

USŁUGI PROJEKTOWE I INWESTYCYJNE MICHAŁ MICHAŚ

Ul. Buczka 11a, 57-350 Kudowa-Zdrój

Tel. 603-949-748

e-mail: projekt@kudowa.zdroj.pl

Zadanie:	Zagospodarowanie Polany YMCA do celów turystycznych
Lokalizacja:	Dz. nr: 124/133, 120/142, 116/127, 114/118, 95, 83 (AM-4) obręb Bukowina gm. Kudowa-Zdrój
Stadium:	PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
Inwestor:	Park Narodowy Gór Stołowych Ul. Słoneczna 31 57-350 Kudowa Zdrój

Oświadczam, że niniejsze opracowanie jest zgodne z umową, kompletne z punktu widzenia celu, któremu ma służyć i zostało sporządzone zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant Branża: drogowa	mgr inż. Michał Michaś	
----------------------------------	------------------------	--

Kudowa-Zdrój, Wrzesień 2014r.

A. OPIS TECHNICZNY

1. Informacje ogólne	str. 3
2. Opis stanu istniejącego	str. 4
3. Opis przyjętych rozwiązań projektowych	str. 5
4. Wymagania w stosunku do znaków drogowych oraz wytyczne ich montażu	str. 6
5. Zestawienie projektowanych znaków drogowych	str. 9
6. Karta uzgodnień do projektu organizacji ruchu drogowego	str. 10

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1	Plan orientacyjny	skala: 1:15 000
Rys. 2	Plan sytuacyjny	skala: 1:2000

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem projektu jest opracowanie organizacji ruchu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 387 w km 28+086 – 28+470 w związku z budową parkingu na polanie YMCA i przebudową drogi dojazdowej na Błędne Skały

1.2. Zakres i cel opracowania

Zakres projektu obejmuje drogi wojewódzkiej nr 387, drogi dojazdowej na Błędne Skały po wykonaniu remontu jezdni, oraz budowie parkingu na polanie YMCA, który przedstawiono na planie orientacyjnym nr 1.

1.3. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na podstawie umowy na wykonanie prac projektowych z Inwestorem.

1.4. Lokalizacja inwestycji

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, powiecie kłodzkim, na terenie gminy Kudowa Zdrój. Obszar inwestycji zaznaczony został kolorem czerwonym na poniższej mapie.



Rys. 1 – Lokalizacja inwestycji

1.5. Materiały wejściowe

- umowa z Inwestorem;
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” (tekst jednolity: Dz.U. z 2012 roku, poz. 1137 z późn. zm.);

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (*Dz.U. Nr 177, poz. 1729*);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (*Dz.U. Nr 170, poz. 1393 z późn. zm.*);
- rozporządzenie 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 umieszczenia na drogach (*Dz.U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.*);
- plan sytuacyjny w skali 1:1 000;
- plan orientacyjny w skali 1: 20 000;
- inne dokumenty.

Przed przystąpieniem do prac projektowych dokonano niezbędnych uzgodnień z Inwestorem, przeprowadzono bezpośrednie rozpoznanie terenowe i sytuacyjne, co pozwoliło na określenie stanu istniejącego i parametrów do osiągnięcia przez stan projektowany.

1.6. Charakter organizacji ruchu drogowego

Organizacja ruchu o charakterze **STAŁYM**.

1.7. Termin, w którym powinna zostać wprowadzona organizacja ruchu drogowego.

Organizacja ruchu powinna zostać wprowadzona **do 31 grudnia 2020 roku**.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga wojewódzka nr 387 stanowi drogę publiczną o klasie technicznej Z – zbiorcza, o przebiegu Ścinawka Górna – Kudowa - Zdrój. Nazywana jest potocznie Drogą Stu Zakrętu. Droga posiada przekrój poprzeczny szlakowy na całej długości. Całość nawierzchni istniejącej drogi to asfaltobeton w dobrym stanie technicznym. Szerokość jezdni na rozpatrywanym odcinku wynosi ok. 5,60m. Brak chodników dla ruchu pieszych. Ruch dwukierunkowy bez ograniczeń, przedmiotowy odcinek drogi przebiega poza obszarem zabudowanym. Poza pasem drogowym zlokalizowany jest parking ziemny (na polanie) przeznaczony do postoju pojazdów osób zwiedzających atrakcję turystyczną – Błędne Skały. W obrębie parkingu i skrzyżowania z drogą na Błędne Skały zlokalizowane są przystanki autobusowe wyznaczone znakami pionowymi D-15 i znakami pionowymi P-17.

