych ulic z ul. Wimmera;
- Zastosowanie ograniczenia prędkości do 70km/h poza terenem zabudowanym;
- Ustawienie znaków D-1 na głównym ciągu przed przedmiotowym skrzyżowaniem;
- Zmianę znaków pionowych A-7 na B-20 oraz poziomych P-13 na P-12 na wlotach ul. Portowej oraz ul. Kolejowej;

- Przesunięcie kombinacji znaków A-7 i D-2 na odległość 50m przed skrzyżowaniem i ustawienie ich wraz z tabliczką T-1 „STOP”;
- Ustawienie tablicy F-6 na wlocie ul. Wimmera (analogicznie jak z przeciwnej strony);
- Zastosowanie znaków poziomych B-33 (50) przed analizowanym skrzyżowaniem na głównym ciągu (ul. Wimmera – ul. Kolejowa);
- Korektę oznakowania poziomego wynikającą ze zmiany geometrii wlotów ul. Portowej i ul. Kolejowej;

Ul. Kolejowa:

- Ustawienie na każdym skrzyżowaniu z innymi drogami gminnymi kompletu znaków D-1 oraz A-7 (w przypadku istniejących znaków A-7 dotyczy przesunięcia ich bliżej wlotu skrzyżowania);
- Likwidacja znaków D-1 ustawionych za skrzyżowaniami;
- Wyznaczenie miejsc postoju autobusów przy peronach za pomocą znaków P-17;
- Likwidacja znaku D-4c;
- Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40km/h na odcinku od skrzyżowania z ul. Portową oraz Wimmera do skrzyżowania z ul. Akacją;
- Ustawienie kombinacji znaków A-7 i D-2 w odległości 50m przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką;
- Zastosowanie oznakowania poziomego krawędziowego P-7c oraz P-7d w miejscu istniejącego i projektowanego pobocza;

Ul. Akacja na odcinku od ul. Kolejowej do Drogi Krajowej:

- Wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 40km/h na całej długości ul. Portowej poprzez ustawienie znaków B-43 oraz B-44;
- Ustawienie znaków A-30 z tabliczką „Piesi” przed miejscami początków utwardzonego pobocza;
- Przesunięcie znaku B-33 (30) bliżej łuku w km ok. 0+475;
- Oznakowanie wlotów dróg wewnętrznych znakami D-46 oraz D-47 „Droga wewnętrzna”;
- Zastosowanie separatorów punktowych U-25b przy utwardzonym poboczu;
- Zastosowanie oznakowania poziomego krawędziowego P-7c oraz P-7d w miejscu istniejącego i projektowanego pobocza;

Ul. Akacjowa na odcinku od Drogi Krajowej do ul. Słonecznej:

- Wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 40km/h na całej długości ul. Portowej poprzez ustawienie znaków B-43 oraz B-44;
- Ustawienie na każdym skrzyżowaniu z innymi drogami gminnymi kompletu znaków D-1 oraz A-7 (w przypadku istniejących znaków A-7 dotyczy przesunięcia ich bliżej wlotu skrzyżowania);
- Oznakowanie wlotów dróg wewnętrznych znakami D-46 oraz D-47 „Droga wewnętrzna”;

Ponadto dla każdej z dróg:

- Likwidacja tabliczek pod znakami B-18 ograniczającymi dopuszczalny tonaż do 3,5 tony;
- Odtworzenie istniejącego oznakowania poziomego w miejscu przebudowy nawierzchni jezdni;
- Przetworzenie kolidującego oznakowania poza obszar projektowanych elementów;
- Wymiana zniszczonego oznakowania na nowe.

Szczegóły rozwiązania sytuacyjnego przedstawiają rysunki nr 3.1-3.12

7 UZASADNIANIE WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia docelowej organizacji ruchu związana jest z realizacją inwestycji pn. „Przebudowa ulicy Portowej, Kolejowej, Akacjowej na terenie Niepołomic”.

8 TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu to sierpień-wrzesień 2017r.