

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

**na ul. 3 Marca
w Świdwinie**

Nazwa i adres obiektu: **„Przebudowa dróg ulic 3 Marca i Kościuszki”**
Etap I ul. 3 Marca

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: lipiec, 2016 r

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
NA ULICY 3 MARCA
W ŚWIDWINIE

1. Podstawa opracowania

- 1.1. 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)
- 1.2. 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)
- 1.3. 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
- 1.4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity - Dz. U. Nr 108, poz. 908 z 20.06.2005 r. z późniejszymi zmianami)
- 1.5. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 06 lipca 2010 roku w sprawie kierowania ruchem (Dz. U. Nr 123, poz. 840 z 2010 r.)
- 1.6. 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.)
- 1.7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 14.10.2003 roku)

- 1.8. Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. Nr 19, poz. 115 z 08.02.2007 r. z późniejszymi zmianami)
- 1.9. 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. Nr 43, poz. 430 z 1999 r.)
- 1.10. Wizja lokalna w terenie i zlecenie Inwestora.

2. Stan istniejący.

Ulica 3 Marca jest ulicą jednokierunkową i łączy Plac Jana Pawła II z ulicą Plac Lotników. Ulica zlokalizowana jest w ścisłym centrum miasta.

Na ulicy jest ograniczenie prędkości do 40 km/godz.

Ulica 3 Marca posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości od 7,00 m do 18,0 m i obustronnie chodniki z kostki brukowej betonowej sześciokątnej. Szerokość chodników jest zmienna i wynosi od 1,90 do 8,00 m.

Obustronnie występuje zwarta zabudowa budynkami mieszkalnymi jak i budynkami użyteczności publicznej (sklepy spożywcze, odzieżowe, jubiler, pizzerie, lodziarnie, lokale gastronomiczne, banki, apteki, kościół w budowie).

Obustronnie znajduje się dziewięć zjazdów publicznych.

W początkowej części ulicy po stronie lewej ulicy zlokalizowane są zabudowania Liceum Ogólnokształcącego Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych.

Zlokalizowanie na stosunkowo krótkim odcinku (ca 500 mb) szeregu sklepów wielobranżowych, lokali gastronomicznych i innych punktów użyteczności publicznej stanowi, że ulica jest głównym ciągiem handlowym, a także ulubionym miejscem spacerowym zarówno mieszkańców miasta jak i przyjezdnych.

Za ulicą Cmentarną zatrzymują się mikrobusy i autobusy, które w momencie wysiadania lub wsiadania pasażerów blokują przy parkujących po stronie lewej pojazdach przejazd ulicą.

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

Ruch pieszych jest znaczny.

Wyznaczonych jest sześć przejść dla pieszych oznakowanych pionowo i poziomo, w tym jedno przejście oznakowane jest aktywnym znakiem D-6.

W hm 036,20 w stronę prawą jest skrzyżowanie (zjazd) w ulicę Cmentarną.

Ulica Cmentarna jest jedno jezdniowa, jednokierunkowa o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,0 m i posiada obustronne chodniki.

W hm 0+200,50 w stronę prawą jest skrzyżowanie z ulicą Zduńską. Ulica Zduńska jest jedno jezdniowa dwukierunkowa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej szerokości 5,00 i posiada obustronne chodniki.

W hm 282,20 (strona lewa) i 238,10 (strona prawa) znajduje się obustronne skrzyżowanie z ulicą Popiełuszki. Ulica Popiełuszki jest jedno jezdniowa, dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,50 m (str. prawa) i 5,00 m (str. lewa) i posiada obustronne chodniki.

W hm 376,80 jest skrzyżowanie w stronę prawą z ulicą Reymonta. Ulica Reymonta jest jedno jezdniowa dwukierunkowa o nawierzchni bitumicznej szerokości 6,50 m i posiada obustronne chodniki.

Za wyjątkiem ulicy Popiełuszki (z ruchem o małym natężeniu) na pozostałych ulicach krzyżujących się z ulicą 3 Marca ruch kołowy i pieszych jest bardzo mały.

Na początkowym i końcowym odcinku ulicy po stronie lewej wyznaczone są miejsca ostożowe.

Na pozostałym odcinku (bez wyznaczonych miejsc do parkowania) 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.