Charakterystyka odcinka drogi wojewódzkiej 387:

- zabudowa – w obszarze przyległym do rozpatrywanego odcinka brak zabudowy;
- kategoria drogi – droga publiczna kategorii wojewódzkiej o nr 387;
- klasa techniczno-funkcjonalna drogi – Z (zbiorcza), jednojezdniowa dwupasowa (1/2);
- zarząd drogi – Zarząd Województwa Dolnośląskiego;

- zarządca drogi – Dolnośląska Służba Dróg i Kolej;
- zarządzający ruchem – Marszałek Województwa Dolnośląskiego;
- przekrój użytkowy – drogowy;
- szerokość jezdni – ok. 5,60 m;
- rodzaj nawierzchni jezdni – asfaltobeton;
- stan techniczny nawierzchni jezdni – dobry;
- chodniki – brak;
- pobocza – obustronne o zmiennej szerokości 0,5 – 1,0 m;
- natężenie ruchu pojazdów – SDR ok. 770 pojazdów ogółem;
- natężenie ruchu pieszych – małe;
- spadek podłużny – ok. 6%
- istniejące oznakowanie pionowe zaznaczono na planie sytuacyjnym kolorem szarym, a poziome kolorem czarnym.

3. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

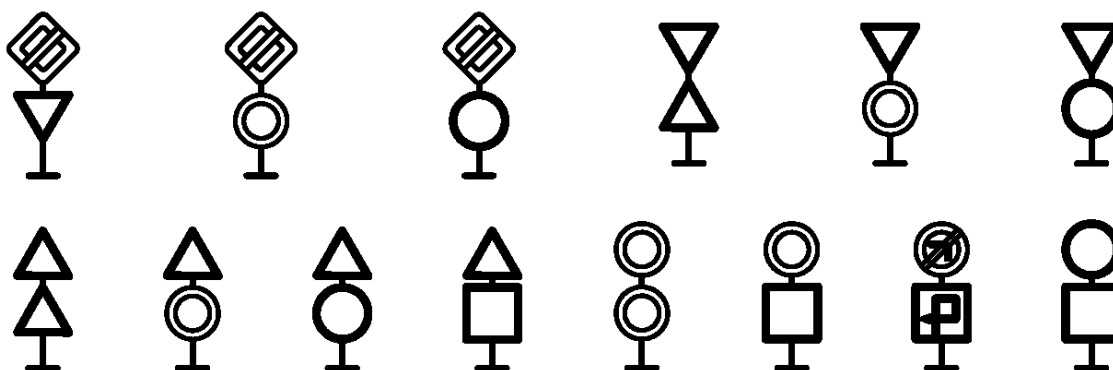
Rozwiązania projektowe przedstawiono na planie sytuacyjnym nr 2. W związku z budową parkingu z wyznaczonymi miejscami postojowymi oraz chodnika w obrębie skrzyżowania DW 387 z drogą na Błędne Skały projektuje się wyznaczenie dwóch przejść dla pieszych w obrębie tego skrzyżowania. Przejścia zostały umiejscowione w odległościach minimum 5 m od skrzyżowania tych dróg są wyznaczone w jezdni znakiem poziomym P-10 o długości 4,0m oraz znakami pionowymi D-6 stosownie do kierunku jazdy. Dodatkowo przed przejściami dla pieszych projektuje się linie warunkowego zatrzymania P-14 umieszczone w odległości 2,0 m przed znakami P-10. Nowopowstały parking należy oznakować znakiem D-18 oraz znakami D-18a ze strzałkami w prawo i w lewo na wysokości wjazdu na parking w celu wskazania kierującym dojazdu do parkingu. Na parkingu wyznaczonych jest 87 miejsc postojowych w tym 3 miejsca przeznaczone do postoju pojazdów osób niepełnosprawnych o ograniczonej sprawności ruchowej lub osób przewożących osoby niepełnosprawne. Ich ilość pomimo, iż parking wyznaczony jest poza pasem drogowym drogi publicznej odpowiada ilość wskazanej w art. 12a ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (*tekst jednolity: Dz.U. z 2013 roku, poz. 260 z późn. zm.*) tj. 3 stanowiska jeżeli liczba stanowisk postojowych wynosi 41 – 100. Stanowiska do postoju tych pojazdów mają wymiary: długość 5,00 m i szerokość 3,60 m. Należy je oznakować znakiem D-18a z tabliczką T-29. Ponadto z uwagi na to, iż przejścia dla pieszych wyznaczono poza obszarem zabudowanym proponuje się dodatkowo znaków A-16 „przejście dla pieszych”, które odpowiednio wcześniej uprzedzą kierujących o miejscu przekraczania jezdni przez pieszych. Znaki te należy umieścić w odległości min. 150 m od przejścia wyznaczonego na DW 387 tj. jadąc z kierunku Radkowa nad istniejącym znakiem A-24 oraz jadąc z kierunku Kudowy – Zdroju w odległości 20 m od projektowanego znaku A-6c. Wprowadza się również zmianę i uzupełnienie oznakowania skrzyżowania DW 387 z drogą na Błędne Skały. W miejsce znaków A-6a wprowadza się znaki odpowiednio A-6b i A-6c ponieważ

występuje tylko jeden wlot drogi podporządkowanej. Na wlocie drogi na Błędne skały należy uzupełnić znak A-7, który należy umieścić nad projektowanym znakiem D-6.

4. WYMAGANIA W STOSUNKU DO ZNAKÓW DROGOWYCH ORAZ WYTYCZNE ICH MONTAŻU

4.1. Sposoby umieszczania znaków pionowych

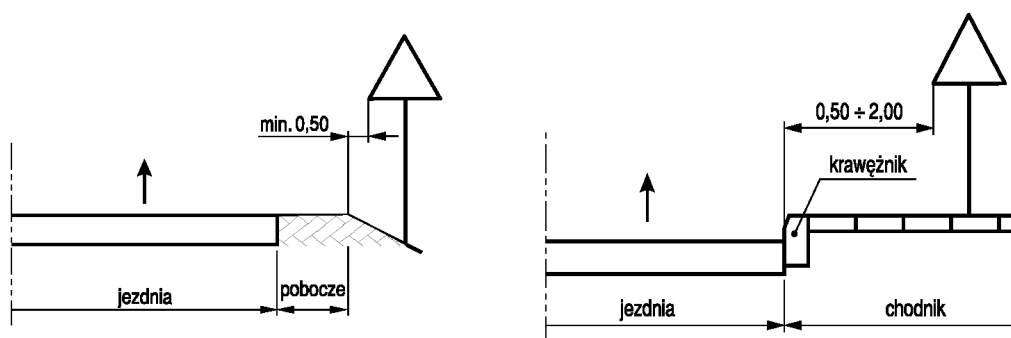
Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych wykonanych z materiałów trwałych z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczenia znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.



5.2. Odległość znaków od krawędzi ulicy

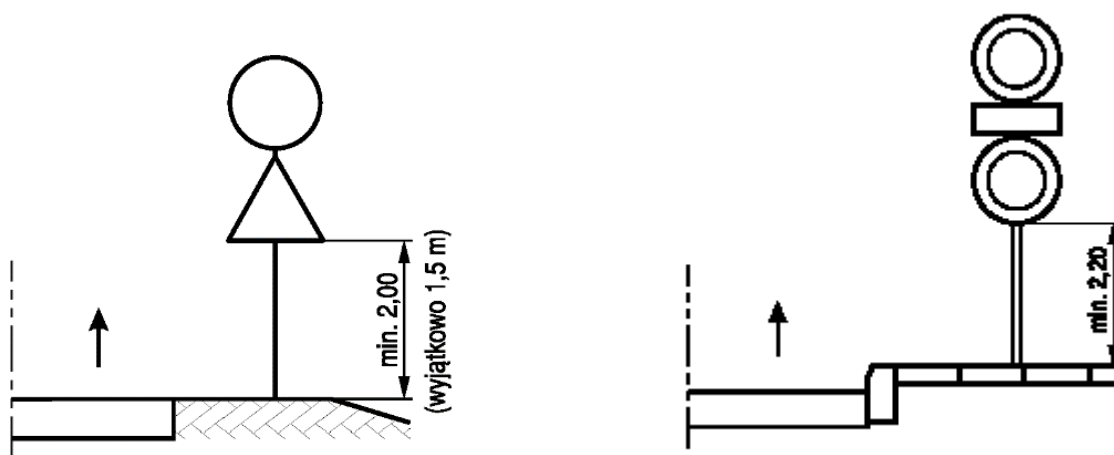
Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,5 – 2,0 [m] od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik typu miejskiego wlicza się do chodnika) o najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,50 [m]. W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony na drogach z poboczami gruntowymi na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 [m] od krawędzi jezdni. Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 [m] od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik typu miejskiego wlicza się do chodnika) o najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

