

Autorska Pracownia
Projektowa mgr inż. Bartosz
Sontowski
ul. Wierzbowa 8,
75- 635 Koszalin
tel. 0 502 168 562
tel/fax. (094) 347 32 15
adres do korespondencji:
Świerkowa 27, 75-644
Koszalin

Projekt wykonawczy i budowlany

Rozbudowa ulic: M. J. Piłsudskiego, T. Kościuszki w Koszalinie

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU I OZNAKOWANIE

Inwestor: Gmina Miasto Koszalin - Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie
ul. Połczyńska 24 75-815 Koszalin

Zawartość opracowania

- Uzgodnienia
- Opis techniczny
- Plan orientacyjny
- Rysunki

0. Orientacja

1.1 Projekt zagospodarowania terenu – organizacja stała skala 1:500

1.2 Projekt zagospodarowania terenu – organizacja stała skala 1:500

1.3 Projekt zagospodarowania terenu – organizacja stała skala 1:500

1.4 Projekt zagospodarowania terenu – organizacja stała skala 1:500

1.5 Projekt zagospodarowania terenu – organizacja stała skala 1:500

Szczegóły usytuowania i rozwiązania znaków

Branża drogowa:

projektował:

mgr inż. Bartosz Sontowski upr. nr ZAP/0115/POOD/07

sprawił:

mgr inż. Jan Sontowski

upr § 2 ust.1, § 5 ust.1, § 13 ust.1, 3b nr A/PB/8300/40/84 WBPPAiNB Koszalin

Koszalin luty 2018

ZALĄCZNIK
do pisma nr 1000.9.2.18
z dnia 11.04.2018r

TIR.4000.8.2.2017.PCz
ZATWIERDZENIE

**Autorska Pracownia
Projektowa
mgr inż. Bartosz Sontowski
ul. Świerkowa 27
75 – 644 Koszalin**

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami) oraz § 3 ust. 1 punkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 z dnia 14.10.2003 r., poz. 1729), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20.03.2018 r. w sprawie zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu dla zadania: **„Rozbudowa ulic: Marszałka Józefa Piłsudskiego, Tadeusza Kościuszki w Koszalinie”** złożonego przez Autorską Pracownię Projektową Bartosz Sontowski reprezentowaną przez Pana Bartosza Sontowskiego

zatwierdzam

projekt stałej organizacji ruchu dla zadania: **„Rozbudowa ulic: Marszałka Józefa Piłsudskiego, Tadeusza Kościuszki w Koszalinie”**

Całość projektowanego oznakowania winna spełniać wymogi rozporządzenia 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 z dnia 23 grudnia 2003r., poz.2181 z załącznikami).

Projektowana organizacja ruchu powinna zostać wprowadzona w terminie: **do 3. 04. 2020 r.**

O planowanym terminie wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu, wykonawca robót zobowiązany jest zawiadomić Dział Inżynierii Ruchu ZDiT* w Koszalinie oraz Wydział Ruchu Drogowego KM Policji w Koszalinie, co najmniej 7 dni przed dniem jej wprowadzenia.

Jeżeli w w/w terminie nie zostanie złożone pisemne zawiadomienie o planowanym terminie wprowadzenia projektowanych zmian, zatwierdzona organizacja ruchu traci ważność.

Oryginał projektu stanowi załącznik do niniejszego pisma.

Otrzymują:

1. Adresat.
2. ZDiT-TIR.
3. a/a

Zastępca Prezydenta

Andrzej Kierzek

* w załączeniu druk zawiadomienia o ustalonym terminie wprowadzenia projektowanych zmian.

Koszalin, ...⁴... kwietnia 2018 r.

TIR.4000.8.1.2017.PCz

**Autorska Pracownia
Projektowa
mgr inż. Bartosz Sontowski
ul. Świerkowa 27
75 – 644 Koszalin**

dotyczy: pisma z dnia 20.03.2018 r.

Zgodnie z § 7 ust.2 punkt 4 rozporządzenia 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 z dnia 14.10.2003r., poz. 1729 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20.03.2018 r. w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu dla zadania: „**Rozbudowa ulic: Marszałka Józefa Piłsudskiego, Tadeusza Kościuszki w Koszalinie**” przez Autorską Pracownię Projektową reprezentowaną przez Pana Bartosza Sontowskiego

opiniuje pozytywnie

DYREKTOR
Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie
inż. *[Signature]* Ciszczek

Otrzymują:

1. Adresat.
2. a/a.

Załącznik:

3. 1 egz. stałej org. ruchu

Koszalin, dn. 22.03.2017 r.

