



DROGI ULICE MIASTA

Teczka nr 7

PROJEKT WYKONAWCZY

„Rozbudowa ulicy 1-go Maja w Szczecinku”

INWESTOR: Miasto Szczecinek, Plac Wolności 13, 78-400 Szczecinek

ORGANIZACJA RUCHU I OZNAKOWANIE

Zawartość opracowania:

Uzgodnienia

Opis techniczny

Plan orientacyjny

1. Projekt docelowego oznakowania drogi

skala 1 : 500

główny projektant, proj. branży drogowej: mgr inż. Jan Sontowski
upr § 2 ust.1, § 5 ust.1, § 13 ust.1p.3b nr A/PB/8300/40/84 WBPPA/NB Koszalin
opracował mgr inż. Tomasz Pior

Koszalin 07.2009

1

STAROSTWO POWIATOWE
W SZCZECINKU
ul. 28 Lutego 16
78-400 SZCZECINEK

Szczecinek, dnia 29.07.2009 r.

KT.5420/30/09

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

dot. zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu w m. Szczecinek w ciągu dróg powiatowych na skrzyżowaniach ulic: Jana Pawła II z 1 Maja, Kaszubska z 1 Maja i Koszalińska z 1 Maja.

Na podstawie § 8 ust.2 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. Nr 177 poz. 1729) **zatwierdzam projekt stałej organizacji ruchu.**

Wprowadzenie zmian organizacji ruchu jest niezbędne w związku z przebudową ul. 1 Maja w Szczecinku.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów na drogach /Dz. U. Nr 170 poz. 1393/.

O rozpoczęciu i zakończeniu prac należy powiadomić tut. starostwo.

Otrzymuje:

1. Komendant Powiatowy Policji
w Szczecinku
2. Urząd Miasta
w Szczecinku
3. Powiatowy Zarząd Dróg
w Szczecinku
4. a.a

Z. up. STAROSTY

Anna Samek
INSPEKTOR
w Wydziale Komunikacji, Transportu i Dróg

Szczecinek 13.07.2009 r.

TI - 7041-1/1/08

Autorska Pracownia Projektowa
mgr inż. Jan Sontowski
ul. Świerkowa 27
75-644 Koszalin

Dotyczy: projektu przebudowy ulicy 1-go Maja w Szczecinku wraz z infrastrukturą towarzyszą

Urząd Miasta Szczecinek, Wydział Techniczno-Inwestycyjny w odpowiedzi na wniosek projektanta z dnia 08.07.2009 r.

uzgadnia bez uwag w zakresie róg gminnych

przedłożony projekt budowlany przebudowy ulicy 1-go Maja w Szczecinku wraz z infrastrukturą towarzyszą, oraz opiniuje pozytywnie docelowe rozwiązania skrzyżowania ulicy 1-go Maja z ul. Narutowicza (droga krajowa Nr 11) a także skrzyżowania ulicy 1-go Maja z ul. Jana Pawła II i włączenia jej do ulicy Koszalińskiej.

Sposób docelowych rozwiązań projektowych dotyczących skrzyżowania ulicy 1-go Maja z ul. Narutowicza (droga krajowa Nr 11) wymaga uzgodnienia z GDDKiA O/Szczecin, oraz uzgodnienia z Powiatowym Zarządem Dróg w Szczecinku w zakresie skrzyżowania ulicy 1-go Maja z ul. Jana Pawła II i włączenia jej do ulicy Koszalińskiej.

Inwestycja będzie realizowana z zachowaniem przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Z poważaniem

Otrzymują:
1/ Adresat
2/ Wydz. TI UM a/a

DYREKTOR WYDZIAŁU

mgr inż. Anna Mista

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

**dotyczy: zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu w ciągu dróg powiatowych
na skrzyżowaniach ulic: Jana Pawła II/1 Maja, Kaszubska/1 Maja oraz Koszalińska/1 Maja
w Szczecinku w związku z przebudową drogi gminnej - ul. 1 Maja w Szczecinku**

Zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r.
w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym ruchem
(Dz.U. nr 177, poz. 1729)

o p i n i u j ę p o z y t y w n i e

przedłożony projekt stałej organizacji ruchu w ciągu dróg powiatowych na skrzyżowaniach ulic:
Jana Pawła II/1 Maja; Kaszubska/1 Maja; oraz Koszalińska/1 Maja w Szczecinku, z następującymi
uwagami:

- **na rys. 1.1** w obrębie skrzyżowań z ul. Jana Pawła II / 1 Maja oraz Kaszubska/1 Maja
zastosować linie warunkowego zatrzymania (P-14) przed przejściami dla pieszych,
- przy skrzyżowaniu ulicy 1 Maja z ul. Jana Pawła II, zamiast znaku A-7 na ul. 1 Maja
zastosować znak B-20 z linią P-12 (zgodnie z istniejącym obecnie oznakowaniem),
- w obrębie skrzyżowania ul. Kaszubskiej z ul. 1 Maja, wyznaczyć miejsce wjazdu
na zaprojektowany ciąg pieszo-jezdny na ul. 1 Maja, dla rowerzystów jadących z ul. Ka-
szubskiej w stronę ul. Jana Pawła II,
- za zjazdem na działkę nr 62 obr. 13 (w kierunku ul. Jana Pawła II), wprowadzić znak B-9
„zakaz wjazdu rowerów”,
- przedłużyć pas dzielący jezdnię zjazdu na dworzec PKS, tak aby powstał azyl dla pieszych,
- przejście dla pieszych na zjeździe do dworca PKS oznakować znakami D-6,
- w przypadku wykonania jako pierwszej przebudowy ul. Jana Pawła II, na skrzyżowaniu ulic
1 Maja i Jana Pawła II obowiązywać będzie schemat organizacji ruchu opracowany
dla ul. Jana Pawła II.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Starostwo Powiatowe w Szczecinku
Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg
ul. 28 Lutego 16, 78-400 Szczecinek
3. A/a

DYREKTOR POWIATOWEGO ZARZĄDU DRÓG
Szczecinek

mgr inż. Włodzimierz Fil

Szczecinek 13.07.2009 r.

TI – 5510 -1/11/09

Autorska Pracownia Projektowa
mgr inż. Jan Sontowski
ul. Świerkowa 27
75-644 Koszalin

Dotyczy: projektu docelowej organizacji ruchu projektowanej przebudowy ulicy 1-go Maja w Szczecinku.

Wydział Techniczno – Inwestycyjny Urzędu Miasta Szczecinek działając w imieniu zarządcy drogi, zgodnie z § 7 ust.2 pkt. 4.1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,

opiniuje pozytywnie

przedłożony projekt docelowej organizacji ruchu przebudowywanej ulicy 1-go Maja w Szczecinku.

