

Budowa i przebudowa ul. Połczyńskiej



[1]

Budowa i przebudowa ul. Połczyńskiej - odcinek od skrzyżowania z ulicami Działkową i Sarzyńską do granicy miasta



a) **Zakres rzeczowy dokumentacji projektowej**

branża drogowa

długość ulicy – około 1800 m

klasa ulicy – zbiorcza

konstrukcje i przekroje jezdni:

- 1) Przebudowę należy poprzedzić, zgodnie z § 154 warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r. ze zm.), oceną stanu technicznego konstrukcji oraz jej podłoża.
- 2) Nawierzchnia bitumiczna z SMA tzw. cicha
- 3) Krawężniki typu ciężkiego na ławie betonowej z oporem – na odcinku od ul. Żytniej w kierunku granicy miasta dopuszcza się zastosowanie przekroju drogowego.
- 4) Projekt winien obejmować (o ile zajdzie taka konieczność) budowę lub przebudowę zjazdów zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260).

chodnik

na odcinku od skrzyżowania z ulicami Działkową i Sarzyńską do skrzyżowania z ul. Żytnią – dwustronny

od skrzyżowania z ul. Żytnią do granicy miasta – jednostronny;

jednostronna ścieżka rowerowa dwukierunkowa o nawierzchni gładkiej asfaltowej w kolorze czerwonym

- 1) na odcinku od skrzyżowania z ulicami Działkową i Sarzyńską do skrzyżowania z ul. Żytnią po jednej stronie ulicy należy zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy z rozdziałem funkcji
- 2) od skrzyżowania z ul. Żytnią do granicy miasta – ścieżka rowerowa po przeciwnej stronie ulicy niż chodnik z dowiązaniem do istniejącej ścieżki w ul. Wrzosów.
- 3) Formy organizacji ruchu rowerowego:
 - Projektując ścieżkę należy brać pod uwagę możliwości terenowe jej prowadzenia. Ze względu na duży udział w ruchu pojazdów ciężkich (droga wojewódzka klasy Z), ścieżka winna przebiegać poza jezdnią.
 - Na etapie projektowania należy dokonać analizy istniejącego układu i rozwiązań. Na odcinku od ronda Słowiańska do skrzyżowania z ul. Działkową rozważyć możliwość wykorzystania istniejącego chodnika jako ciągu pieszo-rowerowego poprzez odpowiednie oznakowanie.
 - Przy przekraczaniu zjazdów należy jednoznacznie rozstrzygnąć pierwszeństwo przejazdu poprzez elementy organizacji ruchu lub zachowanie kolorystyki ścieżki rowerowej. Projekt winien obejmować również przebudowę zjazdów czy skrzyżowań w ciągu projektowanej ścieżki i chodnika wraz z rozwiązaniem odwodnienia.
- 4) Nawierzchnia:
 - gładka asfaltowa, kolor nawierzchni dróg rowerowych to kolor czerwony,
 - konstrukcja ze względu na mechaniczne oczyszczanie i zimowe utrzymanie winna zapewniać poruszanie się pojazdów o ciężarze całkowitym 2500 kG na podłożu G1
 - na podjazdach, łukach oraz przed skrzyżowaniami należy rozważyć zastosowanie nawierzchni przeciwpoślizgowych,
 - obramowanie: w zależności od miejsca krawężnik betonowy 15x30 lub obrzeże betonowe na

ławie betonowej z oporem, elementy te nie mogą wystawać ponad niweletę drogi rowerowej,

5) Przekrój poprzeczny:

- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej nie mniej niż 2,0 m
- wolna przestrzeń (skrajnia) po obu stronach min. 0,5 m, wyjątkowo 0,2 m na łukach po zewnętrznej stronie,
- skrajnia pionowa drogi rowerowej to 2,5 m - dotyczy to także gałęzi, drzew, znaków itp.,
- promienie łuków na odcinkach poza skrzyżowaniami 15-20 m lub więcej, w rejonie skrzyżowań dopuszcza się 4 m,

6) Skrzyżowania:

- należy zapewnić odpowiednią widoczność wzajemną wszystkim uczestnikom ruchu,
- należy dostosować istniejącą organizację ruchu, w tym - o ile zajdzie taka konieczność sygnalizację świetlną do nowego przebiegu ścieżki rowerowej,
- w obrębie skrzyżowania z wydzielonymi drogami rowerowymi należy zminimalizować kolizje rowerzystów z pieszymi oraz zapewnić odpowiednią widoczność wzajemną rowerzystów, kierowców i czytelność manewrów.

7) Pozostałe uwarunkowania.

- Projektując ścieżkę rowerową, należy brać pod uwagę różne typy rowerów, w tym tandemy, rowery z przyczepkami dziecięcymi, rowery towarowe, rowery poziome - dłuższe niż przeciętne i trudniejsze w manewrowaniu na ciasnych łukach i skrzyżowaniach. Należy również brać pod uwagę rowerzystów przewożących znaczne bagaże (sakwy, przyczepki), którzy nie mogą wykonywać wielu manewrów.
- Wszystkie skrzyżowania i punkty przecięcia dróg rowerowych z siecią drogową należy projektować tak, aby kąt widoczności przeszkód i innych pojazdów nie przekraczał 90 stopni w stosunku do toru jazdy.
- Rozwiązania infrastrukturalne muszą być spójne z parametrami pojazdów i urządzeń, służących do czyszczenia i odśnieżania ulic, chodników i ścieżek rowerowych.
- należy przyjąć, że maksymalna szerokość rowerów poruszających się na drogach rowerowych nie przekracza 0,95 m.

branża sanitarna

- sieć wodociągowa - długość ok. 1500 m, sieć wodociągową należy zaprojektować od skrzyżowania ul. Żytniej i Połczyńskiej (włączenie w istniejący wodociąg DN 200) do ul. Wrzosów. W celu zapewnienia poprawnej pracy sieci wodociągowej należy uwzględnić w ramach zadania przedłużenie tej sieci aż do skrzyżowania ul. Wrzosów i Podmiejskiej (włączenie w istniejący wodociąg DN 250).;
- kanalizacja deszczowa - długość ok. 1800 m, kanalizację deszczową należy zaprojektować na

podstawie Programu Infrastruktury Technicznej opracowanego przez Pracownię Projektową Systemów Wodno-Kanalizacyjnych Tadeusz Gruszecki, zgodnie z Programem odcinek kanalizacji deszczowej oznaczony jako „F” oraz „G1” należy skierować do Rowu Raduszka węzeł nr 6 natomiast odcinek „U” należy włączyć do istniejącej kanalizacji deszczowej w ul. Wrzosów, należy także zaprojektować przykanaliki do wpustów oraz wpusty deszczowe;

- przebudowa istniejącego przepustu w celu dostosowania do obsługiwanej zlewni

branża elektryczna

- oświetlenie drogowe:

Sieć oświetleniowa, słupy , szafka oświetleniowa, oprawy i inne urządzenia będące integralną częścią instalacji oświetleniowych stanowiąc będą majątek Gminy Miasta Koszalin w imieniu której działa Zarząd Dróg Miejskich i Transportu.

Adres źródłowy: <https://koszalin.pl/pl/invest/budowa-i-przebudowa-ul-polczynskiej>

Odnosiniki

[1] <https://koszalin.pl/sites/default/files/dsc06204.jpg>