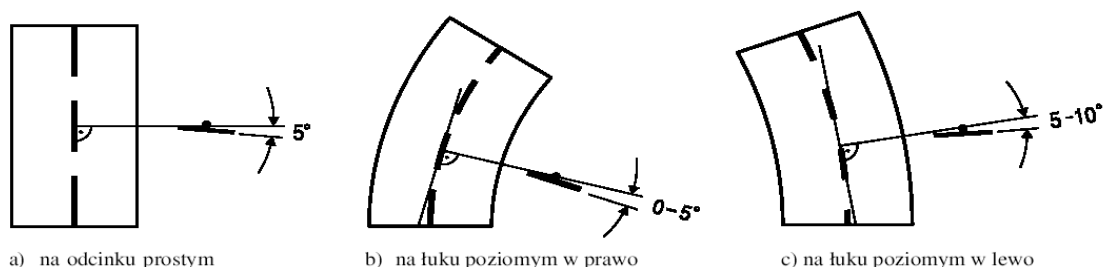


5.3. Wysokość umieszczenia znaków

Znaki przewidziane w projekcie, które będą ustawiane na chodnika należy umieścić na minimalnej wysokości wynoszącej 2,2 [m] od dolnej krawędzi najniżej umieszczonego znaku. Znaki przewidziane w projekcie, które będą ustawiane w poboczach należy umieścić na minimalnej wysokości wynoszącej 2,0 [m] od dolnej krawędzi najniżej umieszczonego znaku.



5.4. Odchylenie tarczy znaku



5.5. Wymagania dla znaków drogowych poziomych

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby;
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach wysokiej wilgotności, np. podczas opadów deszczu;
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania;
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone;
- odpowiednim okresem trwałości;
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie;
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego można stosować również materiały atestowane!

Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe 0,3 – 0,8 mm (mierzone na mokro).

Opracował
mgr inż. Michał Michaś

6. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

symbol	opis	ilość
A-6b	„skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po prawej stronie”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
A-6c	„skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po lewej stronie”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
A-7	„ustąp pierwszeństwa”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 2	1 szt.
A-16	„przejście dla pieszych”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	2 szt.
D-6	„przejście dla pieszych”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 2	4 szt.
D-18	„parking”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
D-18a	„parking – strzałka w lewo”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
D-18a	„parking – strzałka w prawo”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
D-18a	„parking – 3 x miejsce zastrzeżone”, grupa wielkość S – średnie, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
T-29	„tabliczka informująca o miejscach dla pojazdów osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej”, lico z foli odblaskowej typu 1	1 szt.
P-10	„przejście dla pieszych” na DW 387 (s – 4,00 m, L – 5,60 m, powierzchnia malowania – 12 m ²)	1 szt.
P-10	„przejście dla pieszych” na drodze na Błędne Skały (s – 4,00 m, L – 7,00 m, powierzchnia malowania – 14 m ²)	1 szt.
P-14	„linia warunkowego zatrzymania się złożona z prostokątów” na DW 387 (0,50 m x 2,80 m, powierzchnia malowania – 1,025 m ²)	1 szt.
P-14	„linia warunkowego zatrzymania się złożona z prostokątów” na drodze na Błędne Skały (0,50 m x 3,50 m, powierzchnia malowania – 1,375 m ²)	1 szt.

