

TK-PROJEKT TOMASZ ŁAPIŃSKI
UL. MORSKA 99B/8
75-217 KOSZALIN

TEL. 502-484-991
NIP 599-250-72-12

PTOR 01-2020

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZADANIE:	Projekt docelowej organizacji ruchu Projekt przebudowy ul. Ostrobramskiej w Podczelu
INWESTOR:	Gmina Miasto Kołobrzeg

OPRACOWAŁ:	mgr inż. Tomasz Łapiński
Wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu	grudzień 2020 - maj 2021

STAROSTWO POWIATOWE
W KOŁOBRZEGU
Wydział Komunikacji
ORGANIZACJA RUCHU

Przebudowa ul. Ostrobramskiej w Podczelu



skala 1:10 000


ORIENTACJA

STAROSTWO POWIATOWE
W KOŁOBRZEGU
Wydział Komunikacji
ORGANIZACJA RUCHU

Uzgodnienia i opinie

ZADANIE:

Projekt przebudowy ul. Ostrobramskiej w Podczelu

Gmina Miasto Kołobrzeg	
Komenda Powiatowa Policji w Kołobrzegu	
Starostwo Powiatowe w Kołobrzegu	<p>PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ZMIANY OD DNIA <u>30.08.2021</u> DO DNIA JEDNOSTKA REALIZUJĄCA ORGANIZACJĘ RUCHU ZAWIADAMIA STAROSTĘ KOŁOBRZESKIEGO O TERMINIE JEJ WPROWADZENIA, CO NAJMNIEJ 7 DNI PRZED DNIE ROZPOCZĘCIA PRAC.</p> <p>ZATWIERDZAM STAROSTA</p>

Tomasz Tamborski

STAROSTWO POWIATOWE
W KOŁOBRZEGU
Wydział Komunikacji
ORGANIZACJA RUCHU



Urząd
Miasta
Kołobrzeg

78-100 Kołobrzeg
ul. Ratuszowa 13
tel.: 94 35 51 500
fax. 94 35 23 769
e-mail: urząd@um.kolobrzeg.pl
www.kolobrzeg.pl

Kołobrzeg, dnia 06.10.2020 r.

GKL.7221/2020.VI

TK-PROJEKT
Tomasz Łapiński
ul. Morska 99B/8
75-217 Koszalin

Dotyczy: zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu ul. Ostrobramskiej w Kołobrzegu.

Gmina Miasto Kołobrzeg pozytywnie opiniuje projekt stałej organizacji ul. Ostrobramskiej w Kołobrzegu.

Celem w/w projektu organizacji ruchu jest docelowe oznakowanie ul. Ostrobramskiej po przebudowie.

Z poważaniem,


WYDZIAŁ GOSPODARSTWA
KOMUNALNEGO I LOKALNEGO
Karol Królkowski

STAROSTWO POWIATOWE
W KOŁOBRZEGU
Wydział Komunikacji
ORGANIZACJA RUCHU

OPIS TECHNICZNY

Projekt docelowej organizacji ruchu zadania:

Projekt przebudowy ul. Ostrobramskiej w Podczelu

OPIS.

1. Podstawa opracowania.

- Plan sytuacyjny w skali 1 : 500,
- Wizja lokalna w terenie.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2020.110.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz.U.2020.110
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r.
w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2016.143 z późn. zmianami
- 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.2017, poz. 784
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków
udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2016.1264
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia
31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2019 poz. 2310
- 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.2019.2311.

2. Charakterystyka

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowego oznakowania ul. Ostrobramskiej w Podczelu.

2.1 Opis stanu istniejącego

Ulica Ostrobramska jest ulicą podporządkowaną, jednokierunkową od ul. Lwowskiej do ul. Nowogrodzkiej. Na początku przy ul. Lwowskiej, ul. Ostrobramska ma miejsce na parkowanie pojazdów. Ulica o nawierzchni bitumicznej, wyposażona jest w oświetlenie uliczne oraz jednostronny chodnik po stronie prawej o nawierzchni z płytek betonowych. Szerokość jezdni około 3,5m i chodnika około 1,5m.

Ulica Lwowska jest ulicą z pierwszeństwem, dwukierunkową. Ulica o nawierzchni bitumicznej szerokości około 5,5m, z obustronnym chodnikiem o szerokości 2,0m. Ulica wyposażona w oświetlenie uliczne zlokalizowane po prawej stronie drogi.

Ulica Nowogrodzka jest ulicą z pierwszeństwem, dwukierunkową. Ulica o nawierzchni bitumicznej o szerokości około 6,0m, z obustronnym chodnikiem o szerokości od 1,5-2,0m o nawierzchni z płytek betonowych. Ulica wyposażona w oświetlenie uliczne zlokalizowane po lewej stronie drogi. Wzdłuż ulicy zlokalizowane miejsca postojowe po lewej stronie za chodnikiem.

3. Opis rozwiązań projektowych i zaleceń dla wykonawcy robót.

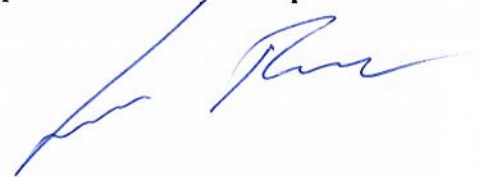
Projekt przewiduje uporządkowanie ulicy o zlokalizowanie i oznakowanie miejsc postojowych. Wyznaczone miejsca postojowe oznakowano odpowiednio znakiem D-18 oraz tabliczką T30 pokazującą sposób parkowania pojazdów. Na końcach parkingów postawiono znaki D-18 wraz z tabliczką T-3a. Dodatkowo uzupełniono istniejące oznakowanie o znak D-1 na ul. Lwowskiej i Nowogrodzkiej. Wprowadzono ruch jednokierunkowy dookoła wyspy, oznakowano to znakami D-3 z drugiej strony znakiem B-2 oraz znakiem A-7. Zaprojektowano oznakowanie poziome z linii krawędziowej P-7a. Przewiduje się o wymianę istniejącego oznakowania na nowe oznakowanie o tarczach wykonanych z folii odblaskowej 2 generacji. Na rys. 1 pokazano istniejące oznakowanie, oraz projektowane z dopiskiem proj.

Istniejące oznakowanie poziome P-10 przejścia dla pieszych na ul. Nowogrodzkiej zostają bez zmian, lokalizacja ich dopasowana jest do lokalizacji chodnika na ul. Nowogrodzkiej.

4. Wymogi dotyczące urządzeń zabezpieczających:

- a) lica znaków drogowych powinny być wykonane z folii odblaskowej 2 generacji;
- b) znaki ustawiane podczas robót powinny być wielkości średnie
- c) zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181).

Opracował: Tomasz Łapiński

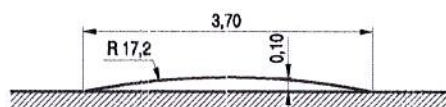


Ponadto nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty, przejścia podziemne, komory instalacji wodociągowych i c.o. itp., oraz w odległości mniejszej niż 25 m od nich ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych.

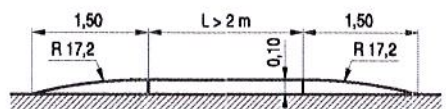
Ze względu na ukształtowanie w planie drogi stosuje się następujące progi zwalniające:

- listwowe – wykonane na szerokości całej drogi w formie elementu listwowego jednolitego lub składanego z segmentów,
 - płytowe – wykonane w formie płyty przez odpowiednie ukształtowanie nawierzchni jezdni lub ułożenie i zamocowanie na niej odpowiedniej konstrukcji,
 - wyspowe – wykonane w formie wydzielonej wyspy lub wysp umieszczonych na jezdni.
- Kształty i wymiary progów zwalniających U-16 oraz graniczne prędkości przejazdu przedstawiono na rys. od 8.1.1 do 8.1.5.

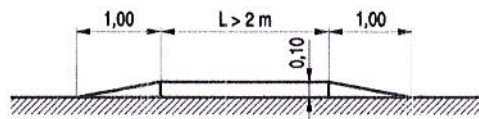
Na progach zwalniających płytowych o długości płyty $L > 4$ m dopuszcza się wyznaczanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów.



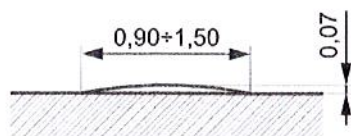
Rys. 8.1.1. Liniowy próg zwalniający listwowy U-16a o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



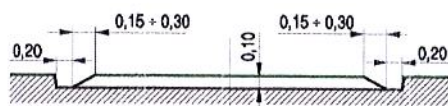
Rys. 8.1.2. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16b o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



Rys. 8.1.3. Liniowy próg zwalniający płytowy U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 25–30 km/h



Rys. 8.1.4. Liniowy próg zwalniający listwowy U-16d o ograniczonej prędkości przejazdu 18–20 km/h



Rys. 8.1.5. Kształt i wymiary progu zwalniającego o zmniejszonej szerokości w poprzecznym przekroju jezdni

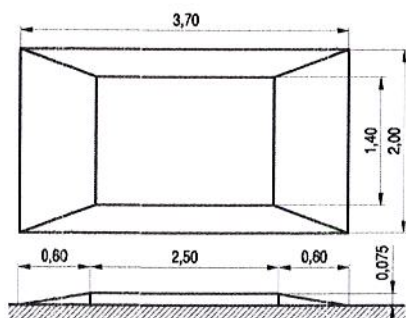
Urządzenia odwadniania jezdni muszą być wykonane i utrzymywane w sposób wykluczający zbieranie się wody lub powstawanie tafli lodu przed i za progiem zwalniającym. W przypadku trudności w zapewnieniu takiego odwodnienia dopuszcza się stosowanie progów skróconych. Odwodnienie jezdni odbywa się wtedy ciekim przykrawężnikowym.

Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-11a. W zależności od potrzeb progi zwalniające mogą być stosowane pojedynczo lub w seriach liczących co najmniej 3 progi. W przypadku serii progów każdy kolejny próg umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 20 m i nie większej niż 150 m od progu poprzedzającego. Odległość między poszczególnymi progami w serii należy wyznaczać w oparciu o warunki lokalne, natężenie ruchu (prędkości pojazdów) itp.

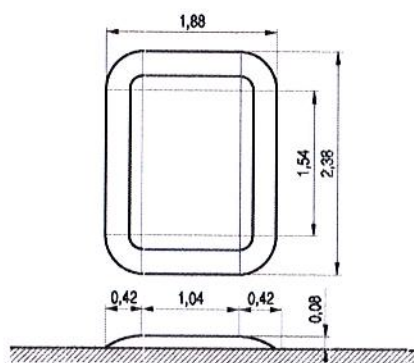
Jeżeli na danej ulicy lub obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do wartości umożliwiającej łagodny przejazd przez próg, to przed progiem umieszcza się tylko znak A-11a z tabliczką T-1 określającą odległość do progu.

W uzasadnionych przypadkach zaleca się stosowanie znaku A-11a z tabliczką T-2. Przykłady oznakowania progów zwalniających przedstawiono na rysunkach 8.1.7 i 8.1.8. Oznakowanie pionowe nie zwalnia z wymogu odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progu znajdującego się na danym terenie.

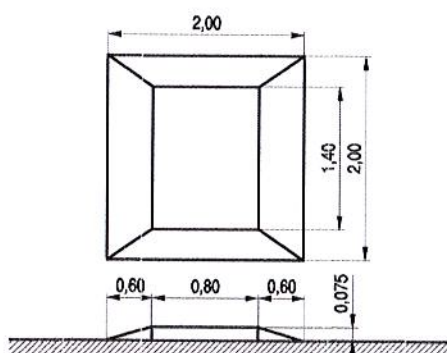
Rys. 8.1.6. Przykłady progów zwalniających wyspowych:



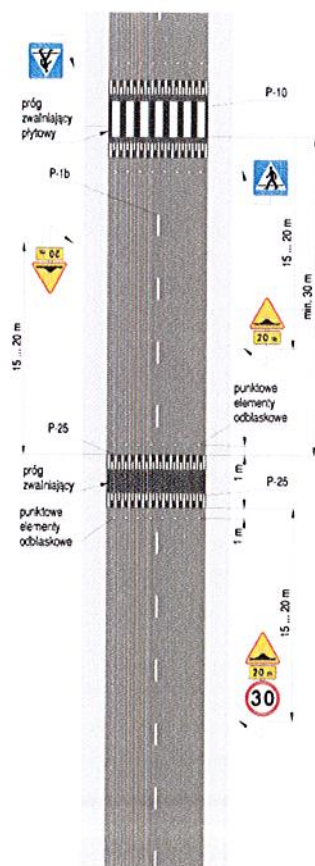
a)



b)



c)



Rys. 8.1.7. Przykładowe oznakowanie progów zwalniających U-16

STAROSTWO POWIATOWE
W KOŁOBRZEGU
Wydział Komunikacji
ORGANIZACJA RUCHU

