

"EURODROGA" Milan Sternik

Aleja Majowa 14/59, 44-100 Gliwice, kom. 0 605 768 577

PT-033/24

**Projekt docelowej organizacji ruchu dla dróg
wewnętrznych na terenie Narodowego Instytutu Onkologii**

Inwestor: Narodowy Instytut Onkologii im. Marii Skłodowskiej-Curie

Państwowy Instytut Badawczy, Oddział w Gliwicach

ul. Wybrzeże Armii Krajowej 15 44-101 Gliwice,

Adres: ulica Armii Krajowej, Sienkiewicza, Gliwice, pow. Gliwice, woj. śląskie

Termin wprowadzenia organizacji ruchu: IV kwartał 2024 – I kwartał 2025

Projekt docelowej organizacji ruchu

Projektant: mgr inż. Milan Sternik

GLIWICE październik 2024

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

Lp.	Wyszczególnienie	Nr strony	Nr rysunku
A. CZĘŚĆ OPISOWA – zawartość			
1	Strona tytułowa	I	
2	Zawartość dokumentacji	II	
3	Opis techniczny		
	1. Wprowadzenie	2	
	2. Opis stanu istniejącego	2	
	3. Opis stanu projektowanego	3	
	4. Zestawienie oznakowania projektowanego	3	
	5. Zasady umieszczania i konstrukcja znaków	3	
	6. Bibliografia	6	
B. CZĘŚĆ GRAFICZNA - spis rysunków			
1	Plan orientacyjny		01
2	Plan sytuacyjny organizacji ruchu		02

OPIS TECHNICZNY

do projektu docelowej organizacji ruchu dla dróg wewnętrznych na terenie Narodowego Instytutu Onkologii

1. WPROWADZENIE.

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla dróg wewnętrznych na terenie Narodowego Instytutu Onkologii

Projektowane zmiany mają na celu poprawę organizacji ruchu w związku z włączeniem do ruchu nowopowstałego parkingu wielopoziomowego, zachętę osób parkujących do korzystania z przedmiotowego obiektu, wyłączenie z ruchu kołowego istniejącego łącznika pieszo-jezdnego pomiędzy budynkami Instytutu, uporządkowanie parkowania pojazdów pracowników po wschodniej stronie obiektu, koncepcję modernizacji i rozbudowy ciągów pieszych.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Obecnie na terenie obramowanym ulicami Wybrzeże Armii Krajowej oraz Sienkiewicza funkcjonują obiekty należące do Narodowego Instytutu Onkologii, są one połączone systemem dróg wewnętrznych o zmiennych parametrach technicznych. W ostatnim czasie powstał jako nowy obiekt budynek Parkingu wielopoziomowego mający na celu uporządkowanie parkowania na terenie Instytutu oraz obecnie kończy się budowa mini ronda od strony ulicy Sienkiewicza i DTŚ mającego w lepszy sposób kanalizować ruch wjazdowy na teren instytutu. Przedmiotowe rondo jest inwestycją Miasta Gliwice, zaś na jego południowym i zachodnim wlocie rozpoczynają się drogi wewnętrzne podlegające niniejszemu opracowaniu. W stanie istniejącym na terenie Instytutu funkcjonuje dość liczne oznakowanie pionowe jak i poziome, jednak w związku z koniecznością uporządkowania ruchu na terenie obiektu część z tego oznakowania będzie zamieniona, część zlikwidowana, ale większość pozostaje jako wytyczna do przedmiotowych prac projektowych. Podstawową bolączką jest bardzo nieuporządkowane parkowania we wschodniej części obiektu, problemy paradoksalnie dotyczą pojazdów należących do pracowników, które parkując wg zasady – jak najbliżej dojść do miejsc pracy – poważnie utrudniają dojazd przeciwpożarowy oraz wszelkiego rodzaju pojazdów technicznych na bieżąco obsługujących Instytut poprzez

dostawy lub odbiór różnego rodzaju materiałów. Dodatkowo w związku z udostępnieniem parkingu wielopoziomowego z myślą o podniesieniu bezpieczeństwa ruchu pieszych zostanie zmieniona funkcja ciągu pieszo-jezdnego pomiędzy rejonem parkingu wielopoziomowego, a parkingiem od strony ulicy Wybrzeże Armii Krajowej na rolę ciągu tylko pieszego.

Istniejące oznakowanie pokazano na rysunku planu sytuacyjnego nr 02

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.

W ramach niniejszego projektu wykonano oznakowanie następujących elementów komunikacyjnych na obszarze należącym do systemu dróg wewnętrznych Narodowego Instytutu Onkologii:

- wjazd od strony ulicy Sienkiewicza na połączeniu z wjazdem na teren Instytutu: wprowadzono oznakowanie poziome i pionowe wyznaczające kanały wjazdowe i wyjazdowe na teren Instytutu, wprowadzono strefę ograniczonej prędkości na drogach wewnętrznych do 10 km/h, wprowadzono oznakowanie parkingu służbowego,
- zmieniono pierwszeństwo na skrzyżowaniu od strony zjazdu do parkingu wielopoziomowego z ukierunkowaniem głównego potoku ruchu na parking wielopoziomowy, oznakowano łamane pierwszeństwo w raz z wprowadzeniem oznakowania poziomego malowanego symbolu dojazdu do parkingu zadającego ze strzałą
- w powyższym rejonie pokazano koncepcyjnie przebieg niezbędnych zmian w geometrii drogowej aby uzyskać prawidłowe parametry przejazdu, pokazano także lokalizację docelowej zatoki parkingowej typu Kiss&Ride wraz ze znakiem pionowym (dopuszcza się zastosowanie dodatkowo oznakowania indywidualnego),
- oznakowano skrzyżowanie z drogą obwodową pomiędzy parkingami we wschodniej części Instytutu z wyjazdami, tu także pokazano koncepcyjne przebiegi ciągów pieszych
- zamknięto ciąg pieszo-jezdny pomiędzy parkingiem wielopoziomowym, a parkingiem od strony ulicy Wybrzeże Armii Krajowej dla ruchu kołowego,

tworząc z niego ciąg pieszy wyposażony od strony schodów i pochylni od strony ulicy Sienkiewicza w przejście dla pieszych o szerokości 6,00 m na istniejącym ciągu należy zdemontować pozostałości progu spowalniającego, prefabrykowanego, oraz powiązane oznakowanie pionowe. Od strony ul. Wybrzeże Armii Krajowej należy wprowadzić zakazy ruchu wraz z dopuszczeniami. Na początku i końcu ciągu należy zabudować słupki uchylnie blokujące.

- Wytyczono, podkreślając oznakowaniem poziomym i kierunkowskazowym indywidualnym kierunki dojścia do kliniki, wjazdów nr I i II z parkingów. Miejsca wykluczone z parkowania i zatrzymania dodatkowo należy zabezpieczyć słupkami ozdobnymi dobranymi wg wskazówek Architekta, spełniającymi wymagania stosowania przy drogach publicznych.
- W rejonie schodów i pochylni wyznaczono dopuszczalne miejsca postojowe, zaś pozostałym wyeliminowano poprzez zastosowanie oznakowania pionowego i poziomego
- Po wschodniej stronie Instytutu na wjazdach wprowadzono wszędzie strefę ograniczonej prędkości do 10 km/h oraz ograniczenia parkowania w miejscach do tego niewskazanych. Dla podkreślenia tych ograniczeń wprowadzono oznakowanie pionowe i poziome, wzmocnione dodatkowo słupkami ozdobnymi. Zaleca się aby styl słupka był jednakowy dla całego terenu instytutu, dobrze dostrzegalny i stabilny, jego kształt i geometria powinna być dostosowana do architektonicznego kształtu budynków Instytutu zarówno powstałych lub powstających obecnie jak i historycznych
- Uzupełniono oznakowanie pionowe i poziome na parkingu od strony Ul. Wybrzeże Armii Krajowej
- Wskazano lokalizację przyszłych inwestycji Instytutu
- Oznakowano plac manewrowy Straży Pożarnej

Roboty polegające na wprowadzeniu przedmiotowej organizacji ruchu należy realizować poza godzinami szczytu przy wykorzystaniu tymczasowej organizacji ruchu.

Na koniec dnia roboczego należy wszystkie roboty zabezpieczyć i pozostawić niezbędne oznakowanie tymczasowe jak najmniej ingerujące w pasy drogowe ulic których

będzie dotyczyło oznakowanie. Pozostawiając oznakowanie wszelkie roboty oznakować zgodnie z zasadami BHP. W razie konieczności realizacji dostaw materiałów lub sprzętu budowlanego należy zapewnić dodatkowo odpowiednio ubrany i przeszkolony personel do sterowania ruchem kołowym i pieszym.

Szczegółowe ustawienie oznakowania pokazano na rysunku nr 02.

Termin wprowadzenia organizacji ruchu: IV kwartał 2024- I kwartał 2025

4. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PROJEKTOWANEGO.

4.1. Oznakowanie pionowe

L.p.	Symbol	Ilość [szt.]
1	A-7	4
2	B-1	9
3	B-2 (dopuszcza się wykorzystanie zdemontowanych)	2
4	B-22	1
5	B-36	15
6	B-43 (10km/h)	6
7	B-44 (10km/h)	6
8	C-4	3
9	C-7	1
10	C-7	1
11	D-1	2
12	D-18	2
13	D-18 (K+R)	2
14	D-18 Pracownicy	1
15	D-18 Służbowy	1
16	D-18a	4
17	D-18b	1
18	D-3	1
19	D-46	2
20	D-47	2
21	D-52	1
22	D-53	1
23	D-6	8
24	Słupki ozdobne	61
25	Słupki typu T-Flex	16
26	Słupki uchyłne	6
27	T-29	2

Drogi wewnętrzne na terenie Narodowego Instytutu Onkologii
Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego

28	T-6a	2
29	T-6c	1
30	Tablica "Dojazd do kliniki" + strzała	7
31	Tablica "Dojście do kliniki" + strzała	1
32	Tablica "Parking wielopoziomowy" + strzała	4
33	Tablica "Wyjazd dla karetek i dostaw" + strzała	4
34	Tablica "Wyjazd z parkingu nr I" + strzała	4
35	Tablica "Wyjazd z parkingu nr II" + strzała	2
36	Tablica "Wyjazd z parkingu" + strzała	2
37	Tabliczka "2 stanowiska do 3 min."	1
38	Tabliczka "3 stanowiska do 3 min."	1
39	Tabliczka "6 stanowisk"	1
40	Tabliczka "7 stanowisk"	2
41	Tabliczka "Dostawy"	1
42	Tabliczka "Droga pożarowa Nie zastawiać"	1
43	Tabliczka "Droga pożarowa"	5
44	Tabliczka "Nie dotyczy dojazdu do pralni"	1
45	Tabliczka "Nie dotyczy dostaw do apteki"	1
46	Tabliczka "Nie dotyczy pojazdów upoważnionych"	4
47	Tabliczka "Nie dotyczy pracowników"	1
48	Tabliczka "Nie dotyczy pracowników"	1
49	Tabliczka "Nie dotyczy Starży Pożarnej i odbioru odpadów"	1
50	Tabliczka "Plac manewrowy Straży Pożarnej"	4
51	U-5b+C-11	1
52	U-5b+C-9	1

4.2. Oznakowanie poziome

L.p.	Symbol	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]
1	P-10	-	44,00
2	P-13	34,00	8,93
3	P-1e	20,00	2,40
4	P-21	-	171,80
5	P-3b	5,00	0,90
6	P-4	92,50	22,20
7	P-7a	374,10	44,89
8	P-7b	751,10	180,26
9	P-20	180,20	21,62
10	Malowany D-18	-	8,50
11	P-18	-	12,50