Nr rejestru 46/17

**Autorska Pracownia Projektowa
Bartosz Sontowski
ul. Świerkowa 27
75-644 Koszalin**

Na podstawie § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Z 2003 r. Nr 177, poz 1729) informuję, iż przedstawiony projekt stałej organizacji ruchu dotyczący:

„Rozbudowa ulic: M. J. Piłsudskiego, T. Kościuszki w Koszalinie”

opiniuję bez uwag

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Miejskiego Policji w Koszalinie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Wyk. w 2 egz.
Egz. nr 1-adresat
Egz. nr 2-a/a

Z upoważnienia
Komendanta Miejskiego Policji
w Koszalinie
-1-

NACZELNIK
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Koszalinie
kom. mgr Paweł Teterycz

1. Podstawa opracowania i wykorzystane materiały.

1. Umowa – zlecenie na opracowanie projektu;
2. Obowiązujące przepisy i normy projektowe w tym jako wiodące, rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity).
3. Załącznik nr 1 ÷ 4 do rozporządzenia 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. załącznik do nru 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r).
4. Uzgodnienia z Inwestorem i zainteresowanymi stronami;
5. Pomiar i inwentaryzacja do celów projektowych;
6. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2012.1137 z późn. zm.
7. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – Dz.U.2015.460
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2010.123.840 z późn. zm.
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz.U.2003.177.1729
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2004.140.1481
11. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2002.170.1393 z późn. zm.
12. 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.2003.220.2181 z późn.zm. W tym m in. p. 13
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.
14. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego – Dz.U.2004.140.1481.
15. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze - Dz.U.2008.132.840.
16. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U.1999.43.430 z późn. zm.

2. Przedmiot, cel i zakres projektu

Przedmiotem projektu jest rozbudowa ulicy Marszałka Józefa Piłsudskiego i odcinka ul. Tadeusza Kościuszki w Koszalinie. Głównym celem projektu jest lepsze wykorzystanie przestrzeni ulicy, poprawienie dostępności transportowej Koszalina i Pomorza Środkowego.

ZALĄCZNIK
do pisma nr 4000.9.2.18
z dnia 11.04.2018

Cele szczegółowe to:

- poprawienie wygody w transporcie indywidualnym i zbiorowym;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usprawnienie ruchu pieszego i rowerowego, rozwiązanie parkowanie,

Zakres robót budowlanych obejmuje :

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni do przenoszenia nacisku 115KN na oś,
- przebudowę istniejących chodników i budowie nowych,
- budowę ścieżki rowerowej, miejsc postojowych oraz zatok autobusowych,
- przebudowę skrzyżowań,
- renowacje terenów zielonych w obrębie robót,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej wraz z przyłączami,
- budowę i przebudowę kanalizacji sanitarnej,
- budowę sieci wodociągowej z odgałęzieniami i przyłączami,
- budowę sieci ciepłowniczej z przyłączami,
- budowę oświetlenia,
- usunięciu ewentualnych kolizji z sieciami infrastruktury technicznej,
- regulację wysokościową armatury w dostosowaniu do nowych rzędnych nawierzchni;

3.Opis stanu istniejącego i ruch drogowy

3.1 Istniejące rozwiązanie drogowe

W stanie istniejącym obszarze na przedmiotowym obszarze znajdują się drogi o nawierzchni bitumicznej wraz z obustronnymi chodnikami. Ruch odbywa się na zasadach ogólnych. Parkowanie na chodnikach i w zatokach, ruch rowerowy na jezdni i na chodnikach. Ulice łączy się za pomocą skrzyżowań zwykłych, na skrzyżowaniu Orłąt Lwowskich – Na ul. Traugutta znajduje się sygnalizacja świetlna.

Teren przez który przebiega ulica ma zabudowę mieszkaniową zwartą na odcinku od Pileckiego do Waryńskiego - Kościuszki, a na odcinku do ul. Traugutta - Orłąt Lwowskich zabudowę usługową, biurową, mieszkaniową.

Ulica Piłsudskiego poprzez ul Słupską stanowi wylot drogowy w kierunku Gdańska.

Na odcinku od Waryńskiego do Traugutta przebiegają linie komunikacji autobusowej, są przystanki z zatokami i wiatami. W pasie drogowym na chodnikach są wyznaczone miejsca postojowe, w zatokach postojowych są dwa postoje taksówek.

Stan techniczny ulicy Piłsudskiego jest zły, ulicy Kościuszki – średni.

W otoczeniu znajduje się pojedyncza zabudowa jednorodzinna, i wielorodzinna, usługowa przy

ZALĄCZENIE
do pisma nr 4000.8.2.18
z dnia 11.09.2018

ulicy Piłsudskiego znajdują się także: Kościół Wolnych Chrześcijan, Kościół Ewangelicko-
Metodystyczny, Przedszkole nr 7 w Koszalinie, Plac Zabaw Jacek i Agatka, Niepubliczny Zakład
Opieki Zdrowotnej na ul. Kościuszki oraz stacja paliw.

Projektowane rozwiązanie nie mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego,
konieczna jest regulacja pas drogowego Odległość jezdni względem istniejącej zabudowy nie
ulegnie zmianie. Obsługa terenów przyległych odbywa się poprzez zjazdy, bezpośrednio z drogi.

ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego w stanie istniejącym:

- droga powiatowa, Klasa Z (zbiorcza)
- szerokość jezdni od 8 m do 14m (2 pasy ruchu)
- Szerokość chodników zmienna od 2 m do 6,5 m.

ul. Tadeusza Kościuszki w stanie istniejącym:

- droga powiatowa, Klasa Z (zbiorcza)
- szerokość jezdni od 7m do 8 m (2 pasy ruchu)
- Szerokość chodników 3 m

3.2. Istniejące uzbrojenie:

W pasie drogowym projektowanej ulicy zlokalizowane są wszelkie sieci uzbrojenia terenu (z
wyjątkiem ciepłowniczej):

- wodociągi i przyłącza;
- kanał sanitarny
- kanał deszczowy
- kable SN i NN
- gazociąg;
- oświetlenie uliczne;
- sieci teletechniczne

W ramach inwestycji kolidujące sieci zostaną przebudowane lub zabezpieczone.

4. Opis projektowanego rozwiązania

Parametry projektowe dla ulic Kościuszki i Piłsudskiego od Pileckiego do Traugutta:

klasa techniczna Z - zbiorcza
kategoria - droga powiatowa;

ZAKAZ DZIAŁALNOŚCI
do piśm nr 4000.8.2.18
z dnia 11.04.2018

prędkość projektowa - 40 km/godz.
szerokość pasa ruchu - 3,0 m; (ruch autobusów)
szerokość pasa parkowania równoległego - 2,5 m;
szerokość drogi dla rowerów - 2,0 m (w miarę możliwości 2.5 m) ;
szerokość opaski między pasem parkowania równoległego a drogą dla rowerów (0,8m, min. 0,5m)
szerokość chodnika (min 2 pasy ruchu) - min 1,5 m (min 2,0 przy jezdni)
Szerokość pasa drogowego ulic - istniejąca z niezbędnymi poszerzeniami.

Parametry projektowe dla ulicy Piłsudskiego od Traugutta do Słupskiej:

klasa techniczna Z - ulica zbiorcza;
kategoria - droga powiatowa;
prędkość projektowa - 40 km/godz.
szerokość pasa ruchu - 3,0 m;
szerokość pasa parkowania równoległego - 2,5 m;
szerokość pasa parkowania prostopadłego - 4,5 m
plus pas manewrowy 2,0m między parkingiem prostopadłym a jezdnią
szerokość drogi dla rowerów - 2,0 m (w miarę możliwości 2.5 m) ;
szerokość opaski między pasem parkowania równoległego a drogą dla rowerów (0,8m, min. 0,5m)
szerokość chodnika (min 2 pasy ruchu) - min 1,5 m (min 2,0 przy jezdni)

Szerokość pasa drogowego ulic- istniejąca z niezbędnymi poszerzeniami.

Rozwiązanie sytuacyjne drogowe przedstawiono na rysunkach.

Pokazano początek i koniec projektowanego rozwiązania oraz końce projektowanych robót na połączeniach z ulicami dochodzącymi.

Zakres obejmuje rozbudowę jezdni wraz ze zjazdami i budową infrastruktury technicznej, przebudowę miejsc postojowych, zatok autobusowych, przebudowę i budowę chodników wraz z wykonaniem dróg dla rowerów.

- szerokość jezdni 6 m (2 pasy po 3 m),
- szerokość chodników -2m
- szerokość dróg rowerowych -2m
- regulacja wysokościowa armatury w dostosowaniu do nowych rzędnych nawierzchni;
- przebudowa lub zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia zlokalizowanego w sąsiedztwie robót drogowych w zakresie koniecznym dla usunięcia kolizji.

Projekt nie zmienia zasadniczo istniejącej organizacji ruchu. Wprowadza niezbędne uzupełnienia celem zapewnienia lepszych warunków dla bezpieczeństwa ruchu i funkcjonowania

ZABEZPIECZENIE
do pisma nr 4000.8.2.18
z dnia 11.04.2018r

drogi, ulicy, w określonych warunkach.

4.1 Elementy drogowe i komunikacyjne w projekcie zagospodarowania terenu

Rozwiązanie jezdni dla ruchu samochodowego

Projekt przewiduje wykonanie przebudowy jezdni i pozostałych elementów dla ruchu samochodowego bez generalnych zmian istniejącej organizacji ruchu. Zastosowano aktualnie obowiązujące parametry i zasady projektowania m. in. zmniejszono promienie łuków na skrzyżowaniach do wartości normatywnych. Przekrój dwupasowy bez zmian - 2x3,0m, na wlotach na skrzyżowania pasy dodatkowe 3,5 m.

Miejska komunikacja autobusowa.

W projekcie przyjęto funkcjonowanie komunikacji autobusowej jak w stanie istniejącym. Przewidziano podobne lokalizacje przystanków z zatokami i nowymi wiatami przystankowymi. Przy braku miejsca wiaty przystankowe zlokalizowano przy skosach wyjazdowych z zatoki.

Parkingi dla samochodów osobowych

Zaprojektowano stanowiska parkingowe dla samochodów osobowych prostopadłe i równoległe do jezdni. Ze względu na konieczność poprowadzenia drogi dla rowerów na jednym ciągu parkingów zastosowano parkowanie równoległe zamiast uprzedniego prostopadłego.

Rozwiązanie dla ruchu pieszego

Na przebudowanym odcinku ul. Piłsudskiego zaprojektowano chodnik o szerokości zmiennej od 2,0 - 6,0m na zewnętrznych stronach ulic, podobnie jak w stanie istniejącym.

Na przebudowanym odcinku ul. Kościuszko chodnik o szerokości zmiennej od 2,0 (w miarę możliwości 2,5m).

Rozwiązanie dla ruchu rowerowego

Zaprojektowano dwukierunkową drogę rowerową o szerokości 2,5m (min 2.0) na całej długości projektowanych odcinków po jednej stronie i połączono ją z drogami dochodzącymi.

Rozwiązanie odwodnienia

Przewiduje się odwodnienie wgłębne do projektowanej kanalizacji deszczowej przewidzianej do realizacji wg projektu branżowego wchodzącego w zakres projektu budowlanego przebudowy ulic.

ZALĄCZENIE
do planu nr 4000.8.2.18
z dnia 11.04.2018

Rozwiązanie oświetlenia.

Przewiduje się budowę nowego oświetlenia ulicy i likwidację oświetlenia istniejącego. Rozmieszczenie latarni spełniające wymogi oświetlenia (na podstawie obliczeń). Wykonanie oświetlenia przejść dla pieszych. Rozwiązanie według projektu branżowego wchodzącego w zakres projektu budowlanego przebudowy ulic.

Rozwiązanie zieleni

Z projektowanym rozwiązaniem bezpośrednio koliduje kilka drzew.

Kilka drzew znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie. Przewidziano zachowanie drzew w ciągu chodników. W sąsiedztwie chodników, drogi rowerowej i jezdni konieczne jest przycięcie gałęzi ograniczających widoczność i skrajnię drogową pieszą kołową lub rowerową. Przewidziano wycięciem drzew kolidujących z rozwiązaniem drogowym.

Zjazdy

Projekt zachowuje istniejące zjazdy obsługujące tereny przylegające do pasa drogowego. Nie ma możliwości eliminowania tych zjazdów.

4.2 Skrzyżowania i projektowana organizacja ruchu na skrzyżowaniach

Projekt adaptuje istniejące rozwiązania skrzyżowań z nieznacznymi korektami geometrii, które mają na celu dostosowanie do warunków normatywnych lub optymalizacji rozwiązania, jedynie na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki zaprojektowano rondo przejazdowe. Skrzyżowania przedstawiono na planie sytuacyjnym rys 1, poniżej podano uwagi i informacje do rozwiązań.

Piłsudskiego – Kościuszki-Waryńskiego

Małe rondo przejazdowe wpisane w istniejący zarys jezdni z nieznacznymi poszerzeniami. Geometria dostosowana do przejazdów autobusów i s. ciężarowych, przeprowadzenia pieszych i ruchu rowerów. Kształt wynika też z uwzględnienia przeprowadzenia uzbrojenia podziemnego.

Piłsudskiego – Sportowa

Wprowadzono azyle na przejściach przez ul. Piłsudskiego, a przejścia przez ul. Sportową i Moniuszki odsunięto od skrzyżowania o min 5,0m z uwzględnienie drzew do pozostawienia.

Piłsudskiego – Traugutta

Zwężono szerokości pasów na wlotach Piłsudskiego do 3,0m – pasy wlotowe i 3,5m pas na

ZALĄCZENIE
do pisma nr 6000-8.2.18
z dnia 11.04.2018

wylocie. Zwężenia pasów mają na celu powiększenie szerokości chodników, wprowadzenie drogi dla rowerów. Na wszystkich przejściach wykonano też przejazdy dróg rowerowych dla połączenia z istniejącymi drogami rowerowymi na ul. Traugutta i pieszo rowerowymi na ulicy Orłąt Lwowskich.

Rozwiązanie sytuacyjne (lokalizację przejść, linii zatrzymań) dostosowano do istniejących urządzeń sygnalizacji świetlnej, które odpowiednio dostosowano do nowego planu sytuacyjnego. Zmieniono soczewki sygnalizatorów S5 dla pieszych na wspólne dla rowerzystów i pieszych (S6/S5) na istniejących sygnalizatorach. Program dla S6 i S5 są takie same.

Zjazdy do zabudowy bez zmian.

Piłsudskiego – Karłowicza

Skorygowano wloty ul. Karłowicza do szerokości 6,0m i poprawiono geometrię skrzyżowania. Poszerzono chodniki na wlotach. Odsunięto przejścia na przepisową odległość od skrzyżowania.

Piłsudskiego - Chałubińskiego

Przeprojektowano nieco geometrię aby dostosować je dla autobusów wyjeżdżających z ul Chałubińskiego. Zaproponowano prowadzenie przebiegu drogi głównej w relacji Chałubińskiego – Piłsudskiego do centrum jednak propozycja ta nie została przyjęta. Ulica Chałubińskiego pozostaje podporządkowana. Przejście piesze tylko przez ul. Chałubińskiego. Ruch pieszych przez ulicę Piłsudskiego na przejściach oddalonych od skrzyżowania o ok 100m w sprawdzonych miejscach.

Piłsudskiego – Rolna

Geometrię wlotu z ul. Rolnej i przejście przez ul. Słupską pozostawiono bez zmian ze względu na wymagania formalne. Zaproponowano przebieg drogi głównej w relacjach Rolna – Piłsudskiego do centrum, nie zyskało to akceptacji – ul. Rolna pozostanie podporządkowana.

5. Opis projektowanej organizacji ruchu na odcinkach poza skrzyżowaniami

Projekt stałej organizacji ruchu sporządzony został w celu uspokojenia ruchu (szerokość jezdni na ulicach Kościuszki i Piłsudskiego – 6,0m)

Projekt nie zmienia wielu rozwiązań istniejącej organizacji ruchu. Pozostawiono istniejące zjazdy i podporządkowanie i pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach pozostaje bez zmian, Pozostaje sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu z ul. Traugutta. Wprowadza się elementy uspokojenia ruchu stosując azyle na niektórych przejściach dla pieszych.

ZALĄCZENIE
do pisma nr 4000.8.2.18
z dnia 11.04.2018 r.

Zaprojektowane zmiany wynikają też z wprowadzenia dodatkowego elementu – drogi dla rowerów i ronda przejazdowego na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki – Waryńskiego. Skorygowano rozwiązanie parkowanie w pasie drogowym,

Organizację ruchu przedstawiono na rysunku projektowanego zagospodarowania terenu.

Uwagi i wyjaśnienia do rozwiązań projektowanej organizacji ruchu.

Projektowana organizacja ruchu jest określona za pomocą znaków pionowych i poziomych oraz za pomocą zróżnicowania nawierzchni przeznaczonych dla różnych użytkowników.

Rozwiązanie nawierzchni

Zróżnicowano rodzaj i kolor nawierzchni pod kątem organizacji ruchu jak w projekcie:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego na jezdniach dla ruchu samochodowego,
- ścieżka rowerowa (kolor czerwony - kostka betonowa, a od ul. Traugutta do ul. Rolnej BA),
- parkingi dla samochodów osobowych kostka bet. czarna podział stanowisk k. czerwona;
- dla pieszych - nawierzchnia z kostki betonowej i płyt bet. - szara (kolor cementowy) ;
- miejsca postojowe dla niepełnosprawnych – kostka bet. niebieska;
- opaski bezpieczeństwa przy jezdni i przy budynkach z kostki kamiennej.

Przewidziano zastosowanie płytek ostrzegawczych na przystankach autobusowych komunikacji zbiorowej i na przejściach dla pieszych. Wykonać pas szer. 35cm z płytek ostrzegawczych zlokalizowany w odległości ok 0,3m od krawężnika.

6. Rozwiązanie oznakowania i wymagania dotyczące znaków.

Projekt zmienia ustalenia istniejącej organizacji ruchu, wymieniono znaki niezgodne z aktualnymi przepisami oraz uzupełniono znaki brakujące, wprowadzono także uspokojenie ruchu. Ustawienie znaków dostosowano do projektowanego, skorygowanego rozwiązania sytuacyjnego. W projekcie założono wymianę na nowe wszystkich znaków ze słupkami.

Znaki usytuowano przy jezdni, z zachowaniem skrajni poziomej min 0,5m (max 2,0m). Skrajnia pionowa na chodnikach 2,5m. Poza chodnikami znaków nie ustawiać niżej jak 2,20m.

Usytuowanie znaków w terenie winno nastąpić zgodnie z niniejszym projektem oraz według zasad określonych w załącznikach nr 1 ÷ 4 do rozporządzenia 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. załącznik do nr. 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r) tekst aktualny.

Słupki do znaków ocynkowane nie malowane. Zastosować słupki o śr. 60mm. Tablice znaków należy zakontrolować względem słupka, zastosować dodatkową śrubę mocującą obejmę znaku ze

ZALĄCZENIE
do pisma nr 4000.8.2.18
z dnia 11.09.2018v

słupkiem. Krawędzie podwójnie gięte, zamocowania uniemożliwiające obrót znaków. W każdym znaku pionowym należy zastosować dodatkowe śruby (3 sztuki na jednej obejmie) łączącą obejmę znaku ze słupkiem. Wszystkie znaki pionowe powinny być zamocowane na słupkach itp. na wysokości min. 2,5m licząc do dolnej krawędzi znaku lub tabliczki pod znakiem.

Wielkości znaków pionowych.

Należy zastosować znaki z grupy znaków średnich wykonanych z folii odblaskowej typu 2.

Wielkości znaków dla drogi rowerowej – mini.

Zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik do nru 220 poz. 2181 Dz. U. z 2003 r).

Miejsca dla niepełnosprawnych kostka niebieska, przejazdy dla rowerów w kolorze czerwonym, drogi dla rowerów z BA koloru czerwonego.

Szerokość stanowisk dla inwalidów 3,6m w ciągu parkingów. Szerokości pozostałych stanowisk 2,5m równe w poszczególnych ciągach.

Zastosowano ogrodzenia segmentowe U-12b celem oddzielenia, zabezpieczenia chodników od jezdni (187szt. dł. 2m) przy skrzyżowaniach. Segmenty z rur ocynkowanych w kolorze naturalnym (szarym), długość segmentu ok. 2,0m naroża zaokrąglone, jedna szczelina pozioma. Ostatni element dochodzący do skrzyżowania ma być wyposażony w podpórkę na stopę (3 szt dodatkowo) Nie stosować ogrodzeń ze szczelinami pionowymi i innymi ograniczającymi widoczność.

Oznakowanie poziome grubowarstwowe należy wykonać w technologii:

- strzałki kierunkowe, przejścia dla pieszych jako chemoutwardzalne grubowarstwowe gładkie
- linie segregacyjne, krawędziowe, ciągłe, przerywane jako chemoutwardzalne grubowarstwowe strukturalne
- symbole rowerzystów i symbole osoby niepełnosprawnej jako cienkowarstwowe

Wszystkie istniejące znaki pionowe należy wymienić na nowe co zostało uwzględnione w zestawieniu tabelarycznym.

Wszystkie znaki pionowe oraz barierki powinny zachowywać odstęp 0,5m od krawędzi jezdni (skrajnia pozioma) – wg załącznika dołączonego do projektu.

7. Zestawienie nowego oznakowania

Znaki pionowe

ZAPŁACENIE
do pism nr 1000.8.2.16
z dnia 11.04.2018r

Znaki zakazu

B-1	„zakaz ruchu w obu kierunkach”	1	0
B-2	„zakaz wjazdu”	2	1
B-5	„Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych”	2	0
B-6	Zakaz wjazdu ciągników rolniczych	1	1
B-33	„Ograniczenie prędkości”	2	0
B-35	„Zakaz postoju”	1	1
B-36	"zakaz zatrzymywania się"	10	8
B-43	„początek strefy ograniczonej prędkości”	1	1
B-44	„koniec strefy ograniczonej prędkości”	1	1

Znaki nakazu

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
C-12	„ruch okrężny”	8	6
C13	„Droga dla rowerów”	1	1
C13a	„Koniec drogi dla rowerów”	1	1
C13/16	"droga dla pieszych i rowerów"	34	20

Znaki informacyjne

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
D-1	Droga z pierwszeństwem	14	5
D-2	Koniec drogi z pierwszeństwem	7	0
D-3	Droga jednokierunkowa	1	1
D-6	"przejście dla pieszych"	31	5
D-6b	"przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów"	22	10
D-15	"przystanek autobusowy"	7	6
D-18	"parking"	19	1
D-18a	„parking-miejsca zastrzeżone”	6	0
D-18c	„parking z oznaczoną odległością”	2	1
D-19	„postój taksówek”	2	1
D-20	„koniec postoju taksówek”	2	2
D-21	„Szpital”	2	1
D-22	„punkt opatrunkowy”	2	0
D-29	„hotel”	3	2

Tabliczki do znaków

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
--------------	------	--------------	---------------

ZALĄCZENIE
do pisma nr 10001812.18
z dnia 11.04.2018

D-29	„hotel”	3	2
------	---------	---	---

Tabliczki do znaków

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
T-0	„tabliczka uzupełniająca”	1	0
T-16a	„tabliczka wskazująca miejsce wyjazdu karettek”	2	2
T-25a	Tabliczka wskazująca początek zakazu postoju lub zatrzymania	1	1
T-27	Tabliczka wskazująca że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci	4	0
T-29	"miejsce dla niepełnosprawnych"	6	6
T-30a	Tabliczka wskazująca sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni-równolegle do krawędzi jezdni-rów	12	9
T-30b	Tabliczka wskazująca sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni-prostopadle do krawędzi jezdni-rów	6	6

Tablice przedrogowskazowe

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość konstrukcji (kpl)
E-8	Drogowskaz do miejsca kąpielowego	1	0
E-12	Drogowskaz do punktu widokowego	1	2
E-22c	Informacja o obiektach turystycznych	1	2

Uwaga : wymiary i treść drogowskazów tablicowych i drogowskazów jak w stanie istniejącym

Znaki dodatkowe

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
F-6	Znak uprzedzający umieszczony przed skrzyżowaniem	3	6
F-10	Kierunki na pasach ruchu	2	4
U-5b z znakiem C-9	"słupek przeszkodowy"	13	13
U-12a	ogrodzenia segmentowe		275m
U-18a	„lustro drogowe”	1	0
Czerwona farba przejazdów dla rowerzystów			270m2

Ilość soczewek S5/S6 do zamontowania na sygnalizatorach – 8 sztuk

Na skrzyżowaniu z ul.Trugutta należy wykonać 4 dodatkowe sygnalizatory nad jezdnią na nowych słupach stalowych z wysięgnikami ustawionych w miejscu istniejących

Z.A.L.A. 2018
do pisma nr 1000/8.2.18
z dnia 17.01.2018

Istniejące znaki należy usunąć: A-7, A-17, A-30, B-5, B-36, C-13a, C13/16, D-1, D-2, D-4a, D-6, D-6b, D-15, D-18, D-18a, D-19, D-20, D-21, D-29, E-8, E-12, F-10, T-0, T-3, T-21, T-27, T-29, T-30a, T-30il, U-5b z znakiem C-9

6.2. Znaki poziome

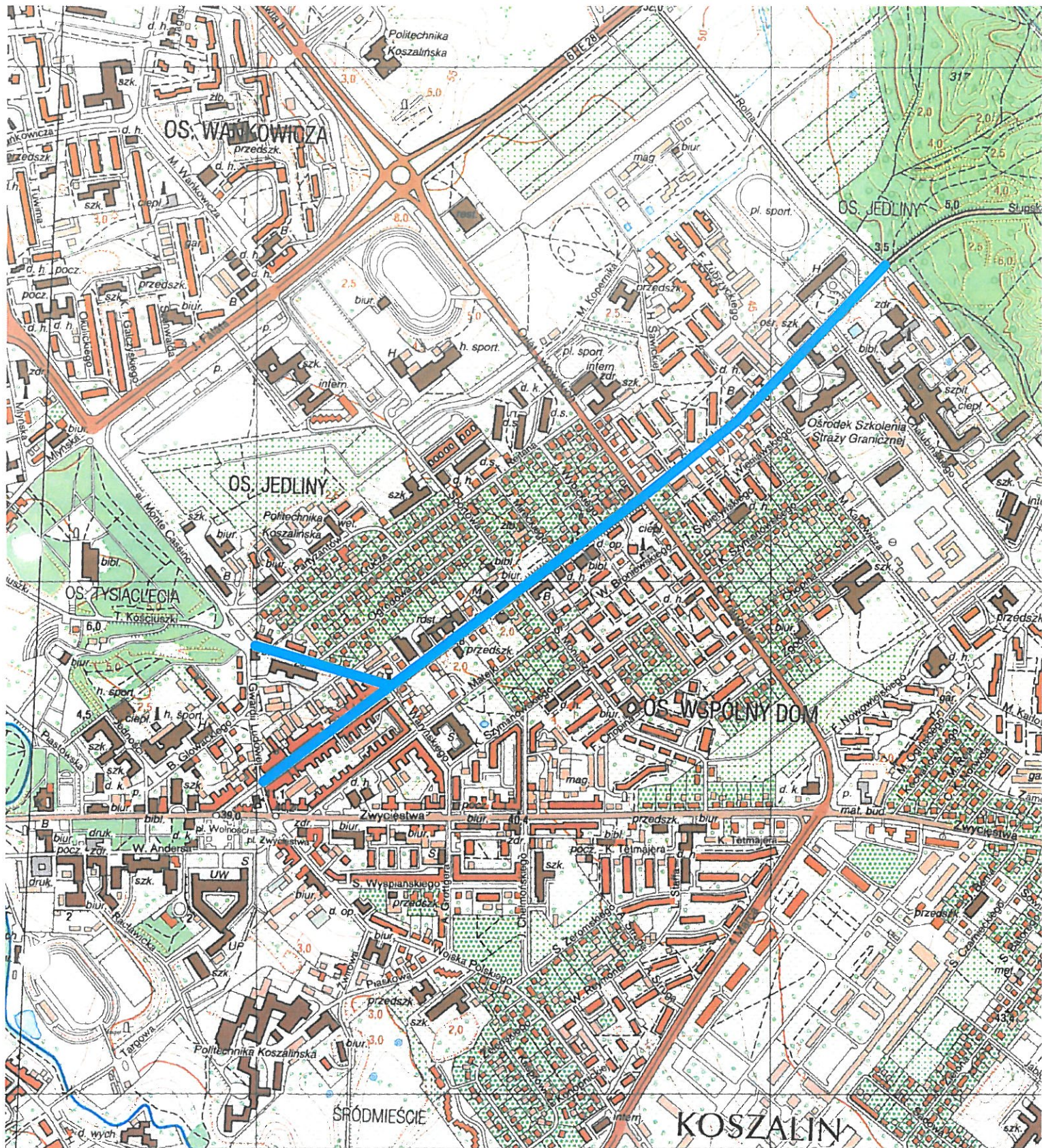
Symbol znaku (linii)	Opis	Zużycie jednostkowe	Obmiar
P-1b	"linia pojedyncza przerywana-krótka"	0,04m ² /mb	198mb
P-1c	"linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroka"	0,12m ² /mb	225mb
P-1c	„linia pojedyncza przerywana-wydzielająca”	0,12m ² /mb	210mb
P-2b	„linia pojedyncza ciągła-szeroka”	0,24m ² /mb	139mb
P-3b	„linia jednostronnie przekraczalna krótka”	0,18m ² /mb	13mb
P-4	"linia podwójna ciągła"	0,24m ² /mb	777mb
P-6	„linia ostrzegawcza”	0,08m ² /mb	581mb
P-7a	„linia krawędziowa-przerywana szeroka”	0,12m ² /mb	33mb
P-7b	"linia krawędziowa-ciągła szeroka"	0,24m ² /mb	116mb
P-8a	„strzałka kierunkowa na wprost”	1,21m ²	4 sztuki
P-8b	„strzałka kierunkowa w lewo”	1,49m ²	4 sztuki
P-8d	„strzałka kierunkowa w prawo”	1,49m ²	11 sztuk
P-8f	„ strzałka kierunkowa na wprost lub w prawo”	2,19m ²	6 sztuk
P-10	"przejście dla pieszych"	0,5m ² /mb	482m ²
P-11	"przejazd dla rowerzystów”	0,5m ² /mb	86m ²
P-13	"linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów"	0,2625m ² /mb	73mb
P-14	"linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów"	0,375m ² /mb	129mb
P-21	"Powierzchnia wyłączona”		28m ²
P-23	"rower"	0,662m ² /m ²	51.64m ²
P-24	"miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej"	0,76m ² /m ²	6.08m ²

7. Termin wprowadzenia oznakowania

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: czerwiec 2019 do październik 2020
Istniejące znaki, które w wyniku przebudowy muszą być przestawione, a ustalenia na nich zawarte są obowiązujące przez cały czas, należy przestawić na początku robót w miejsce docelowe lub jeśli będą kolidowały z robotami w miejsca tymczasowe.

opracował mgr inż Bartosz Sontowski

ZABAWNIK
do pisma nr 4000.8.2.18
z dnia 11.05.2018













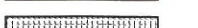
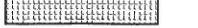


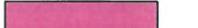






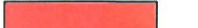






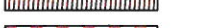



PROJEKT WYKONAWCZY			
Rozbudowa ulic: M.J.Piłsudskiego, T.Kościuszki w Koszalinie			
RYSUNEK		Orientacja	
<p>— lokalizacja</p>			
Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Jan Sontowski 75-644 Koszalin Swierkowa 27 tel.:(0-94) 347 32 15		projektował: mgr inż. Bartosz Sontowski	
		uprawnienia do proj. bez ograniczeń w spec. drogowej nr ZAP/0115/P000/07	
DROGI ULICE MIASTA		sprawdził br. drogową: mgr inż. Jan Sontowski	
		upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr A/P0/8300/40/84 WBP/PANB Koszalin	
		DATA marzec 2017	
		SKALA 1:10000	
		NR RYSUNKU	

ZALECENIE

do pisma nr 10000.8.02.100

z dnia 17.04.2018

LEGENDA

	krawężnik peronowy
	krawężnik uliczny wys.12cm
	opornik betonowy
	krawężnik wys. 2cm z fazą (zabruki i zjazdy) wys. 0cm (na przejściach)
	obrzeże betonowe wys.0cm
	linie podziałowe m. parking. i krawędzie zjazdów– kostka bet.z fazą,czerwona o szer.20cm
	koncepcja przebudowy ul.Pileckiego
	odbudowywane ogrodzenia (nowy cokół+plot z odzysku)
	miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych–kostka bet.typu H z fazą,niebieska
	zjazdy–kostka bet. z fazą,czarna
	chodniki–kostka bet. bez fazy,szara
	chodniki–płyta chodnikowa lastrykowa wtórnie uszorstkniona,szara
	zabruki– kostka kamienna 18x18cm
	parkingi–kostka bet. typu H z fazą,czarna
	zabruki– kostka kamienna 10x10cm
	droga rowerowa–nawierzchnia bitumiczna,czerwona
	droga rowerowa–kostka bet. bez fazy,czerwona
	droga rowerowa–płyta chodnikowa lastrykowa wtórnie uszorstkniona,czerwona
	zatoki autobusowe–kostka kamienna 18x18cm
	wzmocniony chodnik (przy stacji paliw)–kostka bet. bez fazy,szara
	wzmocniona droga rowerowa (przy stacji paliw)–nawierzchnia bitumiczna,czerwona
	chodnik przy przejściach i zatokach dla osób niewidomych – płyty z wypustkami
	chodnik przy pomniku przyrody (drzewo nr 41)–naw.żywiczna,wodoprzepuszczalna,szara
	droga rowerowa przy pomniku przyrody (drzewo nr 41)–naw.żywiczna,wodoprzepuszczalna,czerwona
	zjazd przy pomniku przyrody (drzewo nr 41)–naw.żywiczna,wodoprzepuszczalna,czarna
	istniejące drzewa (obudowanie kostką kamienną)
	koncepcja przebiegu drogi rowerowej
	wiaty przystankowa
	proj.oświetlenie przejść dla pieszych
	proj.oświetlenie uliczne
	D-6 –proj. znak drogowy
	B-36 –istn. znak drogowy (do usunięcia)
	ogrodzenie segmentowe

Z A L A G O W A
do pisma nr 4009.8.2.18
z dnia 11.04.2018