Z poważaniem

Otrzymują:

1/ Adresat

2/ Wydz. TI UM Szczecinek a/a

DYREKTOR WYDZIAŁU

mgr inż. Anna Mista

**Opis techniczny
do projektu organizacji ruchu ulicy 1-go Maja
w Szczecinku**

1. Przedmiot projektu

Niniejszy projekt organizacji ruchu obejmuje wykonania oznakowania ulicy 1-go Maja w Szczecinku w ramach projektowanej przebudowy ulicy 1-go Maja w Szczecinku. Obejmuje również skrzyżowanie z ul. Narutowicza znajdujące się w granicach pasa drogowego drogi krajowej Nr 11. Projekt nie obejmuje początkowego odcinka ulicy będącego deptakiem.

2. Zakres przebudowy ulicy 1-go Maja

Zakres przebudowy obejmuje:

- korektę rozwiązania geometrycznego celem poprawienia bezpieczeństwa i przepustowości;
- remont i wzmocnienie nawierzchni jezdni;
- przebudowę i uzupełnienie chodników i dróg dla rowerów;
- przebudowę urządzeń odwadniających (przepust i kanał deszczowy);
- uzupełnienie urządzeń odwadniających (kanał deszczowy, osadnik, separator i wpusty);
- przebudowę i rozbudowę oświetlenia;
- usunięcie i zabezpieczenie kolizji z istniejącym uzbrojeniem

Ze względu na konieczność zmiany na znacznej długości granic pasa drogowego, dla ulicy 1-go Maja użyto określenia „rozbudowa”.

Projekt nie powoduje zmiany granic pasa drogowego drogi krajowej Nr 11 (ul. Narutowicza).

3. Stan istniejący ul. 1-go Maja

i projektowana przebudowa lub rozbudowa na poszczególnych odcinkach trasy

3.1 Podstawowe założenia projektowanego rozwiązania

Projektowane rozwiązanie jest przedstawione na projekcie zagospodarowania terenu oraz na przekrojach normalnych przewidzianych dla kolejnych odcinków trasy.

Podstawowe parametry ulicy

Klasa lokalna

Prędkość projektowa $V_p = 40$ km/godzinę.

Od km 0+ 000 do km 0+808 ulica przebiega przez tereny mieszkaniowe, usług i zieleni.

Od km 0+808 do końca trasy ulica przebiega przez tereny przemysłowe

Rozwiązanie organizacji ruchu pokazano na PZT (projekt zagospodarowania terenu)

3.2 Rozwiązanie poszczególnych elementów ulicy.

Na całej długości trasy z wyjątkiem odcinka początkowego i końcowego zastosowano typowy przekrój uliczny z jezdnią, chodnikami, drogą dla rowerów, a w przypadku szerszego pasa drogowego również z pasem zieleni

Przewidziano adaptację polegającą na remoncie lub przebudowie stanu istniejącego z regulacją do wymiarów projektowanych oraz przewidziano rozbudowę o nowe elementy na poszczególnych odcinkach ulicy.

Jezdnia.

Szerokość 6,0m (z wyjątkiem odcinków na początku i końcu ulicy)

Praktyczne na całej długości o przekroju ulicznym zaprojektowano ścieki przykrawężnikowe z kostki betonowej lub kamiennej.

Na odcinkach występowania ścieków przykrawężnikowych szerokość między krawężnikami będzie również wynosić 6,0m

Chodniki

Wykonanie chodnika po stronie lewej na całej długości

Wykonanie chodnika po stronie prawej do skrzyżowania z ul. Narutowicza.

Szerokość chodnika min. 1,5 m, przy jezdni min. 2,0m.

Droga dla rowerów.

Wykonanie drogi dla rowerów o szerokości 1.5m po stronie lewej na całej długości ulicy.

Jako zasadę przyjmuje się, że droga dla rowerów będzie bliżej jezdni, a chodnik dalej od jezdni.

Zjazdy

Projekt nie zmienia ilości ani lokalizacji istniejących zjazdów.

Rozwiązanie wysokościowe

Na skrzyżowaniach i na trasie nawiązano do stanu istniejącego. Nowe rzędne jezdni wynikają ze wzmocnienia, pogrubienia, nawierzchni jezdni. Na chodnikach wysokości pozostają podobne do istniejących, dzięki odpowiedniemu rozwiązaniu krawężników i ścieków przykrawężnikowych.

3.3 Projektowana przebudowa lub rozbudowa na poszczególnych odcinkach trasy

Od km 0+000 do 0+320

Przekrój uliczny jezdni o szerokości od 5,8m do 6,4m chodniki obustronne o szerokości 2,0- 3,0m.

Chodniki przy jezdni, od km 0+190 chodnik lewy oddzielony od jezdni pasem zieleni. Zabudowa obustronna przy granicach pasa drogowego.

Na odcinku od początku projektu do ul. Jana Pawła przebudowa nawiązująca do ciągu pieszego – zastąpienie krawężników ulicznych ściekami, zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego dla ruchu kołowego a nawierzchni z kostki dla pieszych. Przebrukowania z kostki w poprzek jezdni z betonu asfaltowego. Na przejściu przed skrzyżowaniem z ul. Jana Pawła wprowadzenie przekroju ulicznego i oznakowanie przejścia dla pieszych i drogi dla rowerów.

Na odcinku od Jana Pawła adaptacja istniejącego przekroju normalnego ulicy, z poszerzeniem chodnika po stronie zachodniej kosztem zwężenia jezdni do 6,0m i wprowadzenie drogi dla rowerów na szerszym chodniku.

Od km 0+320 do 0+540

Przekrój uliczny jezdni o szerokości od 5,8m do 6,4m chodniki obustronne o szerokości 2,0- 3,0m oddzielone od jezdni pasem zieleni ok 1,0 – 2,0m. W pasie zieleni drzewa.

Adaptacja z dobudową drogi dla rowerów po lewej stronie ulicy.

Od km 0+540 do 0+808

Przekrój uliczny jezdni o szerokości od 5,8m do 6,4m chodnik jednostronny o szerokości 1,5-2,0m

Zabudowa obustronna po prawej stronie ulicy. Po stronie lewej od km 0+600 tereny ogrodów

działkowych. Przy skrzyżowaniu w km 0+760 stacja paliw (obecnie nieczynna). Po stronie lewej

kanal deszczowy k500 ułożony w zasypnym rowie, kanał ten odprowadza wodę z rowów

dochodzących do ulicy. Na granicy z terenem drogi Nr 11 przepust pod ul. 1-go Maja w ciągu rowu

biegnącego równolegle do ulicy Narutowicza.

Regulacja szerokości jezdni do 6.0m , adaptacja chodnika po prawej stronie oraz zaprojektowanie chodnika i drogi dla rowerów po drugiej (lewej) stronie ulicy.

Od km 0+808 do 0+862

Skrzyżowanie z ul. Narutowicza, pas drogowy drogi Nr 11. Projektowana zmiana organizacji ruchu – wykonanie dwóch skrzyżowań pod kątem prostym zamiast jednego pod kątem ostrym.

Wykonanie dodatkowego przejścia i przejazdu dla rowerów przez ul. Narutowicza i1-go Maja.

Od km 0+862 do 1+220

Przekrój drogowy obsługa przyległych terenów. Od km880 do km 1+020 po prawej stronie tereny garaży, dalej zabudowa lub zagospodarowanie terenów o funkcji składowo – przemysłowej po obu stronach ulicy. Po stronie lewej rów drogowy będący elementem odwodnienia terenów połączony z rowami dochodzącymi z lewej strony. Rów jest częściowo zasypany. Na odcinkach jest w nim ułożona kanalizacja deszczowa odprowadzająca wody z zagospodarowanych (utwardzonych) terenów przyległych.

Adaptacja stanu istniejącego z dobudowa drogi dla rowerów i chodnika po lewej , zachodniej, stronie drogi .

Od km 1+220 do 1+350

Przekrój półhuliczny jezdni szerokości ok 6,0m chodnik 1.5m. Ulica przebiega równolegle do terenów kolejowych. W km 1+345 pod ulicą jest przepust łączący rów drogowy z poprzedniego odcinka z rowem przebiegającym wzdłuż terenów kolejowych. Odpływ wody z rowów przepustem pod korpusem kolejowym.

Adaptacja stanu istniejącego z dobudowa drogi dla rowerów i przebudową chodnika po lewej stronie.

Korekta łuku w taki sposób, aby zejść z terenów kolejowych.

Od km 1+350 do km 1+570

Odcinek o końcowy ulicy zagospodarowany w taki sposób aby zapewnić dojazd dużych samochodów oraz parkowanie, przekrój uliczny. Prowadzenie ruchu pieszych po jezdni.

Zaprojektowano korektę przekroju poprzecznego, przesunięcie jezdni i parkingów w prawo, Dobudowa drogi dla rowerów i chodnika po lewej , południowej stronie.

Od km 1+570 do km 1+760

Odcinek ulicy o nawierzchni gruntowej w stanie bardzo złym. .Chodnik z płyt betonowych ograniczony krawężnikiem i obrzeżem.

Rozwiązanie na odcinku końcowym wynika z braku możliwości poszerzenia pasa drogowego.

Zaprojektowano połączenie jezdni zawężonej do jednego pasa ruchu, chodnika i drogi dla rowerów.

Na odcinku tym występuje mały ruch pieszy i kołowy. Chodnik o wzmocnionej nawierzchni ma umożliwić mijanie się samochodów, oczywiście z uwzględnieniem pierwszeństwa pieszych gdy będą na chodniku.

Zakaz przejazdu samochodów ciężarowych ze względu na wymagania wynikające z otoczenia drogi oraz parametry trasy, zakrętu w km 1+760 oraz na skrzyżowaniu na końcu trasy.

Od km 1+760 do 1+891

Odcinek przebiegający poniżej nasypu ulicy Koszalińskiej. Nawierzchnia z betonu asfaltowego ma zmienną szerokość. Brak jest chodnika lub chodnik ma nawierzchnię gruntową. Ulica jest zakończona na włączeniu do ulicy Koszalińskiej w postaci placu dającego dojazd do tej ulicy i kilku zakładów.

Zakaz przejazdu samochodów ciężarowych ze względu na niedostateczne parametry trasy, zakrętu w km 1+760 oraz na skrzyżowaniu na końcu trasy.

Zaprojektowano uporządkowanie nawierzchni i organizacji ruchu w istniejących granicach pasa drogowego.

3.4 Projektowane rozwiązanie skrzyżowań

Na większości skrzyżowań przyjęto adaptację istniejących rozwiązań.
Zaprojektowano korekty na następujących skrzyżowaniach.

Rondo na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II.

Na skrzyżowaniu tym ma być zrealizowane małe rondo przejazdowe według osobnego, innego projektu. Konieczna jest drobna korekta tego rozwiązania. Zaprojektowano poszerzenie chodnika na narożniku przy budynku Nr 20 ze względu na konieczność przeprowadzenia drogi dla rowerów. Przesunięto w tym celu krawężnik jezdni ulicy 1-go Maja. Uzupełniono przebieg drogi dla rowerów przez ul. Jana Pawła II przy projektowanym przejściu.

Skrzyżowanie z ulicą Szkolną

Zaprojektowano rozwiązanie nawierzchni podobne jak na zjazdach publicznych przy zachowaniu istniejących szerokości jezdni i chodników. Na zjeździe nawierzchnię jezdni ul. Szkolnej podniesiono do rzędnych chodnika.

Skrzyżowanie z ul. Kaszubska.

Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane, którego jezdni mieści się w zasadzie w obszarze jezdni istniejącej. Na wlocie w kierunku centrum zaprojektowano nowe przejście przez jezdnię z azylem. Na wlocie ul. Kaszubskiej zaprojektowano wyspę wybrukowaną w celu skanalizowania ruchu pojazdów i podkreślenia podporządkowania ul. Kaszubskiej. Na łukach, na których może wystąpić najazd krawędzi zaprojektowano wybrukowanie zabezpieczające. Rozwiązanie jest sprawdzone na przejazd autobusów i pojazdów ciężarowych. Uzupełniono też odcinek brakującego chodnika wzdłuż ulicy Kaszubskiej oraz wyznaczono oznakowaniem poziomym przejście przez zjazd na dworzec autobusowy.

Skrzyżowanie z drogą Nr 11 (ul. Narutowicza).

Zaprojektowano przebudowę istniejącego rozwiązania. Nowa jezdni mieści się w obrysie jezdni istniejącej.

Istniejące skrzyżowanie z ul. Narutowicza jest zlokalizowane w km 0+842 ulicy 1-go Maja.

Aktualnie jest skrzyżowanie zwykłe. Drogi krzyżują się pod kątem 45% co ma negatywny wpływ na warunki bezpieczeństwa i przepustowość.

Zaprojektowano zmianę organizacji ruchu – wykonanie dwóch skrzyżowań pod kątem prostym zamiast jednego pod kątem ostrym.

Ulicą Narutowicza przebiega ciąg drogi krajowej Nr 11, ulica prowadzi ruch tranzytowy w ciągu drogi Nr 11 oraz ruch miejski między odległymi częściami miasta.

Ulica 1-go Maja zapewnia dojazd do terenów przy niej zlokalizowanych:

- w kierunku południowym do centrum, terenów mieszkaniowych i dworca autobusowego;
- w kierunku północnym do terenów przemysłowo – składowych.

Na skrzyżowaniu ulice dochodzące do skrzyżowania mają następujące parametry:

- ul. Narutowicza – droga krajowa Nr 11
- przekrój drogowy, klasa G;
- jezdni o szer. 7.0m z BA;
- chodnik (i droga dla rowerów) szer. 2,0m z płyt chodnikowych 50x50 ;
- między chodnikiem a jezdnią pas zieleni ze szpalerem dużych drzew (topole)
- wzdłuż drogi przewidziano rezerwę terenu na budowę drugiej jezdni.

- 1-go Maja – droga gminna
- przekrój uliczny, klasa L;
- jezdnia szer 6,0m z BA;
- chodniki jednostronny przy jezdni

Skrzyżowanie z ul. Koszalińską

Zaprojektowano rozwiązanie identyczne jak w stanie istniejącym. Zakres robót nawierzchniowych obejmuje powierzchnię w złym stanie technicznym.

3.5 Rozwiązanie nawierzchni

Na ulicy Narutowicza przewidziano nawierzchnię dla ruchu KR4

- warstwa ścieralna o grubości 5 cm z BA
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca grubości min 3 cm
- frezowanie nawierzchni do wymaganego profilu,

Frezowanie ma na celu usunięcie nierówności spowodowanych skoleinowaniem nawierzchni.

Na ulicy 1-go Maja przewidziano nawierzchnię dla ruchu KR3

- warstwa ścieralna o grubości 5 cm z BA
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca grubości min 3 cm
- frezowanie nawierzchni do wymaganego profilu,

Frezowanie ma na celu usunięcie nierówności i fragmentów zniszczonej nawierzchni.

Chodniki

- 8cm kostka betonowa szara (cementowa)
- 3 cm podsypka cementowo - piaskowa
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego
- 15 cm piasek

Nawierzchnia dostosowana do najazdu samochodów osobowych i utrzymania sprzętem mechanicznym.

Drogi dla rowerów

- 8cm kostka betonowa czerwona bez fazy.
- 3 cm podsypka cementowo - piaskowa
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego
- 15 cm piasek

Nawierzchnia dostosowana do najazdu samochodów osobowych i utrzymania sprzętem mechanicznym.

Zjazdy

Nawierzchnia na zjazdach jest taka sama jak na chodnikach lub drogach rowerowych, przez które przechodzą. Kolor nawierzchni wg PZT.

5. Przebudowa urządzeń i uzbrojenia w pasie drogowym

Przebudowa oświetlenia drogowego

Rozwiązanie ujęto w projekcie branżowym będącym częścią niniejszego projektu

Zgodnie z podanymi warunkami Inwestora (UM w Szczecinku) wzdłuż ulicy 1-go Maja zaprojektowano nowe oświetlenie z osobnym zasilaniem, które będzie własnością Miasta. Oświetlenie istniejące wzdłuż ulicy 1-go Maja do rozebrania. Na ciągu oświetlenia ul. 1-go Maja zaprojektowano na obszarze skrzyżowania jedną dodatkową latarnię w taki sposób, aby podkreślić załamanie trasy i podporządkowanie ul. 1-go Maja.

Zgodnie z otrzymanymi warunkami na skrzyżowaniu przewidziano również możliwość awaryjnego połączenia, w przypadku gdyby wystąpiła awaria zasilania na linii oświetleniowej wzdłuż ulicy Narutowicza lub 1-go Maja.

Projekt nie przewiduje zmian istniejącego oświetlenia wzdłuż ulicy Narutowicza.

Przebudowa i rozbudowa odwodnienia drogowego

Rozwiązanie ujęto w projekcie branżowym będącym częścią niniejszego projektu

Na całej ulicy zaprojektowano odwodnienie wgłębne do wpustów deszczowych odprowadzonych do istniejącej kanalizacji deszczowej. W ramach rozbudowy ulicy 1-go Maja ujęta jest rozbudowa kanalizacji deszczowej na odcinkach, na których obecnie nie występuje:

- od ulicy Szkolnej do ul. Kaszubskiej;
- przedłużenie kanału przy ogrodach działkowych między Wiatraczną a Narutowicza;
- wykonanie nowego kanału od ul. Narutowicza do terenów kolejowych;
- przedłużenie kanału na końcowym odcinku trasy.

Zaprojektowano również nowe odprowadzenie deszczówki i wód roztopowych do rowu biegnącego wzdłuż ulicy Narutowicza wraz z urządzeniami oczyszczającymi.

Projektowany nowy kanał przebiega pod ulicą Narutowicza. Pod jezdnią drogi Nr 11 ma być wykonany przeciskiem (metodą bez rozbierania nawierzchni jezdni).

Drzewa i zieleń

Na powierzchniach poza projektowanymi nawierzchniami zostaną wykonane lub odtworzone trawniki. Ze względu na wymagania widoczności na skrzyżowaniach projekt nie przewiduje sadzenia drzew ani krzewów w ich sąsiedztwie.

Sadzenie drzew przewidziano w pasie terenu drogi na odcinku równoległym do terenów kolejowych i w sąsiedztwie garaży.

Przebudowa uzbrojenia

W ramach rozbudowy ulicy 1-go Maja przewidziane są również zabezpieczenia uzbrojenia istniejącego na odcinkach kolizji z rozwiązaniem drogowym.

6 Projektowane rozwiązanie organizacji ruchu

Projekt nie zmienia istniejących podstawowych ustaleń organizacji ruchu.

Na całej długości trasy (z wyjątkami) ulica 1-go Maja jest główna.

Ulica 1-go Maja jest i pozostaje podporządkowana na następujących skrzyżowaniach.

- z ulicą Jana Pawła II,
- z ulicą Narutowicza;
- z ul. Koszalińską.

Przejazd na końcowym odcinku ulicy 1-go Maja, na którym aktualnie nie ma nawierzchni, pozostaje niedostępny dla samochodów ciężarowych.

7. Wymagania dotyczące znaków.

Rozmieszczenie znaków pionowych i poziomych podano na projekcie zagospodarowania terenu

Usytuowanie znaków 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 nru 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r).

Projekt, w tym rozmieszczenie znaków wzdłuż drogi są zapisane elektronicznie w dowiązaniu do układu współrzędnych geodezyjnych.

Oznakowanie poziome cienkowarstwowe. Przewidziano wykonanie oznakowania poziomego na wszystkich przejściach przez jezdnię oraz w osi jezdni i na wlotach na skrzyżowaniach z ulicami:

Jana Pawła II, Kaszubska, Zieloną, Narutowicza,

Znaki pionowe z folii typu 1, znaki A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b - folia typu 2.

Słupki do znaków i bariery, urządzenia ostrzegawcze – zabezpieczające ocynkowane nie malowane.

8. Przepustowość zaprojektowanego rozwiązania.

Ruch w ciągu ulicy 1-go Maja nie stwarza zagrożenia braku przepustowości. Wyjątek stanowi skrzyżowanie z ulicą Narutowicza.

Obliczenie obciążenia ruchem średniodobowym – dane wyjściowe i prognoza

rodzaj	N 2005r	wzrost (%)	N 2020r
M	41	15	47,15
O	7271	15	8361,65
D	1485	15	1707,75
C	577	15	663,55
C+P	722	15	830,30
A	175	15	201,25
T	41	15	47,15
razem	10312	razem	11858,8

Obliczenie obciążenia ruchem średnim/godzinę – dane wyjściowe i prognoza
Założono SDR/ godzinę wynosi 12% ruchu dobowego

razem	1263,36	razem	1452,86
-------	---------	-------	---------

ruch 2005 r 2020r

Szacunkowa przepustowość trasy ze skrzyżowaniami 1400 PR / godz. PR/godz.

Ruch na ciągu drogi Nr 11 w Szczecinku.

Zaprojektowane rozwiązanie zapewni przepustowość drogi głównej około 1400 Prz/godz.

Zaprojektowane rozdzielanie skrzyżowania zwykłego o skosie 45 st. na dwa skrzyżowania pod kątem prostym zwiększa przepustowość rozwiązania.

Przy projektowanym rozwiązaniu przepustowość wlotów ulicy 1-go Maja wyniesie nie mniej jak 200 – 300 PR/godzinę z każdego wlotu.

Aktualnie w przygotowaniu jest budowa obwodnicy miasta Szczecinka w ciągu drogi Nr 11.

Po wykonaniu obwodnicy ruch na ulicy Narutowicza ulegnie zmniejszeniu. Prawdopodobna wielkość ruchu na ulicy Narutowicza wyniesie nie więcej jak 800 - 1000 PR/godz.

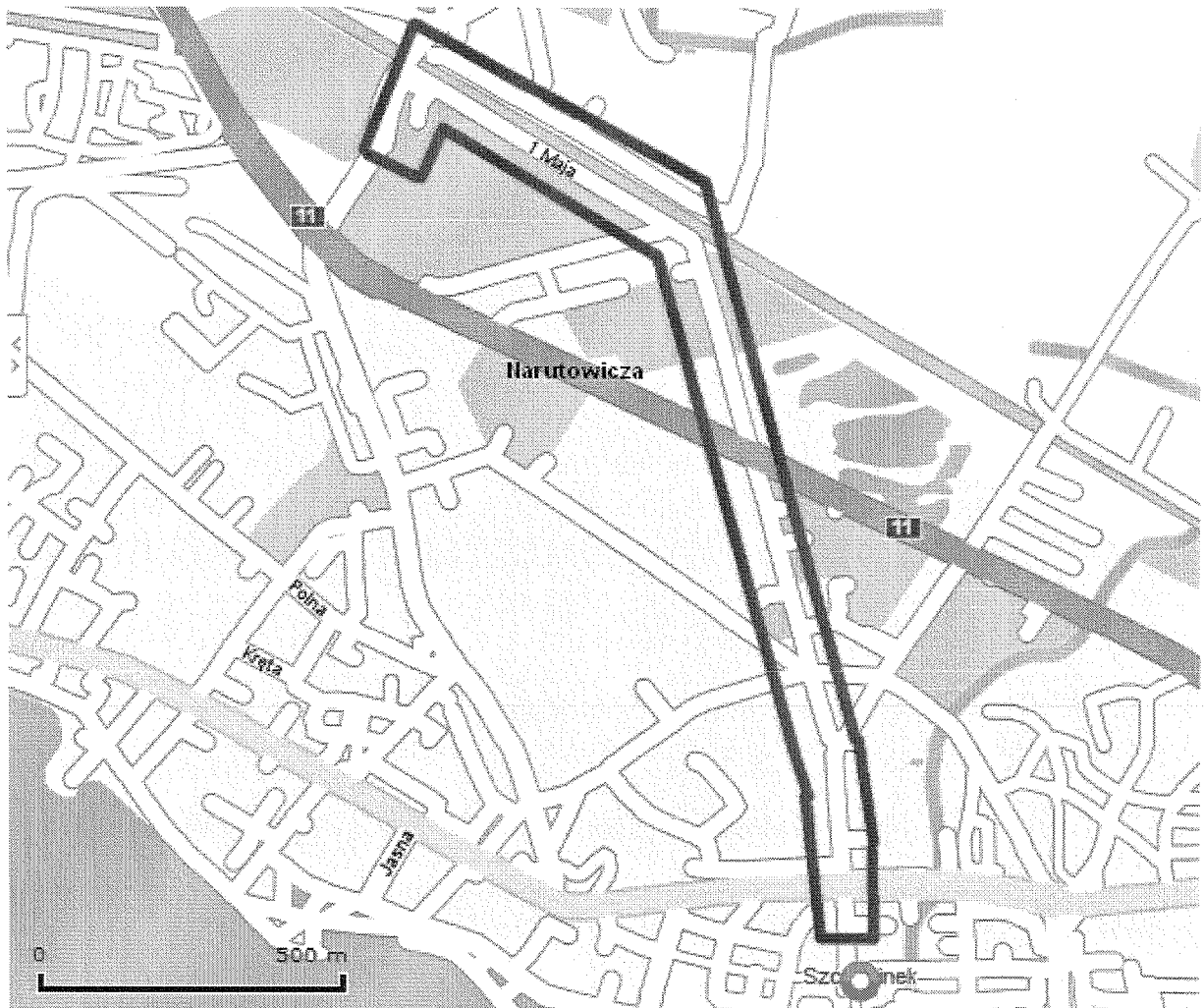
Po wykonaniu obwodnicy przepustowość wlotów podporządkowanych wyniesie nie mniej jak 300 – 500 PR/godz.

9 Termin wprowadzenia oznakowania

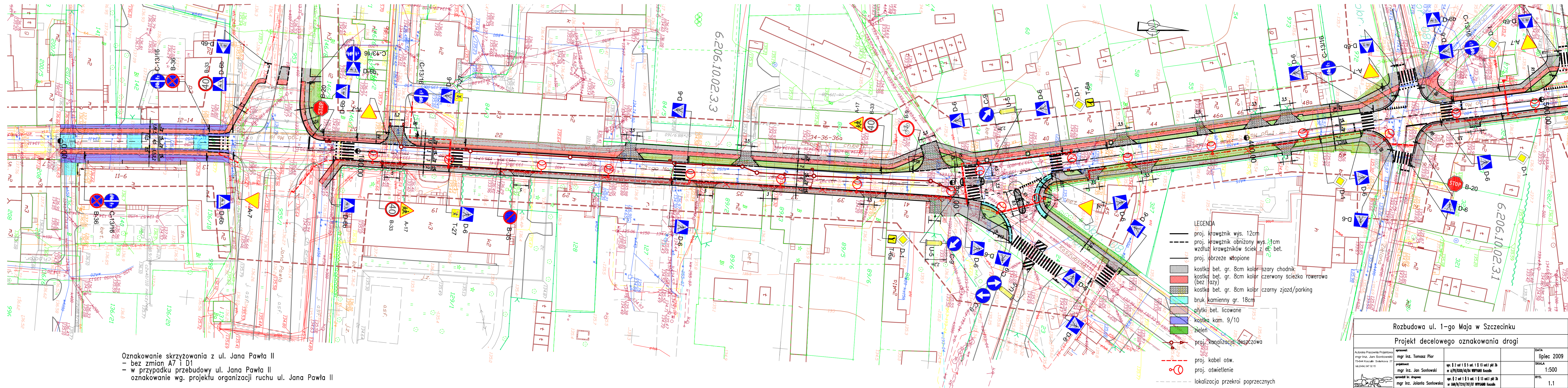
Ulica 1-go Maja aktualnie funkcjonuje i ma kompletne oznakowanie. Oznakowanie to winno być widoczne przez cały czas prowadzenia robót. W dostosowaniu do postępu robót należy oznakować nowe przejścia i przejazdy dla rowerów przez jezdnię. Zmianie ulega oznakowanie poziome na skrzyżowaniach z ulicami Jana Pawła II, Kaszubska, Narutowicza. Winno być wprowadzone po zrealizowaniu przebudowy na tych skrzyżowaniach.

opracował mgr inż Jan Sontowski

ORIENTACJA



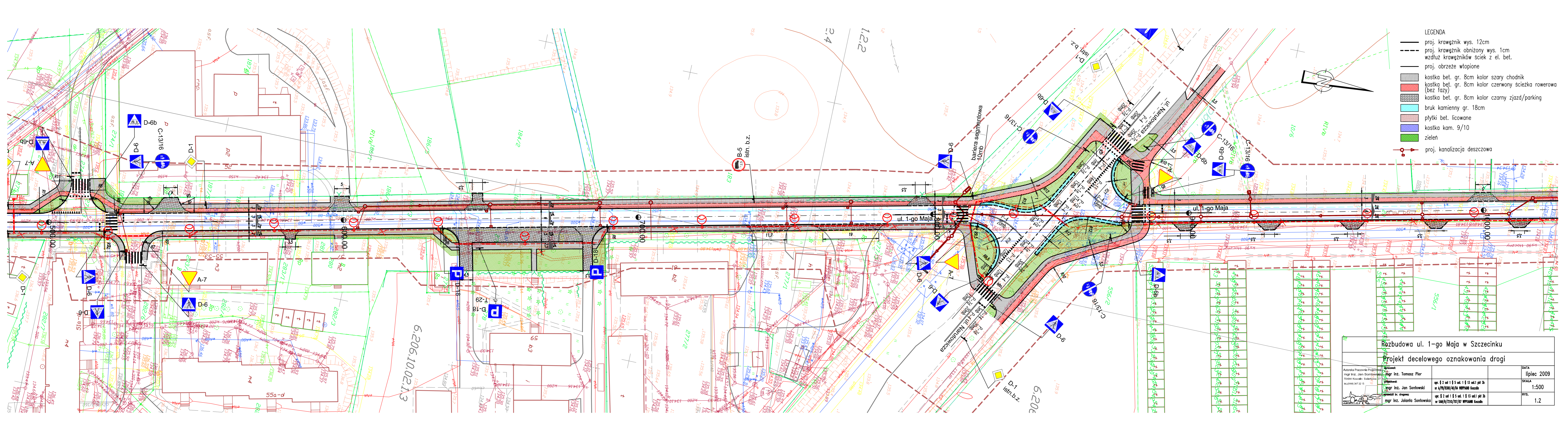
„Rozbudowa ulicy 1-go Maja w Szczecinku”




Oznakowanie skrzyżowania z ul. Jana Pawła II
- bez zmian A7 i D1
- w przypadku przebudowy ul. Jana Pawła II
oznakowanie wg. projektu organizacji ruchu ul. Jana Pawła II

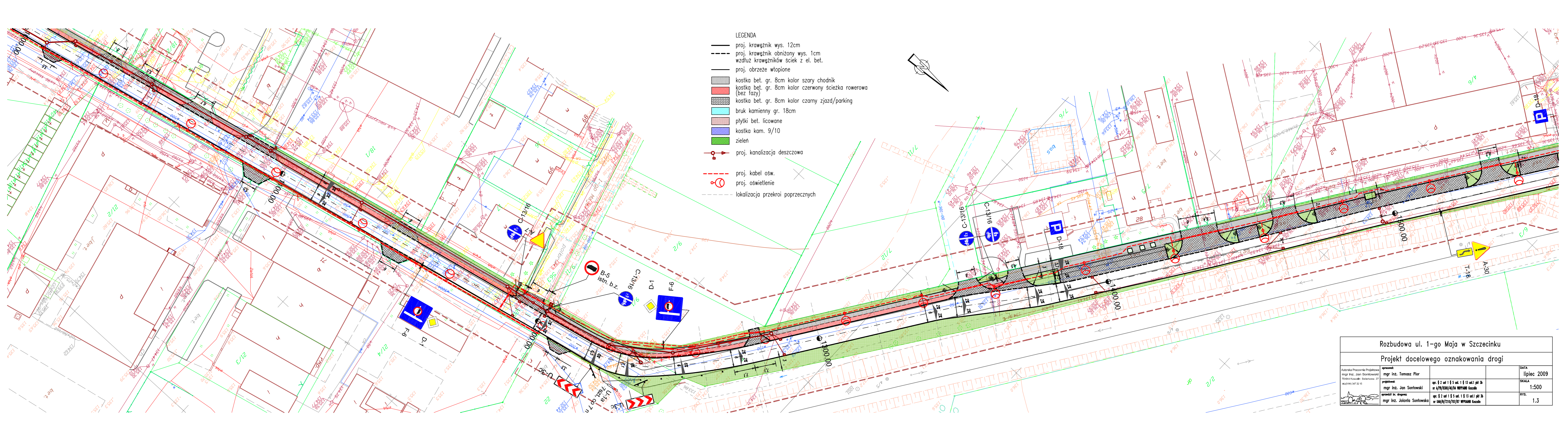
- LEGENDA
- proj. krawężnik wys. 12cm
 - proj. krawężnik obniżony wys. 4cm
 - wzdłuż krawężników ściek z et. bet.
 - proj. obrzeże wtopione
 - kostka bet. gr. 8cm kolor szary chodnik
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czerwony ścieżka rowerowa (bez łoży)
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czarny zjazd/parking
 - bruk kamienny gr. 18cm
 - płytki bet. licowane
 - kostka kam. 9/10
 - zielen
 - proj. kanalizacja deszczowa
 - proj. kabel osw.
 - proj. oświetlenie
 - lokalizacja przekroji poprzecznych

Rozbudowa ul. 1-go Maja w Szczecinku				
Projekt decelowego oznakowania drogi				
<small>Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Jan Sontowski 75-044 Koszalin, Sienkowska 21 tel.094913473215</small>	opracował:	mgr inż. Tomasz Pior		DATA
	projektował:	mgr inż. Jan Sontowski	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr A/P8/6300/40/04 WPPiANB Koszalin	lipiec 2009
	opracował br. drogowe:	mgr inż. Jolanta Sontowska	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr UAN/7210/70/07 WPPiANB Koszalin	SKALA 1:500 RYS. 1.1



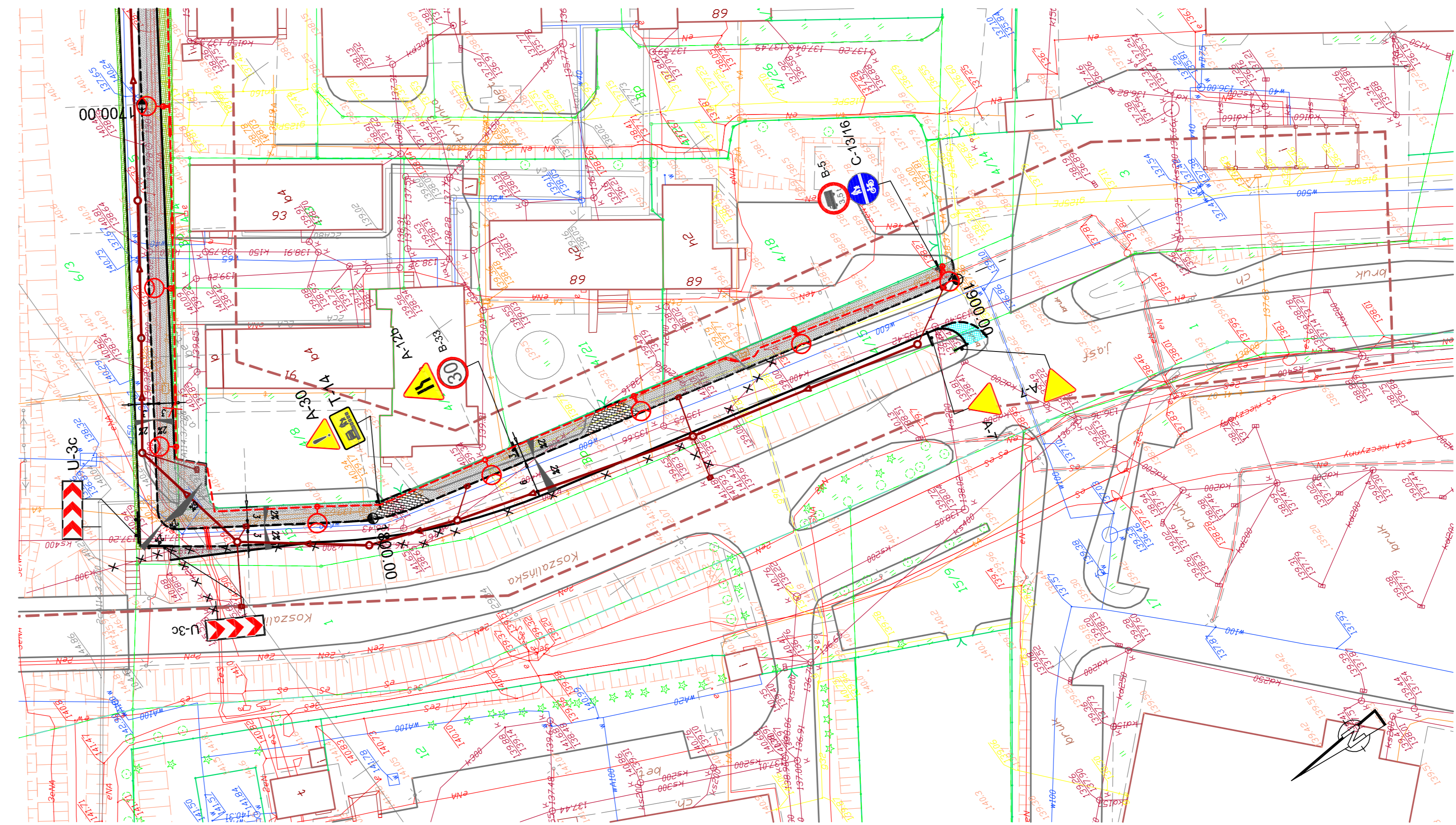
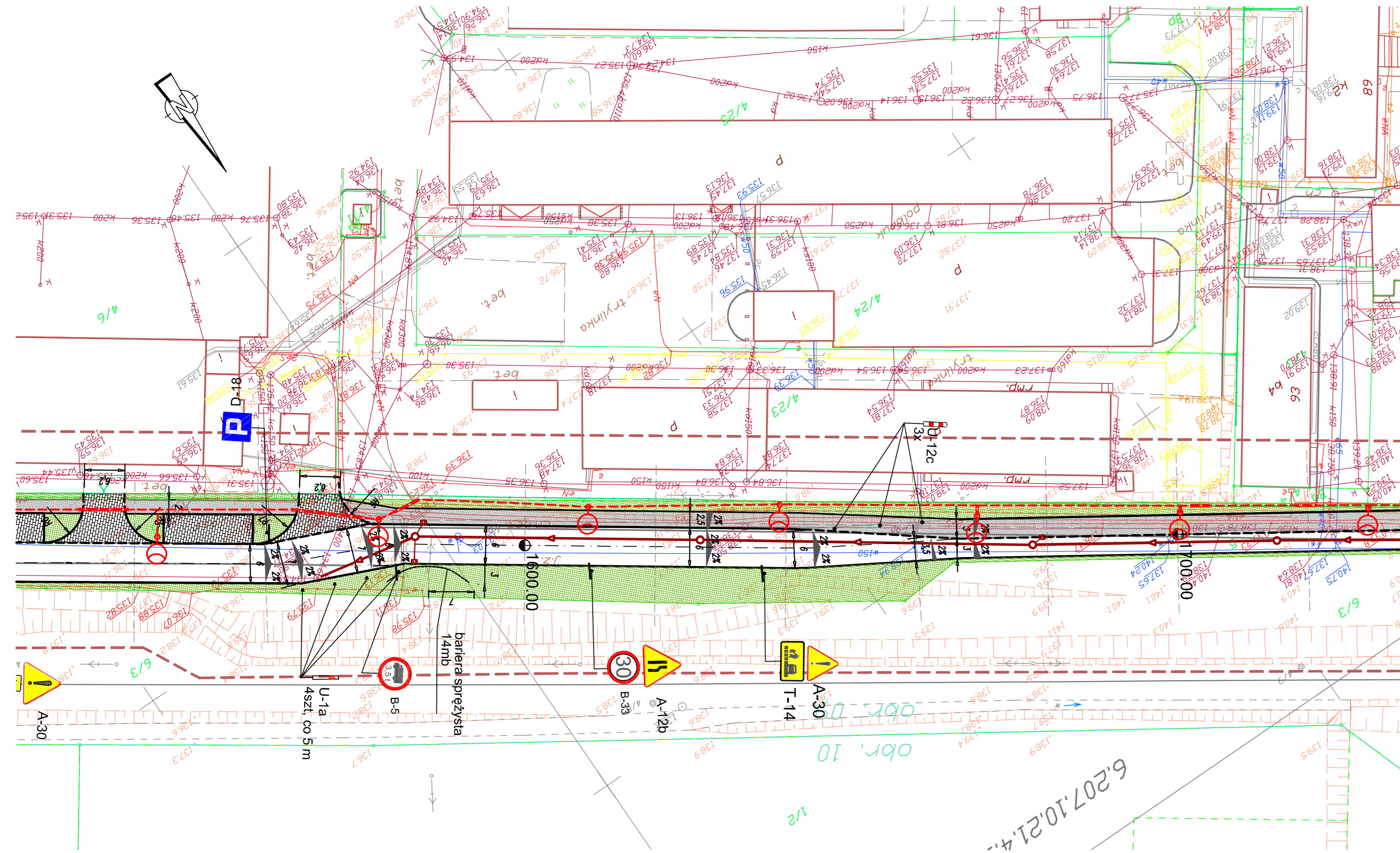
- LEGENDA
- proj. krawężnik wys. 12cm
 - proj. krawężnik obniżony wys. 1cm
 - wzdłuż krawężników ściek z el. bet.
 - proj. obryze wtopione
 - kostka bet. gr. 8cm kolor szary chodnik
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czerwony ścieżka rowerowa (bez fazy)
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czarny zjazd/parking
 - bruk kamienny gr. 18cm
 - plytki bet. licowane
 - kostka kam. 9/10
 - zielen
 - proj. kanalizacja deszczowa

Rozbudowa ul. 1-go Maja w Szczecinku					
Projekt decelowego oznakowania drogi					
 Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Jan Sontowski 75-004 Kozanin, Główna 27 tel. 05041 347 32 15	opracował:	mgr inż. Tomasz Pior		DATA	lipiec 2009
	projektował:	mgr inż. Jan Sontowski		SKALA	1:500
	wykonał br. drogową:	mgr inż. Jolanta Sontowska		RYS.	1.2
	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr A/PR/1300/00/04 WPP/PR/00 Kozanin		upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr UAM/N/7210/707/07 WPP/PR/00 Kozanin		




- LEGENDA
- proj. krawężnik wys. 12cm
 - proj. krawężnik obniżony wys. 1cm
 - proj. obrzeże wtopione
 - kostka bet. gr. 8cm kolor szary chodnik
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czerwony ścieżka rowerowa (bez fazy)
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czarny zjazd/parking
 - bruk kamienny gr. 18cm
 - plytki bet. licowane
 - kostka kam. 9/10
 - zielen
 - proj. kanalizacja deszczowa
 - proj. kabel ośw.
 - proj. oświetlenie
 - lokalizacja przekroji poprzecznych

Rozbudowa ul. 1-go Maja w Szczecinko			
Projekt docelowego oznakowania drogi			
<small>Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Jan Sontowski 75-064 Koszalin, Swietowa 27 tel. 0941 347 32 15</small> 	<small>opracował:</small> mgr inż. Tomasz Pior		<small>DATA</small> lipiec 2009
	<small>projektował:</small> mgr inż. Jan Sontowski	<small>upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b</small> nr A/18/8300/40/04 WPPiAMB Koszalin	<small>SKALA</small> 1:500
	<small>sprawdził br. drogowc:</small> mgr inż. Jolanta Sontowska	<small>upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b</small> nr UAN/N/7210/70/07 WPPiAMB Koszalin	<small>RYŚ.</small> 1.3



- LEGENDA
- proj. krawężnik wys. 12cm
 - proj. krawężnik obniżony wys. 1cm
 - proj. obrzeże wtopione
 - kostka bet. gr. 8cm kolor szary chodnik
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czerwony ścieżka rowerowa (bez fazy)
 - kostka bet. gr. 8cm kolor czarny zjazd/parking
 - bruk kamienny gr. 18cm
 - plytki bet. licowane
 - kostka kam. 9/10
 - zieleń
 - proj. kanalizacja deszczowa
 - proj. kabel ośw.
 - proj. oświetlenie

Rozbudowa ul. 1-go Maja w Szczecinku			
Projekt docelowego oznakowania drogi			
<div>Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Jan Sontowski 75-644 Koszalin, Sułkiewska 27 tel.(504) 347 32 15</div> 	opracował: mgr inż. Tomasz Pior		DATA lipiec 2009
	projektował: mgr inż. Jan Sontowski	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr A/79/1300/40/04 WOP/PAW Koszalin	SKALA 1:500
	opracował br. drogowy: mgr inż. Jolanta Sontowska	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr UAN/A/7210/707/07 WPU/PAW Koszalin	RYŚ. 1.4