

OPIS TECHNICZNY

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

*Przebudowa ul. Grunwaldzkiej w Świnoujściu
na odcinku obejmującym skrzyżowanie z ulicami
Wilków Morskich i Steyera*

Inwestor : ***Gmina Miasto Świnoujście
Ul. Wojska Polskiego 1/5
72-600 ŚWINOUJSCIE***

Autor opracowania : ***DIM Pracownia Projektowa Dróg i Mostów
71-468 Szczecin
ul. Sosnowa 6a***

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa nr WIM/28/2007 z dnia 19.03.2007
- Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia
- Wytyczne otrzymane z Urzędu Miasta Świnoujście Wydział Inżyniera Miasta
- aktualny podkład mapowy do celów projektowych
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Wizja w terenie wykonana przez DIM Pracownię Projektową Dróg i Mostów.
- „Projekt przebudowy ulicy Grunwaldzkiej w Świnoujściu pomiędzy ulicą Karsiborską a ulicą Konstytucji 3 Maja – III Etap Realizacji” opracowany przez Biuro Projektów Infrastruktury Komunalnej w Szczecinie

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie zamiennego wariantu przebudowy ulicy Grunwaldzkiej z ulicami Wilków Morskich i Steyera w Świnoujściu na odcinku od km 0+300.00 do 0+621.00, będącym częścią inwestycji „Przebudowa ulicy Grunwaldzkiej w Świnoujściu pomiędzy ulicą Karsiborską a ulicą Konstytucji 3 Maja – III Etap Realizacji” dla której opracowana została dokumentacja techniczna wykonana przez Biuro Projektów Infrastruktury Komunalnej w Szczecinie.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Ulica Grunwaldzka na rozpatrywanym odcinku posiada jezdnię bitumiczną szerokości 7,0m obramowaną krawężnikiem betonowym 15x30cm. Nawierzchnia bitumiczna posiada grubość ok. 8-10cm wykazującą znaczne uszkodzenia, pęknięcia, zapadnięcia oraz wykonane na przestrzeni kilkunastu lat liczne łaty. Podbudowę na omawianym odcinku stanowią:

- od PT (km 0+300) do skrzyżowania z ulicą Wilków Morskich – kostka kamienna rzędowa 16-18cm
- od skrzyżowania z ul. Wilków Morskich do km 0+621 - podbudowa z płyt betonowych 1,5x3,0m grubości 15cm

Ulice boczne posiadają nawierzchnię:

- Ul. Lechicka – brukowcowa
- Ul. Wilków Morskich – bitumiczna
- Ul. Steyera – bitumiczna oraz częściowo betonowa

Wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej po stronie lewej przebiega ciąg pieszy oraz rowerowy oddzielone od jezdni pasem zieleni, a po stronie prawej ulicy przebiega tylko chodnik.

Nawierzchnia ścieżki rowerowej wykonana jest z płytek betonowych 40x40cm. Chodniki odcinkami wykonane zostały z płytek betonowych 40x40cm, 50x50 oraz jako mieszana konstrukcja płytek betonowych z wstawkami z płyt kamiennych granitowych 60x100cm.

Skrzyżowanie z ulicą Lechicką wykonane jest jako skrzyżowanie typu prostego. Dwa pozostałe skrzyżowania z ulicami Wilków Morskich i Steyera funkcjonują jako skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Skanalizowanie ruchu poprzez wydzielenie odrębnych pasów dla relacji skrętnych realizowane jest tylko na drogach bocznych, na ulicy Grunwaldzkiej brak jest pasów dla relacji lewoskrętnych.

W pasie drogowym ulicy Grunwaldzkiej zlokalizowane są sieci infrastruktury technicznej:

- oświetlenie uliczne
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa
- sieć wodociągowa
- sieć energetyczna
- sieć telekomunikacyjna
- sieć sygnalizacji świetlnej
- sieć gazowa
- sieć CO

Odwodnienie ulic realizowane poprzez wpusty uliczne do istniejącej kanalizacji deszczowej nie zapewnia sprawnego odprowadzenia wód opadowych. W okresie deszczów występują liczne zastoiska wody wynikające ze zbyt małych spadków podłużnych nawierzchni oraz lokalnych zapadnięć. Widoczne są również podtopienia wpustów.

Na omawianym odcinku występuje jeden przystanek linii autobusowej zlokalizowany po stronie lewej (z kierunku centrum miasta) na wysokości Zakładu Ciepłowniczego . Przy krawędzi jezdni zlokalizowano peron wraz z wiatą autobusową bez wydzielenia zatoki autobusowej. Zatrzymanie autobusów realizowane jest na jezdni ulicy Grunwaldzkiej.

Od strony osiedla Zachodniego najbliższy przystanek autobusowy zlokalizowany jest pomiędzy ulicami Lutycką i Łużycką około 200m przed początkiem opracowywanego odcinka.

4. PROJEKTOWANA TRASA W PLANIE

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi – G,
- $V_p=50\text{km/h}$
- szerokość jezdni 7,0m
- szerokość chodników 2,0 -3,0m
- szerokość ścieżek rowerowych 2,5m

Na projektowanym odcinku trasy nie występują łuki poziome, zaprojektowano jeden załom o kącie zwrotu $<1g$.

Z ulicy Lechickiej zaprojektowano zjazd na jezdnię manewrową do parkingu przy zespole zabudowy usługowej (Piekarnia, Biedronka itp.). Miejsca parkingowe usytuowano pod kątem 45° w stosunku do jezdni manewrowej. Koniec miejsc parkingowych usytuowano przed projektowanym wyjazdem na ulicę Grunwaldzką, tak aby pozostawić niezbędne w dalszym odcinku miejsce do obsługi samochodów zaopatrzenia lokali usługowych.

W granicy pasa drogowego zaprojektowano poszerzenie wjazdu do Centrum Handlowego Uznam z 4,0 do 5,0m wraz z zwiększeniem wyługowania z krawędzią jezdni do $R=8\text{m}$.

Poszerzenie jezdni ul. Grunwaldzkiej z 7,0 na 10,0m wykonano skosem 1:10, kształtując w ten sposób pas lewoskrętu w ul. Wilków Morskich.

Po stronie lewej wzdłuż CH Uznam pozostawiono przebieg istniejącego chodnika i ścieżki rowerowej.

Pomiędzy ulicami Wilków Morskich i Steyera jezdnię ul. Grunwaldzkiej poszerzono do szerokości 16,0m dla wydzielenia pasów prawoskrętów, z rozdzieleniem kierunków ruchu wyspą z kostki kamiennej szerokości 3,0m.

Skorygowano w rejonie skrzyżowania szerokość Ul. Konradmirała Włodzimierza Steuera, zwiększając szerokość do 9,0m dla wydzielenia samodzielnych pasów skrętnych.

Na wysokości Zakładu Ciepłowniczego zaprojektowano po stronie lewej wydzieloną zatokę autobusową o parametrach:

- skos najazdowy 1:8
- długość peronu 20m
- skos wyjazdowy 1:4
- szerokość 3,0m

Lokalizacja zatoki oraz poszerzenie jezdni spowodowały korektę przebiegu ścieżki rowerowej na odcinku Ul. Wilków Morskich do projektowanej zatoki.

Po stronie prawej zaprojektowano wydzieloną zatokę autobusową korzystając z zawężenia jezdni ul. Grunwaldzkiej realizowanego za skrzyżowaniem z ul. Steyera, wpisując zatokę jako przedłużenie relacji na wprost zgodnie z parametrami:

- skos najazdowy 1:10
- długość peronu 20m
- skos wyjazdowy 1:4
- szerokość 3,0m

5. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Znaki należy wykonać z folii odblaskowej I i II generacji na podkładzie z blachy aluminiowej grubości 2 mm, posiadające znak bezpieczeństwa B. Tyły znaków powinny być pomalowane farbą proszkową koloru szarego, natomiast słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego. Folia zastosowana na lica znaków powinna mieć 7-letnią gwarancję potwierdzoną znakiem wodnym.

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe. Rozmieszczenie znaków drogowych poziomych przedstawiono na rys. nr 1.

W celu uniemożliwienia przejścia w miejscach niedozwolonych zastosowano urządzenia odgradzające ruch pieszych.

5.1. Zestawienie znaków

5.1.1. Zestawienie znaków pionowych

Lp	Symbol	Znaczenie znaku	J.M.	Ilość
1	A-7	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	szt.	4
2	C-13	Droga dla rowerów	szt.	1
3	C-9	Nakaz jazdy z prawej strony znaku	szt.	2
4	C-13/16	Droga dla pieszych i rowerów	szt.	2
5	D-1	Droga z pierwszeństwem (mały)	szt.	6
6	D-6	Przeście dla pieszych	szt.	8
7	D-6a	Przeście dla pieszych przejazd dla rowerzystów	szt.	2
8	D-15	Przystanek autobusowy (dwustronny)	szt.	2
9	B-2	Zakaz wjazdu	szt.	1
10	B-22	Zakaz skręcania w prawo	szt.	1
11	F-15	Niesymetryczny podział jezdni dla przeciwnych kierunków ruchu	szt.	4
12	F-10	Kierunki na pasach ruchu	szt.	2
13	U-5	Słupki przeszkodowe	szt.	2
14	T	Tabliczka (Nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia)	szt.	1

5.1.2. Zestawienie znaków poziomych

Lp	Symbol	Znaczenie znaku	Ilość	Powierzchnia jednostkowa [m ² /mb]	Powierzchnia oznakowania poziomego [m ²]
1	P-1e	Linia pojedyncza przerywana-krótką	129mb	0,12	15,48
2	P-1c	Linia pojedyncza przerywana-wydzielająca	190mb	0,12	22,8
3	P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	47mb	0,375	17,625
4	P-2b	Linia pojedyncza ciągła-szeroka	106mb	0,24	25,44
5	P-4	Linia podwójna ciągła	246mb	0,24	59,04
6	P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	27mb	0,2625	7,09
7	P-10	Przejście dla pieszych	262m ²	0,5	131
8	P-11	Przejazd dla rowerzystów	16m ²	0,5	8
9	P-8a	Strzałka kierunkowa na wprost	14szt	1,21	16,94
10	P-8b	Strzałka kierunkowa w lewo	10szt	1,49	14,9
11	P-8d	Strzałka kierunkowa w prawo	8szt	1,49	11,92
SUMA POWIERZCHNI OZNAKOWANIA POZIOMEGO					330,24

Opracował

mgr inż. Robert Mituta