



TIM ARCHITEKCI S.C

Tomasz Borowiecki, Małgorzata Małasiewicz

ul. Nadrzeczna 56/6, 42-202 Częstochowa
tel. 607 047 198, 668 482 532



PIOTR KĘDZIERSKI, 42-218 Częstochowa ul. Elsnera 4h tel. 48 531 773 803, 48 502 086 906, 48 531 773 703 e-mail:
attyka@poczta.fm, attykabiuro@poczta.fm

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa i rozbudowa budynku Ratusza Starej Częstochowy wraz z zagospodarowaniem terenu ETAP I i II

Działki numer ewid. 65/3, 65/4, 92/4, 66/6, 73, 66/4, 92/2, 92/3, 66/7, 83/2 obręb 109; Działki
numer ewid. 77, 79 obręb 147 Częstochowa Stary Rynek
Jednostka ewidencyjna 246401_1, m. Częstochowa

INWESTOR: Gmina Miasto Częstochowa
ul. Śląska 11/13
42-200 Częstochowa

JEDNOSTKA PROJEKTOWA KONSORCJUM FIRM :

TIM Architekci s.c., Al. Armii krajowej 1/3 ,42-200 Częstochowa
ATTYKA PIOTR KĘDZIERSKI, 42-218 Częstochowa ul. Elsnera 4h

DROGI	PROJEKTANT DRÓG : mgr inż. Piotr Kędzierski uprawn. 96/02 specjalność konstrukcyjno-budowlana	

Spis zawartości projektu organizacji ruchu:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE

- 1.1. Przedmiot opracowania
- 1.2. Podstawa opracowania
- 1.3. Dane techniczne projektowanego odcinka drogi

2. STAN ISTNIEJĄCY

- 2.1. Opis istniejącej organizacji ruchu

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

- 3.1. Opis organizacji ruchu
- 3.2. Oznakowanie pionowe
- 3.3. Oznakowanie poziome
- 3.4. Wykaz oznakowania pionowego i poziomego

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Orientacja

Rys. nr 1 Istniejąca organizacja ruchu

skala 1:500

Rys. nr 2 Projektowana organizacja ruchu

skala 1:500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest układ komunikacyjny terenu w rejonie Ratusza Starej Częstochowy wraz z ul. Senatorską, Stary Rynek oraz fragmentem ulicy Mirowskiej.

1.2. Podstawa opracowania

Jako podstawę do opracowania niniejszego projektu przyjęto:

- obowiązujące przepisy, wytyczne i normatywy;
- praca konkursowa oraz materiały robocze autora zwycięskiej pracy konkursowej architekta Pana Michała Bernasika;
- zalecenia SARP do pracy konkursowej;
- ostateczna koncepcja architektoniczna wykonana przez konsorcjum firm TIM ARCHITEKCI s.c. i ATTYKA Piotr Kędziński mapę do celów projektowych;
- Wypis z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru położonego w Częstochowie;
- badania geotechniczne gruntu;
- ustalenia z Inwestorem;
- pomiary własne i wizję lokalną w terenie;
-

1.3. Dane techniczne projektowanych odcinków dróg

Początek ulicy Senatorskiej zlokalizowano na skrzyżowaniu z ul. Mostową. Ulice Senatorską, Stary Rynek na odcinku od ul. Mostowej do płyty Starego Rynku projektuje się jako ciągi pieszo-jezdne o szerokości 4,00 m – część jezdna, część piesza o szerokości zmiennej dostosowanej do istniejących posesji. Ulica Senatorska i Stary Rynek zaprojektowana jako jednokierunkowa – kierunek ul. Mostowa -ul. Senatorska – ul. Stary Rynek – ul. Mostowa. W ciągu w/w ulic zaprojektowano łuki poziome o promieniu 6 m –krawędzie.

Wzdłuż ul. Senatorskiej i ul. Stary Rynek projektuje się miejsca postojowe równolegle szerokości 2,5 m i długości 6,00 m zakończone skosami wjazdowymi i wyjazdowymi. Wzdłuż ulicy Stary Rynek projektuje się 2 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,60x6,00 m oznakowane oznakowaniem poziomym.

Połączenie ulicy Senatorskiej oraz ulicy Stary Rynek z ulicą Mostową należy wyokrąglić łukami $R=6m$. Długość odcinka jezdni wynosi ok. 191 m. Wzdłuż ulicy Senatorskiej zlokalizowano ściek (obniżenie płyty granitowej na 2 cm) w celu odprowadzenia wód deszczowych. W km 0+23,42 ul. Senatorskiej należy wykonać w ciągu miejsc postojowych chodnik umożliwiający dojście do pobliskiego budynku wielorodzinnego. Nawierzchnia części jezdni wykonana z otoczków nawiązujących do nawierzchni istniejącej. Wzdłuż ulicy Senatorskiej i Stary Rynek wyznaczone pasy szerokości od 4 do 6 m z nawierzchni z płyt granitowych 40x59 cm koloru szarego. Nawierzchnia części pieszej oraz płyty rynku z płyt granitowych 59x40 cm koloru żółtego. Nawierzchnia miejsc postojowych z kostki granitowej 10x10 cm koloru szarego.

Miejsca postojowe od części jezdni należy oddzielić krawężnikiem 15x30 cm światło 2 cm. Miejsca postojowe od części pieszej oddzielone krawężnikiem 15x30 cm światło 10 cm. W rejonie ulicy Stary Rynek i Senatorskiej oddzielenie części jezdni od pieszej krawężnikiem granitowym 15x30 cm na ławie betonowej z oporem – światło 0 cm.

Płytę Starego Rynku projektuje się jako część przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pieszego z wyjątkiem dojazdu do posesji. Usytuowanie ławek oraz innych obiektów małej architektury uniemożliwi wjazd na płytę rynku osobom nieupoważnionym. Słupki blokujące ustawione po północnej stronie placu zamontowane na trwale w nawierzchni. Słupki oznaczone jako SB1, SB2 zaprojektowano jako składane umożliwiające w razie konieczności wjazd na płytę rynku. Wymiary płyty Rynku wynoszą ok. 66 x 83 m. Projekt przebudowy płyty Starego Rynku zakłada wyodrębnienie jezdni poprzez zróżnicowanie nawierzchni sposobem układania płyt granitowych o wymiarach 0,40x0,59 m. Pasy z płyt granitowych rozdzielone są pasami szerokości 60 cm wykonanych z płyt betonowych o wymiarach 0,60x0,80m. Lokalizacja ławek, drzew, koszy na śmieci zaprojektowana w pasach betonowych co nadaje ład przestrzenny całej inwestycji. Wzdłuż zabudowy pierzejowej po stronie wschodniej oraz północnej placu na szerokości 0,50 m należy ułożyć nawierzchnię z otoczków.

W części południowo-zachodniej placu zlokalizowany został pas wodny o wymiarach 4,80x30 m.

Zgodnie z planem zagospodarowania terenu na płycie rynku zlokalizowany jest budynek Ratusza Starej Częstochowy wraz z prowadzącymi do niego schodami terenowymi. Po stronie północno-wschodniej zlokalizowany jest pas zieleni w gruncie.

Podstawowe parametry techniczne ul. Senatorska ul. Stary Rynek:

- klasa techniczna – D;
- obciążenie ruchem – KR2
- prędkość projektowa 30 km/h
- przekrój uliczny;
- ilość pasów ruchu – 2.
- szerokość części jezdnej – 4,0 m;
- szerokość części pieszej- zmienna dostosowana do ist. posesji;
- spadek części jezdnej jednostronny -2%;
- spadek części pieszej jednostronny 1%-2% w stronę części jezdnej dostosowany do istniejących posesji;

Szerokość projektowanego odcinka ulicy Mirowskiej 7 m z równoległymi miejscami postojowymi szerokości 2,50m po obu stronach ulicy. Skos wjazdowy i wyjazdowy na projektowane miejsca postojowe 1:1. Projektowe krawędzie ulicy Mirowskiej dostosowane do istniejących krawędzi ulicy. Po stronie północnej ulicy Mirowskiej pozostawiono rezerwę pod ścieżkę rowerową szerokości 2,00 m oddzieloną od wyznaczonych miejsc postojowych chodnikiem szerokości 2,00 m. Szerokość chodnika po stronie południowej ulicy Mirowskiej zmienna dostosowana do istniejących zabudowań. Z uwagi na zaprojektowane przejście dla pieszych km 0+71,11 w ul. Mirowskiej zaprojektowano wyspy kryjące w krawężnikach szerokości 2,50 m po stronie północnej i 4,50 m po stronie południowej.

Podstawowe parametry techniczne ul. Mirowska:

- klasa techniczna – L;
- prędkość projektowa 40 km/h;
- przekrój uliczny;
- ilość pasów ruchu – 2;
- szerokość jezdni – 7,00 m;
- szerokość chodnika – 2,00 m po stronie północnej; zmienna po stronie południowej dostosowana do istniejących posesji;
- spadek jezdni – daszkowy 2%;
- spadek chodnika jednostronny – 1% w kierunku jezdni;
- spadek ścieżki rowerowej jednostronnej 1% w kierunku jezdni;

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Opis istniejącej organizacji ruchu

W stanie istniejącym w rejonie ulicy Senatorskiej i Stary Rynek obowiązuje ruchu dwukierunkowy. Skrzyżowanie ulicy Mostowej z ulicą Senatorską i Stary Rynek ma możliwość wjazdu i wyjazdu w ulicę Mostową. Ul Stary Rynek ma możliwość wjazdu i wyjazdu z ul. Mirowskiej, brak możliwości wjazdu i wyjazdu z ul Senatorskiej w ulicę Mirowską.

Wzdłuż ulicy Senatorskiej oznakowane są istniejące miejsca postojowe oznakowaniem pionowym. Istniejący próg zwalniający oznakowany oznakowaniem ostrzegawczym. Wzdłuż ulicy Stary Rynek oznakowane są istniejące miejsca postojowe, w tym miejsca dla niepełnosprawnych. Na poboczach ustawione są zakazy zatrzymywania się oraz postoju. Skrzyżowania oznakowane są słupkami U-2.

Ulica Mirowska oznakowana jest oznakowaniem poziomym i pionowym. Istniejące miejsca postojowe oddzielone są od jezdni linią P-19. Oznakowane są oznakowaniem pionowym skrzyżowania z ulicą Stary Rynek i ulicą Targową. W rejonie skrzyżowania ulicy Mirowskiej z ul. Nadrzeczną oraz Warszawską zachowujemy istniejącą organizacją ruchu.

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

3.1. Opis organizacji ruchu

Projektowana organizacja ruchu uniemożliwia wjazd oraz wyjazd z ul. Mirowskiej w ul. Stary Rynek poprzez ustawienie projektowanych słupków blokujących. Ul. Senatorska i ul. Stary Rynek stają się ulicami jednokierunkowymi z wjazdem z ul. Mostowej w ul. Senatorską poprzez ul. Stary Rynek i wyjazdem w ul. Mostową. Przy wjeździe na ul. Senatorską wprowadzono strefę zamieszkania.

Projektowane miejsca postojowe równoległe wzdłuż ulicy Senatorskiej i Stary Rynek zostały oznakowane oznakowaniem pionowym. Wzdłuż ulicy Stary Rynek projektuje się 2 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych oznakowane oznakowaniem poziomym i pionowym.

Wjazd na płytę rynku uniemożliwiony jest poprzez ustawienie ławek, zieleni w donicach oraz w gruncie. Płyta Rynku od strony północnej zostaje wydzielona słupkami blokującymi.

Wjazd na płytę Rynku (przedłużenie ulicy Senatorskiej) wyłącznie dla pojazdów zaopatrzenia, natomiast na przedłużeniu ul. Stary Rynek wjazd na płytę rynku wyłącznie dla mieszkańców i pojazdów zaopatrzenia zgodnie z oznakowaniem pionowym.

Projekt przewiduje likwidację jednego parkomatu zlokalizowanego na płycie Starego Rynku, oraz ustawienie 2 nowych parkomatów zgodnie z wymogami MZDiT. Jeden zlokalizowany na ulicy Senatorskiej drugi na ulicy Stary Rynek. Dokładna lokalizacja na planie sytuacyjnym.

Wprowadzono przejście dla pieszych na ul. Mirowskiej w km 0+071,11 poprzez zaprojektowanie wysp kryjących w krawężnikach. Azyl dla pieszych nie został wprowadzony z uwagi na brak możliwości zmniejszenia szerokości pasa ruchu w ul. Mirowskiej do 3,00 m (po uzgodnieniach z wydziałem dokumentacji MZDiT). Przejście dla pieszych oznakowane oznakowaniem poziomym P-10 oraz pionowym D-6. W odległości 50 m od projektowanego przejścia zlokalizowano znaki ostrzegawcze A-16.

Zmiana sposobu parkowania wzdłuż ulicy Mirowskiej na parkowanie wyłącznie równoległe oznakowane oznakowaniem poziomym i pionowym. Projektowana organizacja ruchu została dostosowana do istniejącej organizacji ruchu w rejonie skrzyżowania z ul. Nadrzeczną i Warszawską. Zaprojektowano znak D-1 w rejonie skrzyżowania ul. Warszawskiej z ulicą Targową.

Na Starym Rynku należy stosować znaki pionowe z grupy mini. W rejonie ulicy Mirowskiej należy stosować znaki pionowe z grupy wielkości średnie.

3.2. OZNAKOWANIE PIONOWE

Na ul. Senatorskiej, Stary Rynek oraz w rejonie płyty Starego Rynku projektuje się ustawienie znaków pionowych mini odblaskowych zamocowanych na słupkach stalowych, ocynkowanych. Znaki muszą być umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni, na wysokości 2,00 m od poziomu terenu. Wzdłuż ulicy Mirowskiej projektuje się ustawienie znaków średnich odblaskowych zamocowanych na słupkach stalowych, ocynkowanych. Znaki muszą być umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni a znaki umieszczone w chodnikach nie dalej niż 2,00 m, przy czym znaki umieszczone w chodnikach muszą być posadowione na wysokości minimum 2,20 m. W przypadku znaków D-6 obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2 dla pozostałych znaków pionowym zastosować folie odblaskową typ 1.

Zaprojektowano oznakowanie skrzyżowania dróg zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych i warunkach ich umieszczenia na drogach”.

3.3. OZNAKOWANIE POZIOME

Na przedmiotowej drodze zaprojektowano oznakowanie poziome zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych i warunkach ich umieszczania na drogach”. Oznakowanie poziome należy wykonać z mas grubowarstwowych chemoutwardzalnych.

3.4. WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO I POZIOMEGO

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej projektowanej organizacji ruchu ustala się orientacyjnie po wykonaniu inwestycji - 10.2018 roku.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA**ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE DO USUNIĘCIA**

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
A-7	Istniejące do usunięcia	Małe	1
A-11a	Istniejące do usunięcia	Małe	1
B-5	Istniejące do usunięcia	Małe	2
B-18	Istniejące do usunięcia	Małe	5
B-35	Istniejące do usunięcia	Małe	5
B-43	Istniejące do usunięcia	Małe	1
B-44	Istniejące do usunięcia	Małe	1
B-36	Istniejące do usunięcia	Małe	1
D-1	Istniejące do usunięcia	Małe	1
D-18	Istniejące do usunięcia	Małe	14
D-44	Istniejące do usunięcia	Małe	2
D-45	Istniejące do usunięcia	Małe	2
F-6	Istniejące do usunięcia	Małe	2
C-13a	Istniejące do usunięcia	Małe	1
T-3a	Istniejące do usunięcia	Małe	4
T-29	Istniejące do usunięcia	Małe	1
H-16g	Istniejące do usunięcia	Małe	4

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
A-7	Istniejące	Małe	1
B-21	Istniejące	Małe	2
B-36	Istniejące	Małe	1
B-43	Istniejące	Małe	1
B-44	Istniejące	Małe	1
B-5	Istniejące	Małe	2
C-2	Istniejące	Małe	1
D-1	Istniejące	Małe	1
D-6	Istniejące	Małe	4
F-10	Istniejące	Małe	1

Słupki istniejące U-5a – 1 szt

Słupki U-2 – 5 szt pozostaje

Słupki U-2 – 5 szt. do usunięcia wg projektowanej organizacji ruchu rys. 2.

Oznakowanie nazwy ulicy Stary Rynek w rejonie ulicy Mirowskiej należy usunąć wg projektowanej organizacji ruchu rys. 2.

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
B-1	Projektowane	Mini	2
B-2	Projektowane	Mini	3
C-5	Projektowane	Mini	1
B-5	Projektowane	Mini	2
B-35	Projektowane	Mini	1
D-3	Projektowane	Mini	2
D-4a	Projektowane	Mini	1
D-18	Projektowane	Mini	4
D-18a	Projektowane	Mini	1
D-40	Projektowane	Mini	1
D-41	Projektowane	Mini	1
D-52	Projektowane	Mini	1
D-53	Projektowane	Mini	1
T-0	Projektowane	Mini	4
T-3a	Projektowane	Mini	2
A12a	Projektowane	Średnie	2
A-16	Projektowane	Średnie	2
D-1	Projektowane	Średnie	2
D-6	Projektowane	Średnie	2
D-18	Projektowane	Średnie	6
T-0	Projektowane	Średnie	1
T-3	Projektowane	Średnie	3

PORJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME

Nazwa	Stan	Pow. mal.
P-2b	Projektowane	4,23
P-4	Projektowane	30,10
P-7b	Projektowane	3,88
P-8d	Projektowane	2,98
P-8a	Projektowane	2,42
P-10	Projektowane	18,0
P-14	Projektowane	2,63
P-19	Projektowane	22,02