Zaprojektowano przebudowę nawierzchni ulicy, skrzyżowań, chodników i zjazdów.

Po stronie prawej przebudowa nawierzchni chodników, krawężnika i zjazdów rozpoczyna się od ulicy Cmentarnej.

W km 0+032,00 w miejscu projektowanego przejścia dla pieszych istniejący po stronie prawej krawężnik granitowy należy rozebrać i wbudować jako wtopiony (wystający 2 cm ponad projektowaną nawierzchnię ulicy).

Po stronie prawej projektowany do wbudowania krawężnik kamienny granitowy będzie posadowiony w linii istniejącego krawężnika betonowego.

Za skrzyżowaniem z ulicą Cmentarną po stronie prawej zaprojektowano budowę zatoki autobusowej.

Po stronie lewej z istniejącej nawierzchni bitumicznej ulicy wydzielone zostaną powierzchnie pod poszerzenie chodnika i budowę miejsc postojowych. Na wydzielonych powierzchniach należy rozebrać nawierzchnię bitumiczną oraz podbudowę.

Nawierzchnia ulicy z masy mastykowo – grysowej SMA 8 (w km 0+120,0 – 0+400,0) będzie miała szerokość 6,50 m (3,50 m pas prawy i 3,00 m pas lewy na którym zostaną wyznaczone miejsca postoju dla pojazdów wzdłuż chodnika).

Na pozostałych odcinkach szerokości nawierzchni oraz lokalizacje i wymiary miejsc postojowych zgodnie z Planem zagospodarowania terenu (rys. nr 2).

Zaprojektowano wbudowanie krawężnika i obrzeża kamiennego granitowego, natomiast nawierzchnia chodników, zjazdów i miejsc postojowych zostanie ułożona z kostki brukowej betonowej bezfazowej wieloelementowej (starobruk). Na zatoce autobusowej nawierzchnia zostanie ułożona z kostki granitowej 15/17 cm.

Podstawowe parametry dla projektowanej ulicy:

- Klasa L (lokalna);

- kategoria ruchu KR 3;
- prędkość projektowa 30 km/godz;
- obciążenie 80 kN/oś;
- maksymalny spadek podłużny 0,7%;
- minimalny spadek podłużny 0,3%;
- minimalny promień łuku pionowego wklęsłego 2000 m;
- minimalny promień łuku pionowego wypukłego 2500 m;
- łuk poziomy $R = 100$ m.

Biorąc pod uwagę znaczne natężenie ruchu kołowego i pieszych, dużą liczbę skrzyżowań (dla krótkiego odcinka ulicy) oraz fakt, że ulica znajduje się w centralnej części miasta, gdzie znajduje się duża ilość centrów handlowych na odcinku od ulicy Cmentarnej do końca przebudowy ulicy poprzez znaki B-43 wprowadzono „strefę ograniczonej prędkości” do 30 km/godz.

Strefa ograniczonej prędkości obejmie odcinek ulicy o jednorodnym charakterze nieprowadzącą ruchu tranzytowego.

Po stronie lewej wyznaczono 68 miejsc postojowych. Ograniczenie prędkości poprawi również bezpieczeństwo ruchu dla kierowców zjeżdżających na miejsce postojowe lub włączających się do ruchu.

Elementami urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego spowalniającego ruch będzie wyniesiona nawierzchnia (z kostki brukowej koloru czerwonego) w obrębie skrzyżowania z ulicą Popiełuszki, zawężenie odcinkowe lewej strony ulicy z wydzielonymi miejscami postoju oraz brak oznakowania określającego pierwszeństwo na skrzyżowaniach.

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 skrzyżowania z ulicą Popiełuszki znakami P-25.
- przejście dla pieszych w km 0+032,00 zostanie oznakowane znakiem pionowym D-6 aktywnym (znak zostanie przeniesiony ze zlikwidowanego przejścia dla pieszych).

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

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 powierzchnię z pyłu, kurzu, piasku, olejów i innych zanieczyszczeń.

Przed wykonaniem oznakowania należy wykonać trasowanie zaprojektowanego oznakowania.

W czasie wykonywania oznakowania temperatura powierzchni 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 średniej 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.

Opracowała: