

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Egzemplarzy **5** Egz. **5**

PROJEKT/BRANŻA:

DROGOWA

TEMAT:

Kompleksowa przebudowa ul. Kościuszki na odcinku od skrzyżowania ulic: Kościelnej, Rzemieślniczej, Staroszkolnej do skrzyżowania z dr. wojewódzką nr 182 na wysokości ronda

OBIEKT

Dz. ewid. nr 654, 666, 878, 723, 591, 609, 610, 444

INWESTOR:

Gmina Miasta Czarnków

Plac Wolności 6

64 – 700 Czarnków

OPRACOWANIE :

PAEL – Projekt

mgr inż. Jarosław Pałasz

ul. 27 Stycznia 49/4 tel. 067-216-30-25

64 – 980 Trzcianka

PROJEKTANT :

tech. Ryszard Burdajewicz

upr. budowlane do projektowania

nr ewid. UAN 8345/959/85/86

ASYSTENT PROJEKTANTA:

mgr inż. Przemysław Burdajewicz

Projekt został sporządzony prawidłowo, zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Trzcianka, grudzień 2014

Zawartość opracowania:

Karta uzgodnień

1. Podstawa opracowania
2. Rozwiązanie sytuacyjne
3. Projektowane oznakowanie
4. Zasady ustawiania znaków
5. Termin wprowadzenia organizacji

KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu na kompleksową przebudowę ul. Kościuszki
na odcinku od skrzyżowania ulic: Kościelnej, Rzemieślniczej, Staroszkolnej
do skrzyżowania z dr. wojewódzką nr 182 na wysokości ronda

Opis techniczny

do projektu stałej organizacji ruchu na kompleksową przebudowę ul. Kościuszki na odcinku od skrzyżowania ulic: Kościelnej, Rzemieślniczej, Staroszkolnej do skrzyżowania z dr. wojewódzką nr 182 na wysokości ronda

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Aktualizowana mapa do celów projektowych w skali 1:500 zatwierdzona w Wydziale Geodezji, Kartografii i Katastru w Czarnkowie w dniu 09.05.2014r. pod nr 3002.358.13-35/2014. Mapa wykonana przez geodetę Violetę Marcińczak,
- Inwentaryzacja w terenie,
- 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 (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.).

2. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE

• ul. Kościuszki

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Staroszkolną do skrzyżowania z ul. Ogrodową projektuje się jezdnię dwukierunkową o nawierzchni asfaltowej szerokości 6,0 m, ograniczonej po stronie prawej i lewej krawężnikiem betonowym wraz ze ściekiem obustronnym wykonanym z betonowej kostki brukowej. Na dalszym odcinku jezdni zostaje podzielona na jednokierunkowy pas ruchu szerokości 3,5 m i pas postojowy wzdłużnego po stronie lewej szerokości 2,5 m. Pas ruchu projektuje się wykonać z nawierzchni asfaltowej o szerokości 3,5 m, natomiast pas postojowy projektuje się wykonać z betonowej kostki brukowej. Po obu stronach jezdni projektuje się chodnik wykonany z betonowej kostki brukowej o zmiennej szerokości (1,9 m ÷ 3,9 m). Poprzez zwiększenie szerokości chodników zostanie poprawiony komfort pieszych, gdyż wzdłuż ul. Kościuszki znajduje się duża ilość punktów usługowo-handlowych, co zwiększa natężenie ruchu pieszych. Po stronie lewej przewiduje się utworzyć ciąg pieszo-rowerowy.

Na jezdni ul. Kościuszki projektuje się 3 wyniesione przejścia dla pieszych. Poprzez zastosowanie tych fizycznych środków uspokojenia ruchu zmniejszy się prędkość pojazdów samochodowych, co przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego.

Za skrzyżowaniem z ul. Ogrodową, gdzie następuje zmiana ruchu dwukierunkowego na jednokierunkowy zaprojektowano wyniesioną szukanę drogową w celu wizualnego podkreślenia zmiany charakteru jezdni oraz fizycznego wymuszenia redukcji prędkości pojazdów samochodowych.

• ul. Staroszkolna

Ul. Staroszkolną projektuje się jako dwukierunkową o nawierzchni z kostki granitowej sjenit, ograniczonej krawężnikiem kamiennym granitowym. Na początkowym odcinku drogi projektuje się zachować istniejącą szerokość jezdni – 5,16m. Za budynkiem „media expert” projektuje się poszerzenie jezdni na odcinku 10 m do szerokości 6,0 m. Poszerzenie jezdni poprawi bezpieczeństwo poruszających się pojazdów, gdyż na odcinku od budynku „media expert” do skrzyżowania z ul. Wroniecką znajduje się wyjazd z parkingu. Zwiększona szerokość wlotu na skrzyżowaniu poprawi bezpieczeństwo i komfort jazdy.

Wzdłuż ul. Staroszkolnej po stronie prawej projektuje się ścieżkę rowerową o szerokości 2,0 m wraz z chodnikiem o szerokości 2,0 m, ograniczone od strony prawej opornikiem kamiennym granitowym. Na początkowym odcinku ścieżki rowerowej i chodnika przewiduje się przełożyć istniejącą nawierzchnię na długości 16 m. Po stronie lewej wzdłuż pawilonu handlowego projektuje się chodnik o istniejącej szerokości 1,35 m.

Nawierzchnię chodnika projektuje się z kostki granitowej szarej, natomiast ścieżkę rowerową z posadzki pełnej z płyt granitowych Balmoral.

• ul. Ogrodowa

Ul. Ogrodową projektuje się jako jednokierunkową o nawierzchni asfaltowej szerokości 6,1 m, ograniczonej obustronnie krawężnikiem betonowym. Po stronie lewej przewiduje się wykonać parking prostopadły do krawędzi jezdni na 10 miejsc postojowych o wymiarach 2,5 m x 5,0 m oraz 1 miejsce o wymiarze 3,6 m x 5,0 m. Nawierzchnię parkingu należy wykonać z betonowej kostki brukowej koloru szarego, miejsca postojowe przewiduje się oddzielić betonową kostką brukową koloru białego.

Po stronie prawej przewiduje się wykonać chodnik o szerokości 5,0 m z betonowej kostki brukowej takiej samej jak nawierzchnia chodników ul. Kościuszki.

•ul. Pocztowa

Ul. Pocztową projektuje się jako jednokierunkową o nawierzchni asfaltowej szerokości 4,0 m, ograniczonej obustronnie krawężnikiem betonowym. Po stronie lewej przewiduje się wykonać parking skośny usytuowany pod kątem 60° w stosunku do krawędzi jezdni na 9 miejsc postojowych o wymiarach 2,4 m x 5,0 m, 1 miejsce o wymiarze 3,6 m x 5,0 m oraz 1 miejsce o wymiarze 5,0 m x 5,0 m. Nawierzchnię parkingu należy wykonać z betonowej kostki brukowej koloru szarego, miejsca postojowe przewiduje się oddzielić betonową kostką brukową koloru białego.

Po obu stronach przewiduje się wykonać chodnik o szerokości 2,5 m – strona prawa, 2,5 m ÷ 3,2 m – strona lewa z betonowej kostki brukowej takiej samej jak nawierzchnia chodników ul. Kościuszki.

•ul. Markiewicza

Ul. Markiewicza projektuje się jako jednokierunkową z kierunkiem jazdy od ul. Wronieckiej do ul. Kościuszki o nawierzchni asfaltowej szerokości 3,5 m, ograniczonej obustronnie krawężnikiem betonowym. Po stronie lewej przewiduje się wykonać parking skośny usytuowany pod kątem 60° w stosunku do krawędzi jezdni na 7 miejsc postojowych o wymiarach 2,5 m x 5,0 m oraz 1 miejsce o wymiarze 3,6 m x 5,0 m. Nawierzchnię parkingu należy wykonać z betonowej kostki brukowej koloru szarego, miejsca postojowe przewiduje się oddzielić betonową kostką brukową koloru białego.

Po obu stronach przewiduje się wykonać chodnik o szerokości 1,8 m ÷ 1,5 m – strona prawa, 1,5 m – strona lewa z betonowej kostki brukowej takiej samej jak nawierzchnia chodników ul. Kościuszki.

•ul. Gimnazjalna

Ul. Gimnazjalną projektuje się jako dwukierunkową o nawierzchni asfaltowej szerokości 12,5 m ograniczonej obustronnie krawężnikiem betonowym.

Po obu stronach projektuje się chodnik o szerokości 2,0 m. Od strony prawej między chodnikiem a jezdnią ul. Gimnazjalnej przewiduje się wykonać pas zieleni o szerokości 0,8 m.

3. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

a. Pionowe

•ul. Kościuszki

Organizacja ruchu na ul. Kościuszki pozostaje niezmieniona. Przy skrzyżowaniu ul. Kościuszki z ul. Ogrodową na szukanie drogowej należy ustawić słupek przeszkodowy U-5b zespolony ze znakiem C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku”. Nowe wyniesione przejścia dla pieszych należy oznakować poprzez przestawienie istniejących znaków drogowych D-6 „przejście dla pieszych”. Przy skrzyżowaniu ul. Kościuszki z ul. Markiewicza do istniejącego znaku D-1 „droga z pierwszeństwem” należy dołączyć znak B-21 „zakaz skręcania w lewo”, znak ten należy umieścić po stronie lewej przy znaku D-1.

Ciąg pieszo-rowerowy po stronie lewej należy oznakować znakami C-13/16 „droga dla pieszych i rowerów” (symbole dla pieszych i rowerów należy oddzielić kreską poziomą). Znaki należy zamontować na nowoprojektowanych słupach oświetleniowych zgodnie ze schematem przedstawionym na rysunkach 1.1-1.5.

• ul. Staroszkolna

Organizacja ruchu na ul. Staroszkolnej pozostaje niezmieniona. Poprzez poszerzenie wlotu skrzyżowania ul. Staroszkolnej i ul. Wronieckiej zachodzi konieczność przestawienia znaków pionowych zgodnie ze schematem przedstawionym na rys. 1.1.

Przy skrzyżowaniu ul. Staroszkolnej z ul. Rzemieślniczą po stronie prawej należy ustawić znak C-13/16 „droga dla pieszych i rowerów” (symbole dla pieszych i rowerów należy oddzielić kreską pionową).

• ul. Ogrodowa

Organizacja ruchu na ul. Ogrodowej pozostaje niezmieniona. Nie zachodzi konieczność zmiany oznakowania.

• ul. Pocztowa

Organizacja ruchu na ul. Pocztowej pozostaje niezmieniona. Nie zachodzi konieczność zmiany oznakowania.

• ul. Markiewicza

Organizacja ruchu na ul. Markiewicza ulega zmianie. Ruch dwukierunkowy zostaje zastąpiony ruchem jednokierunkowym z ul. Wronieckiej ku ul. Kościuszki, dla tego ul. Markiewicza od ul. Kościuszki zostaje oznakowana znakiem B-2 „zakaz wjazdu”, a od strony ul. Wronieckiej znakiem D-3 „droga jednokierunkowa” umieszczonym na istniejącym słupku wraz z istniejącym znakiem B-43 „strefa ograniczonej prędkości”.

Wraz ze zmianą kierunku jazdy zachodzi konieczność likwidacji znaków A-7 „ustęp pierwszeństwa”, B-22 „zakaz skrętu w prawo” oraz B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości” zlokalizowanych przy skrzyżowaniu ul. Markiewicza z ul. Wroniecką.

Dodatkowo nowo wybudowany parking po stronie prawej należy oznakować znakiem D-18 „parking”.

• ul. Gimnazjalna

Organizacja ruchu na ul. Gimnazjalnej pozostaje niezmienną. Nie zachodzi konieczność zmiany oznakowania.

b. Poziome

• ul. Kościuszki

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Oznakowanie poziome zastosowane zostanie do oznakowania wyniesionych przejść dla pieszych znakami P-10 „przejścia dla pieszych” oraz P-25 „próg zwalniający” (od strony najazdu). Oznakowanie to zostanie wykonane z betonowej kostki brukowej koloru szarego/białego.

Miejsca postojowe na parkingu wzdłużnym zostaną oznakowane kostką betonową brukową koloru szarego/białego.

Przed dojazdem do ronda należy oznakować przejście dla pieszych znakiem P-10 „przejścia dla pieszych”, natomiast przed przejściem dla pieszych należy namalować znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”. Wlot ul. Kościuszki przed rondem należy oznakować znakami P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” oraz dodatkowo P-15a „trójkąt podporządkowania” w wersji krótkiej. Lewą stronę wlotu ulicy należy oznakować znakiem P-21a „powierzchnia wyłączona z ruchu o liniowaniu prostym”.

• ul. Staroszkolna

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Oznakowaniu poziomemu wymaga przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Staroszkolnej z ul. Wroniecką, oznakowane zostanie znakiem P-10 „przejścia dla pieszych” wykonanym z betonowej kostki brukowej koloru szarego/białego.

• ul. Ogrodowa

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Oznakowaniu poziomemu wymaga przejście dla pieszych

przy skrzyżowaniu ul. Ogrodowej z ul. Kościuszki, oznakowane zostanie znakiem P-10 „przejścia dla pieszych”, natomiast przed przejściem dla pieszych należy namalować znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”. Wylot ul. Ogrodowej należy przedzielić linią P-2a „linia pojedyncza ciągła – wąska” tworząc dwa pasy ruchu przeznaczone do skrętu w prawo i lewo, które należy odpowiednio oznakować znakami P-8b „strzałka kierunkowa w lewo” oraz P-8d „strzałka kierunkowa w prawo”.

• ul. Strumykowa

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Oznakowaniu poziomemu wymaga poszerzenie istniejącego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Strumykowej z ul. Kościuszki, oznakowane zostanie znakiem P-10 „przejścia dla pieszych” wykonanym z betonowej kostki brukowej koloru szarego/białego.

• ul. Pocztowa

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Oznakowaniu poziomemu wymaga przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Pocztowej z ul. Kościuszki, oznakowane zostanie znakiem P-10 „przejścia dla pieszych”. Przy skrzyżowaniu ul. Pocztowej z ul. Ogrodową oznakowane zostanie przejście dla pieszych znakiem P-10 „przejścia dla pieszych”, natomiast za przejściem dla pieszych należy namalować znak P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”

• ul. Markiewicza

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Oznakowaniu poziomemu wymaga przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Markiewicza z ul. Kościuszki, oznakowane zostanie znakiem P-10 „przejścia dla pieszych”.

• ul. Gimnazjalna

Oznakowanie poziome jest oznakowaniem pomocniczym w stosunku do oznakowania pionowego. Wlot ul. Gimnazjalnej przed rondem należy oznakować znakami P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” oraz dodatkowo P-15a „trójkąt podporządkowania” w wersji krótkiej. Między wlotem a wylotem z ronda należy wymalować „wyspę dzielącą” za pomocą znaku P-21a „powierzchnia wyłączona z ruchu o liniowaniu prostym”. Zgodnie z projektem należy oznakować przejście dla pieszych wraz

z przejazdem dla rowerów znakami P-10 „przejścia dla pieszych” oraz P-11 „przejazd dla rowerzystów”. Przed przejazdem dla rowerzystów należy namalować znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”

Zachowując prawidłowy korytarz ruchu pojazdów (szerokość pasa ruchu min. 3,0m) jadących z ul. Wronieckiej na ul. Gimnazjalną oraz z ul. Gimnazjalnej na ul. Wroniecką należy wymalować linię P-7a „linia krawędziowa przerywana szeroka” oraz P-21a „powierzchnia wyłączona z ruchu o liniowaniu prostym” zgodnie z projektem.

4. ZASADY USTAWIANIA ZNAKÓW

Odległości znaków od krawędzi jezdni i wysokości ich umieszczania przedstawiono na rys. nr 2 „sposób umieszczania znaków pionowych”.

Znaki pionowe projektuje się wielkości małej, pokryte materiałem odblaskowym II generacji.

5. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI

Termin wprowadzenia organizacji ruchu przewiduje się na 31 października 2015r.

Opracował:

mgr inż. Przemysław Burdajewicz