

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

dla oznakowania tras rowerowych nr 1 i 2 w Będzinie
realizowanych w ramach projektu subregionalnego
„Rozwój infrastruktury aktywnych form turystyki
i rekreacji Centrum Sportów Letnich i Wodnych
Pogoria – etap I

Projektował i opracował:

mgr inż. Marek Puchała

mgr inż. Krzysztof Szydłowski

2009r.

1. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie 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 (Dz. U. Nr 220 poz. 2181),
- Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r. (t.j. Dz. U. z 2005r.. Nr 108, poz. 908),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729),
- Wizja lokalna w terenie.

2. Cel projektu

Podstawą niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla oznakowania tras rowerowych nr 1 i 2 w Będzinie realizowanych w ramach projektu subregionalnego „Rozwój infrastruktury aktywnych form turystyki i rekreacji Centrum Sportów Letnich i Wodnych Pogoria – etap I:

- od granicy miasta Dąbrowa Górnicza,
- wały przeciwpowodziowe wzdłuż rzeki Czarna Przemsza do centrum miasta Będzina,
- ul. Wolności.

3. Charakterystyka istniejącego układu drogowego

Charakterystyka poszczególnych ulic:

- **ulica Bory** w granicy opracowania posiada jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 6,0 m bez wyznaczonych ciągów pieszych. Ulica zapewnia połączenie Dąbrowy Górniczej z Będzinem Łagiszą. Odbywa się na niej ruch dwukierunkowy pojazdów. Natężenie ruchu pojazdów średnie natomiast pieszych małe.
- **ulica Kręta** posiada jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 5,0 m oraz miejscami jednostronny chodnik wykonany z płytek chodnikowych lub kostki betonowej. Zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych. Natężenie ruchu pojazdów oraz pieszych małe. Ulica krzyżuje się w jednym poziomie z torem kolejowym.
- **ulica Prosta** posiada jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 5,0 m. Na części ulicy występuje jednostronny chodnik wykonany z płytek chodnikowych. Odbywa się na niej ruch dwukierunkowy pojazdów. Ulica zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych. Natężenie ruchu pojazdów oraz pieszych małe.
- **ulica Zielona** posiada jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 6,0 m oraz obustronne ciągi piesze o szerokości ok. 1,5 m wykonane z kostki betonowej. Odbywa się na niej ruch dwukierunkowy pojazdów podporządkowany znakiem ostrzegawczym A-7 „ustęp pierwszeństwa” względem ruchu odbywającego się na ul. Krętej. Ulica zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych. Natężenie ruchu pojazdów oraz pieszych małe.
- **ulica Siemońska** w granicy opracowania posiada jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 6,0 m oraz obustronne ciągi piesze o szerokości ok. 2,0 m wykonane z płytek chodnikowych lub asfaltu. Odbywa się na niej ruch dwukierunkowy pojazdów. Ulica

zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych. Natężenie ruchu pojazdów oraz pieszych małe.

- **ulica Grobla** posiada jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 5,0 m bez wyznaczonych ciągów pieszych. Odbywa się na niej ruch dwukierunkowy pojazdów. Ulica zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Natężenie ruchu pojazdów oraz pieszych małe w czasie targowiska duże.

- **ulica Świerczewskiego** posiada dwie jezdnie każda po dwa pasy ruchu w jednym kierunku oddzielone od siebie pasem zieleni oraz obustronne ciągi piesze wykonane z asfaltobetonu. Ulica zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Natężenie ruchu pojazdów duże natomiast pieszych średnie. Ulica prowadzi ruch komunikacji miejskiej.

- **ulica Wolności** posiada jedną jezdnię o nawierzchni z asfaltobetonu i szerokości ok. 9,0 m oraz jednostronny ciąg pieszy o szerokości ok. 3,0 m wykonany z asfaltu. Odbywa się na niej ruch dwukierunkowy pojazdów. Natężenie ruchu pojazdów duże natomiast pieszych średnie. Ulica zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Stanowi główny ciąg komunikacyjny miasta. Ulica prowadzi ruch komunikacji miejskiej.

- **ulica Modrzewiowa** posiada jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej i szerokości ok. 5,0 oraz jednostronny chodnik o szerokości ok. 1,5 wykonany także z kostki betonowej. Odbywa się na niej ruch jednokierunkowy pojazdów. Ulica zapewnia obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy niej budynków mieszkalnych oraz podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Natężenie ruchu pojazdów oraz pieszych małe.

4. Opis projektowanej organizacji ruchu

Projektowa trasa rowerowa nr 1 przebiega od granicy miasta Dąbrowa Górnicza po wale przeciwpowodziowym rzeki Czarna Przemsza w kierunku centrum miasta Będzina. Zostanie wykonana z nawierzchni mineralnej związanej środkiem enzymatycznym – szerokość ścieżki 2,5 m. Następnie przecina ul. Bory – podjazdy zostaną wykonane z asfaltu i będą poszerzone do szerokości 3,0 m. Dalej w rejonie ul. Krętej zjazd z korony wału do poziomu ulicy. Projektowana trasa rowerowa przebiega wzdłuż ulicy Prostej, Krętej, Zielonej. Na tym odcinku trasa rowerowa nie będzie wydzielona z jezdni. Ruch rowerowy będzie się odbywał na ogólnych zasadach. Następnie wjazd na koronę wału w rejonie ul. Zacisznej. Trasa rowerowa wykonana z nawierzchni mineralnej związanej środkiem enzymatycznym – szerokość ścieżki 2,0 m. Przekroczenie ul. Siemońskiej (asfaltowy podjazd o szerokości 2,0 m). Dalej projektowana trasa rowerowa łącznie z ruchem pieszym w kierunku wału po drugiej stronie rzeki. Następnie po koronie wału w kierunku centrum. Trasa rowerowa wykonana z nawierzchni mineralnej związanej środkiem enzymatycznym – szerokość ścieżki 2,0 m. Zjazd z korony wału na poziomie parku Małpi Gaj. Trasa rowerowa łącznie z ruchem pieszym w śladzie istniejącej alejki parku Małpi Gaj szerokości 3,5 m o nawierzchni z asfaltu. Następnie powrót na koronę wału przy końcu parku. Kontynuacja trasy rowerowej na koronie wału. Ścieżka rowerowa wykonana z nawierzchni mineralnej związanej środkiem enzymatycznym – szerokość ścieżki 2,5 m. Następnie trasa rowerowa biegnie wzdłuż ul. Grobla. Na tym odcinku trasa rowerowa nie będzie wydzielona z jezdni. Ruch rowerowy będzie się odbywał na ogólnych zasadach. Kontynuacją trasy rowerowej będzie odcinek ścieżki rowerowej o szerokości 2,5 m wykonany w ramach zagospodarowania amfiteatru. Następnie trasa rowerowa zostanie wykonana jak ciąg pieszo rowerowy o szerokości istniejącego chodnika w ciągu Alei Kołłątaja. Przerwanie trasy rowerowej w rejonie przejścia podziemnego dla pieszych przez Aleję Kołłątaja. Następnie trasa rowerowa przebiega

wspólnie z ciągiem pieszym aż do punktu początkowego w rejonie skrzyżowania z ul. Zawodzie.

Projektowana trasa rowerowa nr 2 zaczyna się w rejonie skrzyżowania ul. Grobla z ul. Browarną. Biegnie wzdłuż ul. Grobla w kierunku ul. Świerczewskiego. Na tym odcinku trasa rowerowa nie będzie wydzielona z jezdni. Ruch rowerowy będzie się odbywał na ogólnych zasadach. Przejście przez ul. Świerczewskiego po istniejącym przejściu dla pieszych. Następnie w kierunku ul. Wolności ścieżka rowerowa wykonana z asfaltu o szerokości 2,5 m. Wzdłuż linii tramwajowej ciąg pieszo rowerowy po istniejącym śladzie chodnika wykonany z asfaltu o szerokości 2,5 m. Dalej trasa rowerowa przebiega wzdłuż ul. Wolności po zlikwidowanym torowisku tramwajowym do skrzyżowania z ul. Modrzewiową. Ścieżka rowerowa zostanie wykonana z asfaltu i będzie miała szerokość 2,5 m. Następnie przejście przez ul. Wolności i kontynuacja ścieżki wzdłuż ul. Modrzewiowej.

Projektowana docelowa organizacja ruchu w związku z budową tras rowerowych polega na oznakowaniu pionowym tras rowerowych za pomocą znaków nakazu C-13 „droga dla rowerów”, C-13a „koniec drogi dla rowerów”, C-13/16 „droga dla pieszych i rowerów”, znaków szlaków rowerowych R-1 „szlak rowerowy krajowy”, R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego krajowego”, R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego”, oznakowaniu poziomym znak P-23 „rower”. Aby umożliwić wjazd pojazdów RZGW na koronę wału pod znakami nakazu zostaną umieszczone tablice informacyjne o treści „Nie dotyczy pojazdów RZGW”. Przejazdy rowerowe zostaną oznakowane znakami drogowymi pionowymi ostrzegawczymi A-24 „rowerzyści”, informacyjnymi D-6a „przejazd dla rowerzystów” i poziomymi P-11. Zostanie wymalowane oznakowanie poziome linia podwójna ciągła P-4, linia ostrzegawcza P-6, znak P-10 „przejście dla pieszych”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”. Zostaną również zamontowane poprzeczne pasy zwalniające.

Szczegółowo projektowana docelowa organizacja ruchu została przedstawiona na załączonych planach sytuacyjnych.

Zestawienie zastosowanego oznakowania:

1. Znaki drogowe pionowe:

A-24 „rowerzyści”	–	6 szt.
C-13 „droga dla rowerów”	–	29 szt.
C-13a „koniec drogi dla rowerów”	–	10 szt.
C-13/16 „droga pieszo-rowerowa”	–	18 szt.
D-6a „przejazd dla rowerzystów”	–	14 szt.
R-1 „szlak rowerowy krajowy - czerwony”	–	24 szt.
R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego krajowego - czerwonego”	–	2 szt.
R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego lewo/prawo - czerwonego”	–	3 szt.
R-1 „szlak rowerowy krajowy - czarny”	–	33 szt.
R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego krajowego - czarnego”	–	2 szt.
R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego lewo/prawo - czarnego”	–	12 szt.

Tabliczka „Nie dotyczy pojazdów RZGW” – 7 szt.

2. Znaki drogowe poziome

P-4 „linia podwójna ciągła”
- (20.0mb + 47.0mb + 20.0mb + 20.0mb) – 107.0mb
P-6 „linia ostrzegawcza” - (55.0mb + 50.0mb) – 105.0mb
P-10 „przejście dla pieszych” - (3.0 x 3.0mb + 2.5 x 5.0mb + 4.0 x 2.5mb
+ 4.0 x 2.5mb + 4.0 x 2.5mb)
P-11 „przejazd dla rowerzystów”
(3.0 x 7.3mb + 3.0 x 6.0mb + 3.0 x 9.0mb + 3.5 x 16.3mb + 3.5 x 9.9mb
+ 3.5 x 13.8mb + 3.5 x 4.5mb)
P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”
(4.8mb + 3.5mb + 4.8mb) – 13.1mb
Poprzeczne pasy zwalniające – 12 szt.

5. Uwagi

Wszystkie zastosowane znaki drogowe oraz sposób ich umieszczenia na drodze powinny spełniać warunki zawarte w Rozporządzeniu 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2182).

Termin wprowadzenia zmiany organizacji ruchu: 2010 / 2011r.