

Zadanie: *Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju - rozwój transgranicznej turystyki*

Inwestor: *GMINA CIESZYN
ul. Rynek 1, 43-400 Cieszyn*

*REPREZENTANT INWESTORA:
MIEJSKI ZARZĄD DRÓG
ul. Liburnia 4, 43-400 Cieszyn*

Obiekt: *Ul. Głęboka, Zamkowa, Rynek w Cieszynie*

Temat: *Rewitalizacja Cieszyńskiego Rynku, Ulicy Głębokiej oraz Terenu Wokół Mostu Przyjaźni w Celu Zwiększenia Atrakcyjności Turystycznej*

AKTUALIZACJA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Branża: *Drogowa*

Projektował: *mgr inż. Jacek Gawron*

Cieszyn , marzec 2020r

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	4
4. CHARAKTERYSTYKA I PARAMETRY DROGI (STAN PROJEKTOWANY)	4
5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I LOKALIZACJA INWESTYCJI.....	7
6. PARAMETRY RUCHU/ STRUKTURA RUCHU ORAZ ROZWIĄZANIA MAJĄCE WPŁYW NA RUCH.....	8
7. ZAKRES PRAC I OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.....	9
8. TERMIN REALIZACJI INWESTYCJI.....	11
9. UWAGI KOŃCOWE	11

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. 1	Orientacja
Rys. 2	Plan sytuacyjny -Docelowa organizacja ruchu

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w ramach zadania

pn : ***Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju - rozwój transgranicznej turystyki***

*Rewitalizacja Cieszyńskiego Rynku, Ulicy Głębokiej oraz Terenu Wokół Mostu Przyjaźni
w Celu Zwiększenia Atrakcyjności Turystycznej*

Głównym celem organizacji ruchu jest :

- stworzenie pieszej strefy z wyłączeniem (bardzo silnym ograniczeniem) ruchu pojazdów samochodowych w obszarze, gdzie przewidywane jest zwiększenie ruchu turystycznego w przyjaznej infrastrukturze drogowej na potrzeby wdrożenia produktu turystycznego opartego o odtworzenie dawnej trasy tramwajowej Cieszyna;
- podniesienie bezpieczeństwa ruchu pieszych w odcinku ulicy Głębokiej – od skrzyżowania z ul. Menniczą do skrzyżowania z ul. Zamkową oraz na odcinku ul. Zamkowej od skrzyżowania z ul. Głęboka do Mostu Wolności, gdzie utrzymany pozostanie ruch pojazdów – wprowadzenie strefy zamieszkania.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Do opracowania niniejszego projektu docelowej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wykorzystano następujące akty prawne:

- Art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).
 - 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. Nr 177, poz. 1729).
- Art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).
- 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. Nr 220, poz. 2181).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, DU Nr 43 z dn. 14 maja 1999 roku, poz. 430.
- Projekt Zagospodarowania terenu z dokumentacji " Rewitalizacja Cieszyńskiego Rynku, Ulicy Głębokiej oraz Terenu Wokół Mostu Przyjaźni w Celu Zwiększenia Atrakcyjności Turystycznej
-

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiałami wyjściowymi do realizacji niniejszego opracowania jest zlecenie na wykonanie niniejszego opracowania, wizja lokalna w terenie wraz z inwentaryzacją istniejącego oznakowania oraz podkład mapowy w niezbędnym zakresie. Materiałami wyjściowymi do w/w opracowania były także konsultacje z inwestorem pod kątem wdrożenia produktu turystycznego „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój turystyki transgranicznej”.

4. CHARAKTERYSTYKA I PARAMETRY DROGI (STAN PROJEKTOWANY)

Ul. Głęboka stanowi drogę gminną klasy **D - dojazdowa** na odcinku objętym opracowaniem wykonana jest o przekroju ulicznym z czego szerokość jezdni wynosi zmienna od 4.2 do 7m.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać

drogi publiczne i ich usytuowanie, DU Nr 43 z dn. 14 maja 1999 roku, poz. 430. z późn. zmianami, zaprojektowano drogę klasy D bez wyodrębnionych jezdni i chodników (strefa zamieszkania.)

Parametry drogi :

szer. jezdni -	szer. zmienna od 4 do 7m
klasa drogi	D
kategoria ruchu	KR3
odwodnienie	kanalizacja deszczowa

Ul. Zamkowa stanowi drogę powiatową klasy **Z - Zbiorcza**, na odcinku objętym opracowaniem wykonana jest o przekroju ulicznym z czego szerokość jezdni zmienna od 6 do 7.5m. Wprowadzono strefę zamieszkania w zakresie opracowania.

Ul. Przykopa stanowi drogę powiatową klasy **Z - Zbiorcza**, na odcinku objętym opracowaniem wykonana jest o przekroju ulicznym z czego szerokość jezdni 6.5m (w zakresie opracowania). Wprowadzono strefę zamieszkania w zakresie opracowania.

Droga okalająca Rynek - droga gminna - klasy **D dojazdowa** - szerokość jezdni około 7.5m Zgodnie z w/w Rozporządzeniem zaprojektowano drogę klasy D bez wyodrębnionych jezdni i chodników (strefa zamieszkania.)

Pozostałe ulice znajdujące się w obszarze objętym projektem - drogi klasy D - dojazdowe.

Projektowany układ nawierzchni :

Projekt przewiduje przebudowę istniejących nawierzchni zlokalizowanych na ul. Rynek wraz z Placem, ul. Głębokiej oraz na odcinku ul. Zamkowej od skrzyżowania z ul. Głęboką do Mostu Przyjaźni. Przebudowa ma na celu uspokojenie ruchu pojazdów

oraz nadanie priorytetu przejścia pieszym na Rynku i ul. Głębokiej poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania.

W obrębie Rynku zaprojektowano ujednolicenie nawierzchni oraz likwidację podziału wysokościowego na jezdnie i plac. Jezdnia zostanie wyniesiona i zrównana z placem. Projektuje się rozebranie istniejącej nawierzchni jezdni, placu i chodników. Na jezdni i placu przewiduje się wymianę konstrukcji drogowej oraz odtworzenie nawierzchni granitowej z wykorzystaniem materiału pochodzącego z rozbiórki. Chodniki wokół Rynku projektuje się z płyt granitowych* płomieniowanych na nowej podbudowie. Płyt chodnikowe kamienne zaprojektowano o zmiennej szerokości 20, 30 i 50 cm, ułożone zostaną nieregularnie, nawiązując do istniejącego układu na ul. Głębokiej. Rozdział jezdni i chodnika wykonany zostanie z oporników granitowych – wtopionych. Wizualne oddzielenie płyty rynku od jezdni zostanie osiągnięte poprzez wprowadzenie odwodnienia szczelinowego obustronnie obłożonego płytami granitowymi szerokości 20cm.

Ulica Głęboka na całej długości pozbawiona zostanie rozdziału wysokościowego na jezdnię i chodnik. Fragment ten objęty zostanie strefą zamieszkania z priorytetem przejścia dla pieszych. Projektuje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni i chodników, wymianę podbudowy oraz korekty geometrii w celu poprawienia bezpieczeństwa i komfortu użytkowania pieszych. Jezdnia zostanie ułożona z kostki porfirowej pochodzącej z rozbiórki. Na chodnikach zastosowane zostaną płyty granitowe* płomieniowane w układzie i formacie analogicznym do zastosowanego w obrębie Rynku tj. płyt kamienne o zmiennej szerokości 20, 30 i 50 cm, ułożone nieregularnie w nawiązaniu do stanu istniejącego. Chodnik biegnący wzdłuż północnej pierzei ul. Głębokiej poszerzony zostanie o 1,2m od pierwszego projektowanego stopnia schodów w celu podniesienia komfortu użytkowania pieszym oraz osobom niepełnosprawnym. Istniejący murek oporowy zostanie rozebrany do poziomu chodnika, a różnicę wysokości pokonać będzie można projektowanymi granitowymi* schodami w kierunku do jezdni. Rozdział nawierzchni granitowej od porfirowej wzdłuż północnej pierzei stanowić będzie granitowy* rygol zintegrowany z opornikiem. Wzdłuż południowej pierzei rozdział nawierzchni wykonany będzie za pomocą granitowego opornika wtopionego. Wzdłuż opornika utworzony zostanie ściek poprzez obniżenie dwóch rzędów kostek porfirowych.

