

PRACOWNIA PROJEKTOWA I NADZORY

EBE

mgr inż. Edyta Dombrowska

ul. Kochanowskiego 10/5

78-200 Białogard

tel. 0510-133-213

e-mail. ebpracownia@gmail.com

NIP 672-153-68-05

REGON 320-441-630



PROJEKT

STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ULICA NIEDZIAŁKOWSKIEGO

w Świdwinie

Nazwa i adres obiektu: **„Przebudowa ulicy Niedziałkowskiego”**

Działka nr 371; 370/4

Obręb geodezyjny 009

Nazwa i adres inwestora: **Gmina Miasto Świdwin**

Plac Konstytucji 3 Maja 1

78-300 Świdwin

Projektował: mgr inż. Edyta Dombrowska

Nr uprawnień: ZAP/BD/0125/07 ZAP/0046/POOD/07

Data opracowania: kwiecień, 2018 r

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
NA ULICY NIEDZIAŁKOWSKIEGO
W ŚWIDWINIE

1. Podstawa opracowania

- 1.1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 14 lipca 2017 r,
(Dz.U. z 8 grudnia 2017 r. poz. 2285)
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych
(Dz. U. Nr 170, poz.1393 z dn. 12.10.2002 r. z późniejszymi zmianami)
- 1.3. 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, poz.2181 z 23.12.2003 r. z późniejszymi zmianami)
- 1.4. Załącznik nr 1-4 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
- 1.5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym
(Dz. U. z 18.10.2012 r., poz. 1137)
- 1.6. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 08. 01. 2016 roku w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2016 r, poz. 143.)
- 1.7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze (Dz. U. Nr 132, poz. 840 z dnia 24.07.2008 r.)

- 1.8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 14.10.2003 roku)
- 1.9. Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz.460)
- 1.10. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016, poz. 124)
- 1.11. Wizja lokalna w terenie i zlecenie Inwestora.

2. Stan istniejący.

Ulica Niedziałkowskiego jest ulicą jednokierunkową i łączy ulicę Połczyńską z ulicą Wojska Polskiego. Ulica zlokalizowana jest w ścisłym centrum miasta. Długość odcinka objętego niniejszym projektem do przebudowy wynosi 318,60 mb. Na ulicy jest ograniczenie prędkości do 40 km/godz i ograniczony ruch pojazdów ciężarowych.

Ulica Niedziałkowskiego posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości od 7,00 m do 9,20 m i obustronnie chodniki z kostki brukowej betonowej. Szerokość chodników jest zmienna i wynosi od 1,50 do 2,50 m.

Obustronnie występuje zwarta zabudowa budynkami mieszkalnymi jak i budynkami użyteczności publicznej (targowisko miejskie, sklepy, kościół).

Zdecydowanie przeważa ruch samochodów osobowych i lekkich dostawczych o średnim natężeniu ruchu.

Ruch pieszych jest znaczny.

Wyznaczone są cztery przejścia dla pieszych oznakowanych pionowo i poziomo, w tym jedno przejście oznakowane jest aktywnym znakiem D-6.

Na początkowym odcinku ulicy (60,0 mb) po stronie prawej znajdują się trzy istniejące zjazdy publiczne o dużym natężeniu ruchu (sklep, parking i targowisko miejskie), ponadto na tym odcinku projektowany jest po stronie lewej zjazd publiczny do szkoły.

W km 0+143,20 w stronę prawą jest skrzyżowanie z ulicą Orłąt Lwowskich.

Ulica Orłąt Lwowskich jest jedno jezdniowa, dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej szerokości 7,50 m i posiada obustronne chodniki.

W km 0+202,00 w stronę lewą jest skrzyżowanie z ulicą Podwale. Ulica Podwale jest jedno jezdniowa dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej szerokości 6,00 i posiada obustronne chodniki.

W km 0+272820 (strona lewa) znajduje się skrzyżowanie z ulicą Lekarską. Ulica Lekarska jest jedno jezdniowa, dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej szerokości 4,50 m i posiada obustronne chodniki.

Po lewej stronie wzdłuż chodnika parkują samochody mieszkańców oraz interesantów korzystających z okolicznych sklepów i punktów usługowych.

Brak jest wydzielonych miejsc do parkowania, z tego powodu samochody parkują w sposób niewłaściwy (zbyt blisko przejść dla pieszych lub skrzyżowania oraz zasłaniają zjazdy publiczne).

3. Stan projektowany.

Ulica pozostanie jednokierunkowa z ograniczeniem ruchu pojazdów ciężarowych.

Zaprojektowano przebudowę nawierzchni ulicy (zachowując istniejącą szerokość nawierzchni pomiędzy krawężnikami), zjazdów oraz odcinków krawężnika i remonty cząstkowe nawierzchni chodnika.

Bardzo dużym problemem w tej części miasta jest brak wystarczającej ilości miejsc postojowych. Uwzględniając bezpieczeństwo ruchu pojazdów oraz pieszych wyznaczono maksymalną ilość miejsc postojowych, które spełnią warunki wymagane dla miejsc postojowych.

Nawierzchnia ulicy z masy mastyksowo – grysowej SMA 8 będzie miała szerokość od 7,00 m do 9,20 m.

W km 0+211,15 do km 0+240,00 (przy szerokości nawierzchni ulicy od 9,00 do 9,20 m) wyznaczono 9 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (o szerokości 2,65 m) oraz jedno miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej (szerokości 5,00 m). Miejsca postojowe na tym odcinku usytuowane są pod kątem 60° do chodnika i mają głębokość 5,00 m.

Na pozostałym odcinku (od km 0+056,00 do 0+318,00) w miejscach spełniających wymagania dla miejsc postojowych po stronie lewej na szerokości 3,00 m zostaną wyznaczone miejsca dla postoju samochodów osobowych wzdłuż chodnika (długość miejsca postojowego 6,00 m).

Łącznie wyznaczono 28 miejsc postojowych dla samochodów osobowych i jedno miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej.

Wyznaczono cztery przejścia dla pieszych (w tym jedno wyniesione).

Elementami urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego spowalniającego ruch będzie:

- wyniesiona nawierzchnia przejścia dla pieszych z kostki brukowej koloru czerwonego w km 0+101,00. Najazd i zjazd będą miały długość po 1,50 m, natomiast wyniesiona nawierzchnia (10 cm ponad niweletę podłużną ulicy) będzie długości 6,00 m;
- zawężenie odcinkowe lewej strony ulicy (dla miejsc postojowych)

Podstawowe parametry dla projektowanej ulicy:

- Klasa L (lokalna);
- kategoria ruchu KR 3;
- prędkość projektowa 40 km/godz;
- obciążenie 80 kN/oś;
- maksymalny spadek podłużny 6,45%;
- minimalny spadek podłużny 0,41%;
- minimalny promień łuku pionowego wklęsłego 200 m;
- minimalny promień łuku pionowego wypukłego 400 m;

Biorąc pod uwagę, że na odcinku od km 0+000,00 do km 0+143,20

(skrzyżowanie z ulicą Orłąt Lwowskich) znajdują się 3 zjazdy po stronie prawej

o dużym natężeniu ruchu kołowego (parking przy sklepie budowlanym, parking dla osób korzystających z targowiska miejskiego czynnego codziennie, wjazd i zjazd z targowiska miejskiego, projektowany zjazd do szkoły po stronie lewej, także brama wejściowa do budynku szkoły oraz wyniesione przejście dla pieszych. Powyższe czynniki generują znaczne natężenie ruchu kołowego i pieszych w związku z powyższym na odcinku do ulicy Orłąt Lwowskich poprzez znak B-33 wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/godz.

Na pozostałym odcinku ograniczenie prędkości bez zmian, t. j. 40 km/godz.

Ograniczenie prędkości poprawi bezpieczeństwo ruchu dla kierowców

zjeżdżających na miejsce postojowe lub włączających się do ruchu.

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje oznakowanie poziome i pionowe:

- oznakowanie poziome grubowarstwowe miejsc postoju po lewej stronie ulicy znakiem P-19;
- wykonanie obwiedni powierzchni wyłączonych z ruchu znakiem P-7b;
- oznakowanie powierzchni wyłączonych z ruchu znakiem P-21a;
- oznakowanie przejść dla pieszych znakami P-10 i P-14;
- oznakowanie „progu zwalniającego” – wyniesionej nawierzchni przejścia dla pieszych znakami P-25.
- przejście dla pieszych w km 0+101,00 zostanie oznakowane znakiem pionowym D-6 aktywnym (istniejący znak)

Szczegółowa lokalizacja dla znaków poziomych i pionowych przedstawiona jest na planie sytuacyjnym stałej organizacji ruchu.

4.0 Wymagania dotyczące znaków.

4.1. Znaki poziome.

Oznakowanie poziome należy wykonać z masy chemoutwardzalnej lub termoplastycznej nakładanej warstwą grubości 3 mm. Oznakowanie poziome musi być odblaskowe.

Znaki wykonać przy użyciu układarek do mas.

Przed wykonaniem oznakowania poziomego należy oczyścić nawierzchnię z pyłu, kurzu, piasku, olejów i innych zanieczyszczeń.

Przed wykonaniem oznakowania należy wykonać trasowanie zaprojektowanego oznakowania.

W czasie wykonywania oznakowania temperatura nawierzchni i powietrza

powinna wynosić minimum 5° C, a wilgotność względna powietrza powinna wynosić co najwyżej 85%.

4.2. Znaki pionowe.

Zaprojektowane do ustawienia znaki muszą posiadać wymiary znaków grupy małej i odblaskowość typu II posiadających znak bezpieczeństwa „B”.

Znaki powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,5 mm i wzmocnione przez podwójnie zagiętą krawędź.

Materiały użyte na lico i tarczę znaku oraz połączenie lica znaku z tarczą znaku, a także sposób wykończenia znaku, muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatury, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływania chemiczne.

Folie odblaskowe użyte do wykonania lica znaku powinny wykazywać pełne związanie z tarczą znaku przez cały okres wymaganej trwałości znaku.

Projektowane znaki pionowe należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych, fundamentowanie słupków minimum 0,80 m, tarcze znaków winne być zamocowane w sposób uniemożliwiający ich obrót.

Odległość od powierzchni terenu (chodnika) do dolnej krawędzi znaku powinna wynosić min. 2,20 m, natomiast odległość skrajnej krawędzi znaku powinna wynosić min. 0,50 m od krawędzi ulicy.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu zauważenie ich i prawidłową reakcję, stąd ważna jest ich lokalizacja i kąt ustawienia.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: Lipiec, 2018 roku

Opracowała: