
Zawartość opracowania :

**PRZEBUDOWA ULICY 26 MARCA (BUDOWA RONDA PRZY
UL.26 MARCA I UL. JANA PAWŁA II) W WODZISŁAWIU ŚLĄSKIM
ORGANIZACJA RUCHU / DOCELOWA /**

1. Część opisowa:

1.1. Opis techniczny

2. Część rysunkowa:

2.1. Orientacja	skala 1:10 000	rys. 1
2.2. Projektowana organizacja ruchu	skala 1:500	rys. 2
2.3. Azyl na przejściu dla pieszych – miejsce I	skala 1:250	rys. 3
2.4. Azyl na przejściu dla pieszych – miejsce II	skala 1:250	rys. 4

Spis treści:

Część opisowa

Opis techniczny

1. Dane ogólne
 - 1.1. Przedmiot inwestycji i temat opracowania
 - 1.2. Cel opracowania
 - 1.3. Zamawiający
 - 1.4. Materiały wyjściowe
2. Opis stanu istniejącego
3. Opis rozwiązania projektowanego

Część rysunkowa

- | | | |
|--|----------------|--------|
| 1. Orientacja | skala 1:10 000 | rys. 1 |
| 2. Projektowana organizacja ruchu | skala 1:500 | rys. 2 |
| 3. Azyl na przejściu dla pieszych – miejsce I | skala 1:250 | rys. 3 |
| 4. Azyl na przejściu dla pieszych – miejsce II | skala 1:250 | rys. 4 |
-

Opis techniczny

1. Dane ogólne

1.1. Przedmiot inwestycji i temat opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ul. 26 Marca w Wodzisławiu Śląskim. Tematem opracowania jest budowa ronda przy ul. 26 Marca i ul. Jana Pawła II w Wodzisławiu Śląskim - docelowa organizacji ruchu.

1.2. Cel opracowania,

Celem opracowania jest przebudowa ul. 26 Marca w Wodzisławiu Śląskim.

1.3. Zamawiający

**Urząd Miasta w Wodzisławiu Śląskim,
ul. Bogumińska 4B
44-300 WODZISŁAW ŚLĄSKI**

1.4. Materiały wyjściowe

- Umowa nr 46/VIII/2006 z dnia 02.08.2006r.
 - Plan sytuacyjny w skali 1:500
 - Wizja lokalna
 - Kodeks drogowy, przepisy podstawowe.
 - Inżynieria ruchu - Datka, Suchorzewski, Tracz
 - Dziennik Ustaw nr 43/99 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14.05.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (poz. 430).
 - Załączniki 1,2,3,4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach określonych w Dzienniku Ustaw Nr 220 z dnia 23.12.2003r.
 - oraz inne obowiązujące ustawy, rozporządzenia wytyczne i instrukcje
 - Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414 z późniejszymi zmianami).
 - Zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki oraz tablicy informacyjnej (Dz. U. Nr 138, poz. 1555).
 - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60 z późniejszymi zmianami).
-

2. Opis stanu istniejącego

Stan istniejący

Opracowanie obejmuje przebudowę ul. 26 Marca w Wodzisławiu Śląskim.

Skrzyżowanie ulic 26 Marca i Jana Pawła II zlokalizowane jest we wschodniej części miasta Wodzisław Śląski.

Ulice 26 Marca i Jana Pawła II posiadają nawierzchnię z betonu asfaltowego. Wzdłuż ul. 26 Marca po jednej stronie jezdni są wyznaczone miejsca parkingowe, ciągi piesze są oddzielone 2,0 m zadrzewionym i zakrzewionym pasem zieleni.

Istniejące przejścia dla pieszych na ul. 26 Marca, a zwłaszcza na ul. Jana Pawła II są znacznie oddalone od skrzyżowania, co powoduje, że piesi często przechodzą poza przejściami powodując kolizje lub wypadki.

Ulica 26 Marca posiada szerokość o 9,60-9,80 m i obustronny chodnik o szer. od 2,60 - 3,00 m oddzielony od jezdni pasem zieleni o szer. 2,50 - 3,60 m. Chodnik wykonany jest z płytek chodnikowych. W bliskim sąsiedztwie przebudowywanego skrzyżowania na ul. 26 Marca znajdują się 2 przejścia dla pieszych, które wymagają poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez zmianę lokalizacji oraz zastosowanie azylów w postaci wysp dzielących.

W stanie istniejącym ulice te są odwadniane poprzez wpusty kanalizacji deszczowej.

W ciągu ulic 26 Marca i Jana Pawła II zlokalizowane jest oświetlenie uliczne.

Ulica Jana Pawła II posiada szerokość o 9,90-10,00 m i obustronny chodnik o szer. 2,00m położony bezpośrednio przy jezdni. Chodnik wykonany jest z płytek chodnikowych. Ze względu na znaczną szerokość jezdni w odległości ok. 60 m od przebudowywanego skrzyżowania odbywa się nie oznakowany postój taksówek. Na ul. Jana Pawła II w odległości ok.40m znajduje się przejście dla pieszych, które wymaga poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez zmianę lokalizacji oraz zastosowanie azylu w postaci wyspy dzielącej. W odległości 80-120m od przebudowywanego skrzyżowania znajdują się 2 zatoki autobusowe.

Istniejące oznakowanie poziome należy zlikwidować. Istniejące znaki pionowe należy usunąć lub przestawić zgodnie z dokumentacją rysunkową.

Ze względu na dużą szerokość jezdni 8,20 – 9,15m w miejscach przejść dla pieszych, w celu poprawy bezpieczeństwa należy zaprojektować azyle dla pieszych.

Znaki do usunięcia:

A-7 – 1 szt.

C-9 – 2 szt.

D-18 – 1 szt.

H-15a – 2 szt.

H-16a – 1 szt.

E-2 – 2 szt.

D-6 – 1 szt.

Znaki do przestawienia:

A-7 – 1 szt.

A-17 – 1 szt.

D-1 – 3 szt.

D-2 – 1 szt.

D-6 – 4 szt.

Teren, na którym realizowana jest inwestycja jest własnością Gminy Wodzisław Śląski oraz Spółdzielni Mieszkaniowej „Marcel”.

3 Opis rozwiązania projektowanego

Rozwiązanie sytuacyjne

Zaprojektowano jezdnię ul. 26 Marca o szerokości 9,60-12,00 m. Zmniejszono liczbę istniejących miejsc postojowych usytuowanych wzdłuż jezdni pod kątem 0° o wym. 6,0 x 2,5 m, ze względu na zwiększenie obszaru na którym usytuowane jest rondo oraz projektowaną organizację ruchu. Zaprojektowano 2,0-2,5 m chodnik oddzielony od jezdni 2,00-4,30m pasem zieleni oraz barierą U-12b dla chodnika położonego bezpośrednio przy jezdni ronda.

Zaprojektowano również nowe ciągi piesze przy ul. 26 Marca dostosowując je do kształtu tarczy ronda. Przy przejściach dla pieszych zastosowano obniżone krawężniki (wysokość krawężnika 2 cm). Dodatkowo zastosowano opaski z kostki antypoślizgowej.

Jezdnię w obrębie ronda oraz na wlotach i wylotach z ronda wykonano z betonu asfaltowego ograniczając krawężnikiem granitowym ulicznym o wym. 15x30x100 cm oraz krawężnikiem granitowym zatopionym o wym. 12x25x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu B10. Zaprojektowano krawężnik odkryty o wysokości 12 cm natomiast w miejscach przejść dla pieszych obniżono krawężnik do 2 cm. Chodniki ograniczono obrzeżem betonowym o wym. 8x30x100 cm ułożonym na podsypce piaskowej gr. 5 cm. Przyjęto pochylenie jezdni i chodników 2% w kierunku jezdni.

Przyjęto pochylenie skarp 1:1,5, w zachodniej części ronda zastosowano murek oporowy.

Na połączenie nawierzchni z betonu asfaltowego z nawierzchnią z kostki betonowej zastosowano krawężnik granitowy zatopiony.

Zastosowano następujące elementy poprawiające bezpieczeństwo pieszych:

- Azyle
- Kostka antypoślizgowa
- Bariery ochronne typu U-12b dla pieszych
- Podświetlone pylony zespolone niskie U-5b ze znakiem C-9

Azyle dla pieszych wykonane są w postaci sztucznej wyspy, montowanej z segmentów o powierzchni 0,5 m² w kolorze czerwonym z białymi bokami. Przez zastosowanie mas chemoutwardzalnych azyle zachowują swoją kolorystykę przez bardzo długi okres czasu. Dzięki elementom odbłaskowym, azyle są doskonale widoczne dla kierowców zarówno w dzień jak i w nocy. Szerokość wyspy azylu wynosi od 2,0 do 2,5m. Szerokość pasa ruchu w miejscu zwężenia drogi wynosi od 3,10 do 3,33m. Przyjęto normatywne skosy wysp wymalowanych 1:10.

Jezdnię wykonano z betonu asfaltowego, poszerzenia jezdni wykonano z kostki granitowej a z kostki betonowej gr 8 cm wykonano chodnik.

Istniejące uzbrojenie zostanie przebudowane lub zabezpieczone i będzie to tematem odrębnych opracowań.

Prognoza ruchu

W przyszłości po wykonaniu remontu nie prognozuje się znacznego wzrostu ruchu gdyż brak jest nowego generatora ruchu w tym rejonie lub nowych inwestycji drogowych.

Zestawienie nowoprojektowanego oznakowania pionowego (rondo):

A-7 – 4 szt.

C-12 – 3 szt.

D-2 – 2 szt.

D-19 – 1 szt.

D-20 – 1 szt.

D-6 – 3 szt.

E-1 – 3 szt.

F-10 – 1 szt.

Zestawienie nowoprojektowanych urządzeń zabezpieczających ruch (rondo):

Słupki przeszkodowe U-5b zespolone ze znakami C-9 niskie podświetlane – 3 szt.

Bariery sztywne U-12a – 28,0m

Pojedyncze tablice prowadzące w prawo U-3a – 6 szt.

Zestawienie nowoprojektowanego oznakowania poziomego (rondo) - wg. dokumentacji rysunkowej. W opracowaniu występują następujące rodzaje linii:

Oznaczenie	Powierzchnia		Wsp. przeliczeniowe				Rzeczywista pow. m ²
	mb	m ²	m ² /mb	m ² /mb s	m ² / m ²	m ²	
P-1c	60,80	-	0,12	-	-	-	7,30
P-1e	24,00	-	0,12	-	-	-	2,88
P-2b	11,20	-	0,24	-	-	-	2,69
P-4	68,00	-	0,24	-	-	-	16,30
P-7b	211,00	-	0,24	-	-	-	50,64
P-10	36,00	-		0,50	-	-	18,00
P-13	10,90	-	0,2625	-	-	-	2,86
P-14	15,70	-	0,375	-	-	-	5,89
P-19	32,00	-	0,12	-	-	-	3,84
P-21a	-	105,70	-	-	0,38	-	40,17
P-8b	-	2x1,49	-	-	-	1,49	2,98
P-8d	-	2x1,49	-	-	-	1,49	2,98
P-8g	-	2x2,47	-	-	-	2,47	4,94
							151,64

Zestawienie nowoprojektowanego oznakowania pionowego (azyle dla pieszych):

C-9 – 4 szt.

Zestawienie nowoprojektowanych urządzeń zabezpieczających ruch (rondo):

Słupki przeszkodowe U-5b – 4 szt.

Azyle dla pieszych – 35 m²

Zestawienie nowoprojektowanego oznakowania poziomego (azyle dla pieszych) - wg. dokumentacji rysunkowej. W opracowaniu występują następujące rodzaje linii:

Oznaczenie	Powierzchnia		Wsp. przeliczeniowe			Rzeczywista pow. m ²
	mb	m ²	m ² /mb	m ² /mb s	m ² / m ²	
P-4	78,00	-	0,24	-	-	18,72
P-7b	205,00	-	0,24	-	-	49,20
P-10	26,00	-	-	0,50	-	13,00
P-10 (czerwona)	7,50	-	-	0,50	-	3,75
P-21a	-	120,30	-	-	0,38	45,71
						130,38

opis wykonał:

inż. Daniel Chabrowski