Fragment ul. Zamkowej od ul. Głębokiej do mostu Przyjaźni zostanie przebudowany w sposób spójny z pozostałą częścią opracowania. Projektuje się wyniesienie tarczy skrzyżowań ulic Głębokiej z Zamkową oraz al. Jana Łyska z Zamkową jako jedna tarcza. Nawierzchnię tarczy skrzyżowań projektuje się wykonać z kostki porfirowej, a jezdnię od tarczy skrzyżowania do mostu z kostki granitowej. Chodniki wykonane zostaną z płyt kamiennych o zmiennej szerokości 20, 30 i 50 cm, ułożone nieregularnie. Rozdział chodnik/jezdnia zapewnia krawężniki oraz oporniki wtopione w nawierzchnię. Wzdłuż wschodniej pierzei zostanie zlikwidowany istniejący parking, a w jego miejsce poszerzone zostaną chodniki. Na tym fragmencie także zaprojektowano strefę zamieszkania z utrzymaniem ruchu pojazdów.

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO I LOKALIZACJA INWESTYCJI

Ul. Głęboka stanowi drogę gminną klasy D - dojazdowa, na odcinku objętym opracowaniem wykonana jest o przekroju ulicznym z czego istn. szerokość jezdni wynosi od 5 do 8m

Jezdnia wykonana jest o nawierzchni brukowej/porfirowa - na odcinku od Rynku do ul. Menniczej, chodniki wykonane z płyt piaskowca. Na odcinku od ul. Menniczej do skrzyżowania z ul. Zamkową - nawierzchnia z kostki granitowej, chodniki o nawierzchni z płyt chodnikowych i kostki bet. Skrzyżowanie z ul. Zamkową o nawierzchni z porfiru. Przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym poza strefą zamieszkania.

Ul. Zamkowa - droga klasy Z, powiatowa - szerokość istniejąca jezdni około 11m (wraz z miejscami postojowymi) - nawierzchnia jezdni asfaltowa oraz z kostki porfirowej (skrzyżowanie z ul. Głęboką). Chodniki z kostki betonowej i granitowej. Przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym poza strefą zamieszkania.

Droga okalająca Rynek - droga klasy D, gminna o nawierzchni z kostki granitowej (włącznie z placem Rynku). Chodniki o zróżnicowanych nawierzchniach, kostka bet, kostka granitowa, płyty chodnikowe. Przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym poza strefą zamieszkania.

6. PARAMETRY RUCHU/ STRUKTURA RUCHU ORAZ ROZWIĄZANIA MAJĄCE WPŁYW NA RUCH

Główny ruch pojazdów w stanie istniejącym - samochody osobowe, dostawcze poruszają się odcinkiem ul. Menniczej. Płyta Rynku oraz ul. Głęboka częściowo wyłączone z ruchu.

Nowa organizacja ruchu ma całkowitą eliminację ruchu kołowego z Rynku i ulicy Głębokiej oprócz niezbędnych wyjątków dla umożliwienia funkcjonowania tej części miasta, poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania wraz z fizycznymi blokadami i dodatkowym oznakowaniem ulic dojazdowych. Poprzez te działania uzyskuje się strefę gdzie pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdami i może poruszać się całą szerokością drogi. Rynek wraz z zasadniczym odcinkiem ul. Głębokiej zostanie zaprojektowana bez wyodrębnionych jezdni i chodników - zostanie stworzony naturalny deptak.

Odcinek ul. Głębokiej od ul. Menniczej do ul. Zamkowej a także ul. Zamkowa (w zakresie opracowania) zostanie objęta strefą zamieszkania. Na tym odcinku zostanie utrzymany ruch pojazdów. Dla poprawy bezpieczeństwa zaprojektowano wyniesione skrzyżowanie w obrębie ul. Zamkowej, Głębokiej i Przykopa.

Dla ograniczenia prędkości samochodów wprowadzono strefę zamieszkania praktycznie w całym obszarze Rynku i na ulicach dojazdowych m.in Szersznika, Srebrna, Szeroka, Regera, Browarna, Olszaka, Stary Targ. Projekt organizacji ruchu ma na celu skierowanie prawie całkowicie ruchu pojazdów z okolic Rynku na ul. Menniczą.

Dodatkowo jako element uspokojenia ruchu zaprojektowano wyniesienia przy wjazdach w strefę zamieszkania od strony m.in ul. Matejki, Olszaka, Browarna, Sejmowa, Szersznika oraz w okolicach ul. Zamkowej.

7. ZAKRES PRAC I OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

- Rynek - droga wzdłuż pierzei północnej - wprowadzono strefę zamieszkania na wlocie ul. Matejki. Wlot z ul. Szersznika, Matejki i wylot z Rynku w kierunku ul. Menniczej zaprojektowano jako wyniesiony. Na wylocie w ul. Menniczą zaprojektowano koniec strefy zamieszkania. Obszar objęty ograniczeniem w ruchu znak B-1 z tab. T. Pozostałe oznakowanie pionowe pokazano na planszy D1
- Rynek - droga wzdłuż pierzei południowej, wschodniej i zachodniej - obszar w strefie zamieszkania oraz w objęty ograniczeniem w ruchu znak B-1 z tab. T. Ruch na Rynku jednokierunkowy wzdłuż pierzei wschodniej i zachodniej, dwukierunkowy wzdłuż pierzei południowej. Oznaczenie ruchu jednokierunkowego znakami D-3. Wylot w kierunku ul. Regeza zaprojektowano jako wyniesiony. Pozostałe oznakowanie pionowe pokazano na planszy D1
- Szeroka - odwrócenie ruchu na odcinku od Rynku do ul. Szersznika. Wprowadzenie oznakowania na skrzyżowaniu (Szersznika, Szeroka) B-21, B-22, B-2. Na wlocie w ul. Szeroką zastosowano znaki D-3, B-36, B-5, B-16. Pozostałe oznakowanie pionowe pokazano na planszy D1
- Głęboka - od skrzyżowania z ul. Menniczą do skrzyżowania z ul. Zamkową – w strefie zamieszkania. Wlot w ul. Zamkową zaprojektowany jako wyniesiony. Wzdłuż prawej krawędzi jezdni zaprojektowano wydzielone miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych oraz dla zaopatrzenia - oznaczone znakami D-18a, B-36 z tab oraz malowaniem poziomym. Pozostałe oznakowanie pionowe pokazano na planszy D1
- Głęboka - od skrzyżowania z ul. Menniczą do Rynku. Obszar w strefie zamieszkania oraz w objęty ograniczeniem w ruchu znak B-1 z tab. T..

Na wlocie ul. Stary Targ zaprojektowano znak B-1. Pozostałe oznakowanie pionowe pokazano na planszy D1

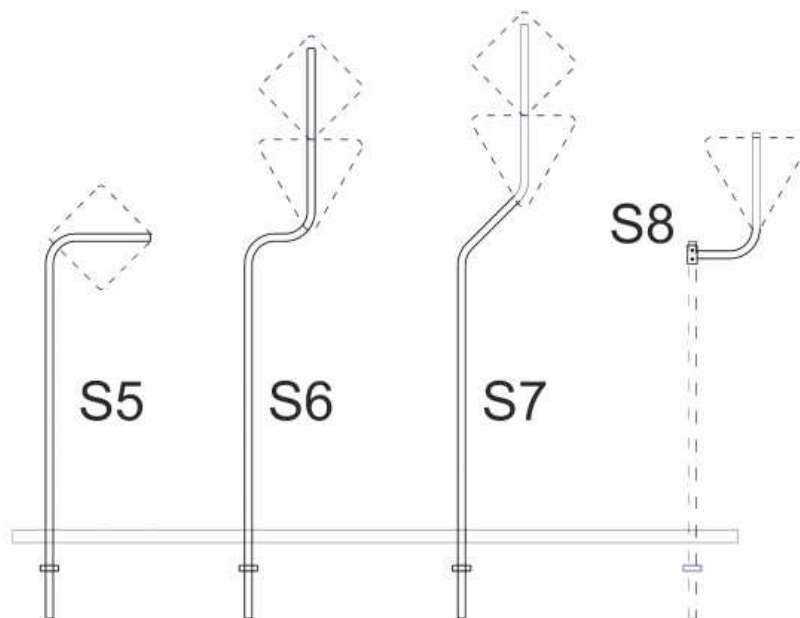
- Zamkowa - od skrzyżowania z ul. Głęboką do Mostu Przyjaźni - zaprojektowano wyniesione wloty dróg Zamkowa (odcinek północny i południowy - granice opracowania) , Przykopa, Główna. Pozostałe oznakowanie pionowe pokazano na planszy D1. Droga objęta strefą zamieszkania

Ze względu na specyfikę tematu, zakres opracowania wykracza poza zakres stricte objęty projektem budowlanym, ponieważ aby wdrożyć organizację ruchu, konieczne jest szersze potraktowanie tematu, w ujęciu większej części centrum zabytkowego miasta. Dla ograniczenia prędkości samochodów wprowadzono strefę zamieszkania praktycznie w całym obszarze Rynku i na ulicach dojazdowych m.in Szersznika, Srebrna, Szeroka, Regera, Browarna, Olszaka, Stary Targ.

Ograniczenie ruchu uzyskano także poprzez zastosowanie poprzez fizyczne blokady, pewnych odcinków dróg i stworzenie „deptaka”. Bolardy (słupki) zaprojektowano na wlocie na płytę Rynku od strony północnej, na ul. Szersznika,

Należy wspomnieć iż ze względu na przyjęte rozwiązania organizacji ruchu liczba znaków drogowych będzie mogła być ograniczona, co pozytywnie wpłynie na estetykę zabytkowej przestrzeni centrum miasta Cieszyna. (wprowadzenie strefy zamieszkania)

Dodatkowo wprowadzone zostaną znaki minimalne dopuszczalnej wielkości - znaki małe dopuszczone do stosowania na drogach gminnych. W celu poprawy estetyki oznakowania oraz uniknięcia zawężania chodnika(układu pieszego) zaleca się stosowania słupków giętych do znaków. Ostatecznie wzór słupków zostanie zatwierdzony przez zarządcę drogi.



8. TERMIN REALIZACJI INWESTYCJI

Przewidywany termin prowadzenia robót : 01.01.2020 do 31.12.2021r.

9. UWAGI KOŃCOWE

Sposób umieszczania, wysokość umieszczania, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r (Dz.U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.).

Znaki powinny być małe z blachy ocynkowanej folii nr II. Krawędzie tarczy znaków powinny być podwójnie zaginane na całym obwodzie. Rurki do znaków powinny być ocynkowane grubościennie. Uchwyty uniwersalne. Średnica rurki 48,3mm

Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D (wymiały podano w mm)

Grypa znaków	Symbol	Kategorie znaków				
		A	B	C	D	
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne	
		Długość boku	Średnica		Długość podstawy	Wysokość (n=0,1,2)
Małe	M	750	600		600	600+150n