5. ZASADY UMIESZCZANIA I KONSTRUKCJA ZNAKÓW.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu.

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, wysięgnikach wykonanych z ocynkowanych rur lub kątowników, względnie innych kształtowników. Zaleca się umocowywanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i wyjątkowo elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich do umocowywania na nich konstrukcji podtrzymujących tarcze znaków, pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczane są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Odległość znaku od jezdni powinna wynosić:

- na ulicach 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.
- na pasie dzielącym jezdnie dróg dwujezdniowych - 0,50 m od zewnętrznej krawędzi opaski.

Wysokość umieszczania znaków przy ulicach powinna wynosić - 2,00 m. Odległość tą odmierza się od dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu.

Wyżej wymienione zasady zaczerpnięto z Instrukcji [1]

Rury konstrukcji wsporczych znaków powinny odpowiadać wymaganiom PN - H - 74219, PN - H - 74220. Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna nie powinna wykazywać wad w postaci łusek, pęknięć, zwalcowania i naderwań. Dopuszczalne są rysy wynikające z procesu wytwarzania, mieszczące się w granicach dopuszczalnych odchyłek wymiarowych. Końce rur powinny być obcięte równo i prostopadle do osi rury. Rury powinny być proste. Dopuszczalna miejscowa krzywizna nie powinna przekraczać 1,5 mm na 1 m długości rury. Rury powinny być wykonane ze stali w gatunkach dopuszczonych przez normy: PN-H-

84023-07, PN-H-84018, PN-H-84019, PN-H-84030-02. Do ocynkowania rur stosuje się gatunek cynku Raf według PN-H-82200.

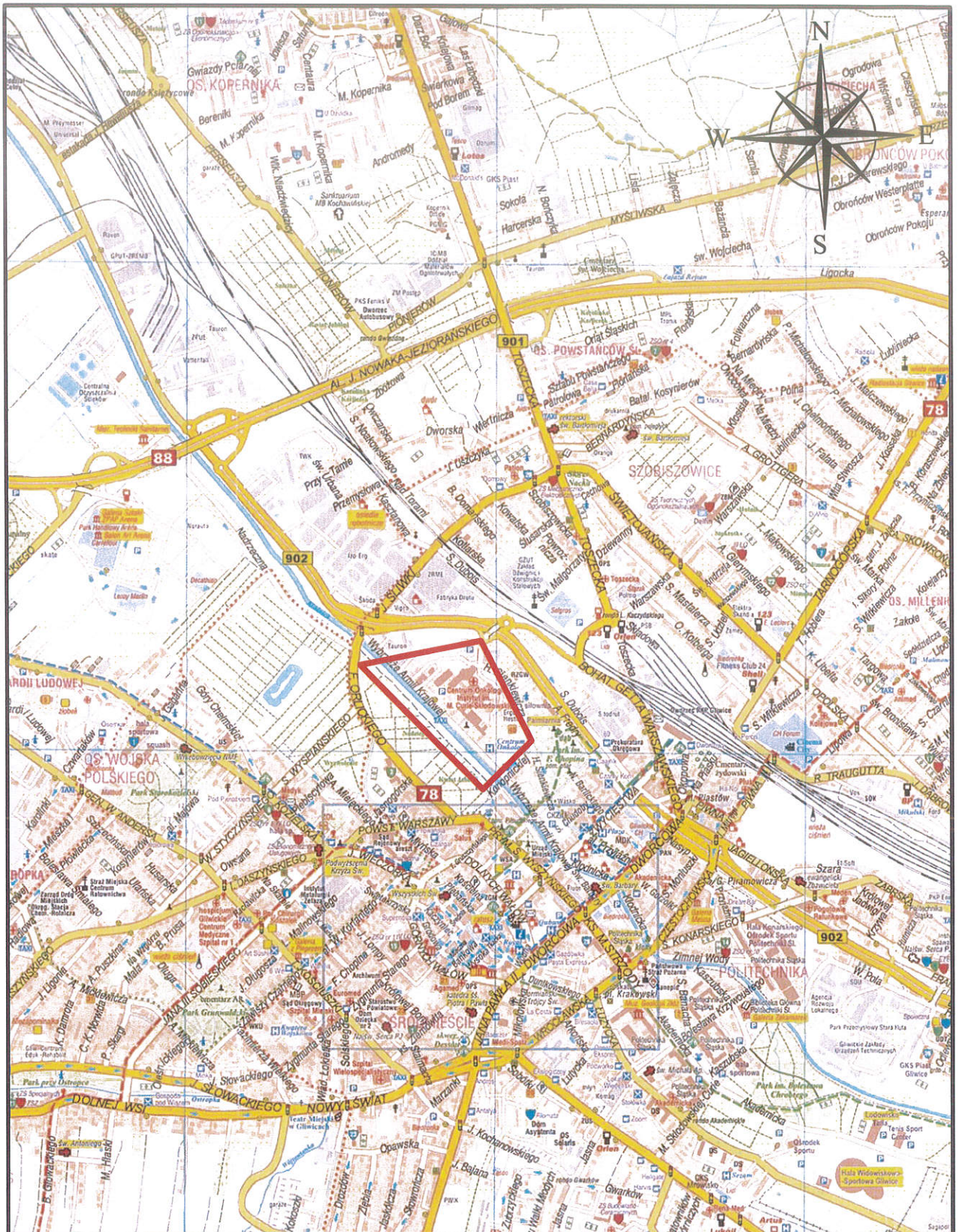
Tarcze znaków należy wykonać z blachy stalowej lub aluminiowej. Tarcza z blachy stalowej powinna mieć grubość conajmniej 1,00 mm, natomiast z blachy aluminiowej conajmniej 2 mm (jeśli są tłoczenia, a znak będzie umieszczony w ramce to grubość może zmniejszyć się do 1,5 mm. Tarcza musi być równa i gładka - bez odkształceń płaszczyzny znaku, w tym pofałdowań, wgłęć, lokalnych wgnieceń lub nierówności itp. Krawędzie znaku muszą być równe i nieostre.

Znaki wykorzystane do oznakowania robót powinny być wykonane w rozmiarze – **małe (dopuszcza się mini)**. **Tarcze znaków powinny zostać pokryte folią odblaskową II generacji (powierzchnia czołowa odblaskowa typ 2)**.

Wyżej wymienione zasady zaczerpnięto z Instrukcji [1] oraz OST [4]

6. BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym z późniejszymi zmianami.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. 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 z 2003 r. poz. 2181 z załącznikami nr 1-4.
6. Ogólne Specyfikacje Techniczne D - 07.02.01 Oznakowanie pionowe, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1998.
7. Ogólne Specyfikacje Techniczne D - 07.01.01 Oznakowanie poziome, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1998.



EURODROGA mgr inż. Milan STERNIK
44-100 Gliwice, Aleja Majowa 14/59; Tel. 0 605 768 577

Inwestor: Narodowy Instytut Onkologii im. Marii Skłodowskiej-Curie Państwowy Instytut Badawczy
Oddział w Gliwicach ul. Wybrzeże Armii Krajowej 15 44-101 Gliwice,

Projektant: mgr inż. M.STERNIK 213/02 09.2024

Nr projektu:

Opracował: mgr inż. M.STERNIK 213/02 09.2024

PT-033/24

Sprawdził: mgr inż. T.WOLNER SLK7647/JPWBD/17 09.2024

Projekt: Projekt docelowej organizacji ruchu dla dróg wewnętrznych
Narodowego Instytutu Onkologii w Gliwicach

Branża: DROGOWA
Faza: DOR

Treść rysunku: PLAN ORIENTACYJNY

Nr rys.: 01

Skala: 1:10000

