FIRMA PROJEKTOWA
mgr inż. Janusz Książek
43-316 Bielsko – Biała
ul. Doliny Miętusiej 27/46
tel/fax /033/ 818 66 92
tel. kom. 605 083 171

Tytuł projektu:

Projekt zmiany organizacji ruchu – fragment ul. Daszyńskiego w Ustroniu w rejonie pawilonów handlowych

Zamawiający:

Urząd Miasta Ustroń
Rynek 1
43 – 450 Ustroń

Projektant:

mgr inż. Janusz Książek

lipiec 2007r

Projekt zmiany organizacji ruchu – fragment ul. Daszyńskiego w Ustroniu w rejonie pawilonów handlowych

Teczka zawiera:

I. Opis techniczny

1. **Przedmiot opracowania** 3
2. **Zakres opracowania** 3
3. **Opis stanu istniejącego** 3
4. **Analiza ruchu** 4
5. **Projektowane oznakowanie pionowe i poziome** 4
6. **Decyzja zatwierdzająca projekt organizacji ruchu** 7

II. Część rysunkowa 8

Orientacja

1. **Projekt organizacji ruchu – stan istniejący, skala 1:500**
2. **Projekt organizacji ruchu – stan projektowany, skala 1:500**
3. **Szczegół progu wyspowego, skala 1:25**
4. **Szczegół ułożenia separatorów wyznaczających stanowiska postojowe skala 1:25**
5. **Elementy prefabrykowane zastosowane w projekcie**

I. Opis techniczny

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt zmiany organizacji ruchu na fragmencie ul. Daszyńskiego w Ustroniu w rejonie pawilonów handlowych.

2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje:

- inwentaryzację istniejącego oznakowania
- analizy ruchu
- projekt oznakowania poziomego
- projekt oznakowania pionowego

3. Opis stanu istniejącego

Ulica Daszyńskiego w Ustroniu zaliczona jest do układu ulic zbiorczych. Jej funkcją jest obsługa przyległego zainwestowania w śródmieściu i w centrum Ustronia. Pełni również ważną rolę w doprowadzeniu ruchu kołowego do uzdrowiskowej części Ustronia. W obszarze projektowanej zmiany organizacji ruchu, wzdłuż ul. Daszyńskiego i przyległych ulic usytuowane są funkcje centrotwórcze . Są to pawilony handlowe, kościół, obiekty gastronomiczne, banki.. Szerokość jezdni wynosi od 6,0 m do 7,0 m. Trasa analizowanego odcinka ulicy posiada łuki poziome o promieniu 80,0 m i 40,0 m. Ulica posiada obustronne chodniki dla pieszych i jednostronną wydzieloną dwukierunkową ścieżkę rowerową. Wzdłuż ul. Daszyńskiego przebiegają linie pasażerskiej komunikacji autobusowej PKS i WISPOL.
Istniejące oznakowanie analizowanego odcinka ulicy przedstawiono na rysunku nr 1. Istniejąca organizacja ruchu dopuszcza dozwoloną prędkość 50 km/godz w dzień i 60 km/godz w nocy. Na całym odcinku jest zakaz parkowania i postoju, na fragmencie zakaz wyprzedzania. Na odcinku rozpatrywanej ulicy wyznaczone są dwa przejścia dla pieszych.

4. Analiza ruchu

Rozpatrywany odcinek ul. Daszyńskiego prowadzi ruch wewnętrzny związany z obsługą zagospodarowania przestrzennego miasta Ustronia oraz ruch zewnętrzny o charakterze docelowo źródłowym. Ruch zewnętrzny, jaki przenosi analizowany fragment ul. Daszyńskiego to tzw. ruch o charakterze rekreacyjnym. Odcinek drogi o rekreacyjnym charakterze ruchu jest to odcinek, na którym występują niewielkie sezonowe wahania ruchu, jak dla dróg o gospodarczym charakterze ruchu, natomiast tygodniowe wahania ruchu wskazują zawsze większy o około 20 % średni dobowy ruch w niedziele i w dni świąteczne od średniego dobowego ruchu w dni robocze.

W ramach opracowania projektu przeprowadzono kontrolne pomiary natężenia ruchu kołowego w przekroju jezdni ul. Daszyńskiego w rozbiciu na poszczególne pasy ruchu. Na podstawie tych pomiarów przyjęto następujące założenia do projektu zmiany organizacji ruchu:

- natężenie średniego dobowego ruchu w dniu roboczym wynosi ok. 7000 poj./dobę
- natężenie średniego dobowego ruchu w dniu świątecznym wynosi ok. 8500 poj/dobę
- średni dobowy ruch autobusów wynosi ok. 200 autobusów /dobę
- miarodajny ruch godzinowy w dniu roboczym wynosi ok. 900 poj./godz
- miarodajny ruch godzinowy w dniu świątecznym wynosi ok. 1100 poj./godz.
- ruch samochodów osobowych i dostawczych stanowi ponad 90 % natężenia średniego dobowego ruchu.

Określone wielkości natężenia ruchu kołowego przemawiają za wprowadzeniem na rozpatrywanym odcinku ulicy strefy ruchu uspokojonego, która zapewni użytkownikom tego obszaru swobodne i bezpieczne korzystanie z lokalizowanych tu usług. Z poprawy standardów w zakresie bezpieczeństwa ruchu skorzystają piesi i użytkownicy pojazdów samochodowych, korzystający z zlokalizowanych tu obiektów w centrum miasta, jak również kierowcy pojazdów przejeżdżający przez ten obszar bez zatrzymania.

5. Projektowane oznakowanie poziome i pionowe

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na rysunku nr 2.

Projektowana organizacja ruchu zakłada wprowadzenie zatoki postojowej dla samochodów osobowych szerokości 5,0 m, zlokalizowanej przy jezdni, po stronie istniejących pawilonów handlowych. Od istniejącej jezdni o nawierzchni bitumicznej będą się odróżniać nawierzchnią

wykonaną z kostki betonowej. Na zatoce postojowej przyjęto prostopadłe parkowanie pojazdów. Stanowiska postojowe będą wyznaczone poprzez zastosowane gumowe separatory z elementami odblaskowymi. Zastosowanie tych elementów znacznie ułatwia parkowanie zimą, ponieważ są dobrze widoczne w czasie opadów śniegu i o zmroku, ze względu na boczne odblaski. Sposób ułożenia separatorów przedstawiono na rys. nr 4. W projekcie uwzględniono postulat Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Cieszynie i zabezpieczono przed możliwością wjechania na przejście dla pieszych, cofających z zatoki postojowej samochodów. Przejście to, położone najbliżej rynku, zabezpiecza zjazd szerokości 5,0 m. Poza jezdnią z zatoką postojową projektuje się chodnik dla pieszych szerokości ok. 2,50 m. Chodnik ten będzie graniczył z istniejącymi, należącymi do prywatnych właścicieli, placykami wykonanymi z koski betonowej, które przylegają do istniejącej zabudowy o charakterze usługowym. Na granicy chodnika i istniejących placyków projektuje się słupki przeszkodowe, które będą chronić pieszych przed najeżdżaniem pojazdów samochodowych.

Dla zapewnienia optymalnych warunków bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, przy istniejącym natężeniu ruchu kołowego, zakłada się uspokojenie ruchu, przez ograniczenie maksymalnej prędkości ruchu kołowego w tym obszarze do 40 km/godz. Egzekwowanie ograniczenia prędkości ruchu zapewni usytuowanie progów zwalniających.

Zgodnie z „Rozporządzeniem 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 umieszczenia na drogach” projektowane progi zwalniające na rozpatrywanym odcinku ulicy muszą spełniać następujące warunki:

- nie mogą być umieszczone bliżej niż 40 m od skrzyżowania ulic
- nie mogą być umieszczone bliżej niż 20 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi, gdy wewnętrzny promień łuku jest mniejszy niż 50 m
- nie mogą być umieszczone bliżej niż 30 m od przejścia dla pieszych w przypadku, gdy próg zwalniający nie stanowi jednocześnie przejścia dla pieszych
- ze względu na kursowanie autobusowej komunikacji pasażerskiej należy zastosować progi wyspowe

Progi wyspowe zostaną wykształcone w formie odpowiednio wykształconych wysp usytuowanych parami, równolegle na każdym pasie ruchu. Uzyskane, wolne od przeszkód w przekroju poprzecznym ulicy pasy jezdni miedzy wyspami progów zwalniających oraz między progiem zwalniającym i krawężnikiem, pozwolą na zminimalizowane uciążliwości dla pasażerów komunikacji autobusowej. Będą stanowić jednocześnie skuteczną przeszkodę dla nadmiernej, w stosunku do ograniczeń, prędkości samochodów osobowych i dostawczych.

W załączonym projekcie organizacji ruchu usytuowanie wyspowych progów zwalniających spełnia uwarunkowania narzucone przez obowiązujące, cytowane powyżej rozporządzenie.
Rysunek nr 3 przedstawia zakładane wymiary projektowanego elementu progu wyspowego.
Ograniczona prędkość ruchu kołowego na rozpatrywanym odcinku ulicy do 40 km/godz określona została przez oznakowanie pionowe. W rejonie progów zwalniających usytuowano odpowiednie znaki pionowe z ograniczeniem prędkości przejazdu przez próg do 30 km/godz. Obustronnie, przy każdym progu zwalniającym usytuowano punktowe elementy odblaskowe. Każdy najazd na próg będzie posiadał odpowiednie oznakowanie poziome.
Pozostałe elementy oznakowania poziomego i pionowego nawiązane są do istniejącego oznakowania i uwarunkowań lokalnych, wynikających z istniejącego i projektowanego zagospodarowania terenu.
Projekt organizacji ruchu zawiera zestawienie istniejących znaków przeznaczonych do likwidacji oraz zestawienie znaków niezbędnych do wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na rozpatrywanym odcinku ul. Daszyńskiego.

6. Decyzja zatwierdzająca projekt organizacji ruchu

II. Część rysunkowa

Orientacja

1. **Projekt organizacji ruchu – stan istniejący, skala 1:500**
2. **Projekt organizacji ruchu – stan projektowany, skala 1:500**
3. **Szczegół progu wyspowego, skala 1:25**
4. **Szczegół ułożenia separatorów wyznaczających stanowiska postojowe skala 1:25**
5. **Elementy prefabrykowane zastosowane w projekcie**