

"EURODROGA" Milan Sternik
Aleja Majowa 14/59, 44-100 Gliwice, kom. 0 605 768 577

PT-013/22

Budowa parkingu z odwodnieniem, oświetleniem terenu i kładką dla pieszych w ramach zadania p.n. "Projekt budowy parkingu wraz z ciągiem pieszym od ul. Pszczyńskiej i Kopalnianej do ul. Kujawskiej w rejonie Hali Arena Gliwice"

Inwestor: Gliwice - Miasto na prawach Powiatu,

ul. Zwycięstwa 21, 44-100 Gliwice

Adres: Kopalniana, Pszczyńska, Kujawska, Gliwice, woj. śląskie

Działki ewidencyjne: 563, 566, 567, 568, 695, 705, 708/2, 536/2, 538/2, 536/1, 664 obręb ewidencyjny Politechnika, 401 obręb ewidencyjny Nowe Gliwice, 1190 obręb ewidencyjny Trynek

DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Projektant: mgr inż. Milan Sternik

upr. bud. 213/02

Sprawdzający: mgr inż. Tomasz Wolner

upr. bud. SLK/7647/PWBD/17

GLIWICE luty 2025

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI

Lp.	Wyszczególnienie	Nr strony	Nr rys.
A. CZĘŚĆ OPISOWA – zawartość			
1	Strona tytułowa	I	
2	Zawartość dokumentacji	II	
3	Opis techniczny		
	1. Wprowadzenie	2	
	2. Opis stanu istniejącego	2	
	3. Opis stanu projektowanego	3	
	4. Zestawienie oznakowania projektowanego	3	
	5. Zasady umieszczania i konstrukcja znaków	3	
A. CZĘŚĆ OPISOWA – zawartość			
1	Plan orientacyjny		01
2	Plan sytuacyjny		02

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu dla parkingów wraz z ciągiem pieszym od ulicy Pszczyńskiej i Kopalnianej do ulicy Kujawskiej w rejonie Hali Arena w Gliwicach

1. Podstawa opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w związku z budową dwu tymczasowych parkingów pomiędzy ulicami Pszczyńską, a Kujawską.

Projektowana organizacja ruchu ma na celu wprowadzenie rozwiązań pozwalających na możliwie najefektywniejsze i najbezpieczniejsze wykorzystanie nowoprojektowanych obiektów.

2. Opis stanu istniejącego

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy i budowy ciągu pieszego łączącego ulicę Kopalnianą z ulicą Kujawską przez ulicę Pszczyńską oraz budowy parkingu o charakterze tymczasowym w rejonie ulicy Pszczyńskiej Gliwicach.

Przedmiotowe opracowanie ujmuje połączenie istniejących ciągów pieszych w rejonie wyjazdu z Centrum Edukacji i Biznesu „Nowe Gliwice”, wzdłuż ulicy Kopalnianej, przejściem przez ulicę Pszczyńską i dalej w śladzie istniejącej drogi wzdłuż ogródków działkowych (bez nazwy) w kierunku Hali Arena poprzez teren wykorzystywany na odkład gruntów z wykopów z okresu budowy Hali (obecnie niezagospodarowany i porośnięty dziko zielenią)

Przedmiotowe opracowanie ujmuje połączenie istniejących ciągów pieszych w rejonie CEiB „Nowe Gliwice” z istniejącym ciągiem pieszym w rejonie ulicy Kopalnianej, dalej przeprowadzenie pieszych przez ulicę Pszczyńską i wprowadzenie jej w pas drogowy drogi wzdłuż Ogródków Działkowych w rejonie budynków ulica Bojkowska 133-135, dalej ciąg pieszy będzie musiał przekroczyć istniejący ciepłociąg i poprzez niezagospodarowany teren zostanie włączony do istniejących ciągów pieszo-rowerowych w rejonie ulicy Kujawskiej. Łączna długość przedmiotowego ciągu wynosić będzie ok. 500 m. Niezależnym zadaniem jest również przedstawienie zagospodarowania parkingu o charakterze tymczasowym na terenie na którym obecnie stoją stare budynki techniczne prefabrykowane w których prowadzona jest różna działalność gospodarcza. Docelowa pojemność parkingu wyniesie 118

dla samochodów osobowych (w tym 110 o charakterze tymczasowym), dodatkowo 6 miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych (w tym 4 o charakterze tymczasowym), wiatę dla rowerów (10 stanowisk), stację rowerów miejskich

Teren objęty przedmiotową inwestycją przylega do ulicy Pszczyńskiej w rejonie skrzyżowania z ulicą Kopalnianą od strony zachodniej ograniczony jest istniejącymi obiektami handlowymi m.in. Sklep meblowy „Bodzio”, Hotel „Ava”, zaś od strony wschodniej kamienice wzdłuż ulicy Pszczyńskiej i dalej ogródki działkowe, północną granicę terenu objętego inwestycją stanowi ulica Kujawska. Przez przedmiotowy teren przebiega magistralna sieć ciepłownicza, która do pewnego stopnia determinuje możliwe rozwiązania techniczne

Ulica Pszczyńska - jest ulicą jednoprzestrzenną, odcinkowo posiada 4 pasy ruchu, zaś układ pasów ruchu jest zmiennym, im bliżej Centrum pasy dodatkowe są wykorzystywane dla relacji skrętnych na skrzyżowaniach, w ciągu ulicy Pszczyńskiej znajduje się system skoordynowanej sygnalizacji świetlnej. Wzdłuż ulicy prowadzone są praktycznie na całym odcinku ciągi piesze na przedmiotowym odcinku po stronie północnej w sposób ciągły, natomiast po stronie południowej istniejący ciąg pieszy kończy się w rejonie zatoki przystankowej w rejonie Cmentarza Tryńskiego. Na przedmiotowym odcinku szerokość jezdni wynosi ok. 14 m, na skrzyżowaniu od strony Centrum wydzielone są pasy ruchu na wprost z możliwością wykonania relacji skrętnej (pas północny w lewo i wprost, pas południowy w prawo i wprost) przeciwne kierunki ruchu rozdzielone są azylem dla pieszych, zaś relacja wjazdowa odbywa się pojedynczym pasem ruchu, od strony węzła autostradowego wydzielone pasy ruchu na wprost i wprawo oraz w lewo, natomiast relacja wyjazdowa od strony Centrum odbywa się dwoma pasami ruchu. Przedmiotowe wydzielenie pasów rozpoczyna się w rejonie budynku nr 141 gdzie istnieje wyspa dzieląca mogąca potencjalnie być wykorzystana w formie azylu dla pieszych.

Droga bez nazwy wzdłuż ogródków działkowych – jest to odcinek na którym trudno jest mówić o konkretnych parametrach technicznych, jedynie wylot na ulicę Pszczyńską posiada nawierzchnię asfaltową i wyposażona jest w chodniki w obszarze skrzyżowania i budynku nr 133. Na dalszym odcinku do wysokości istniejących sieci ciepłowniczych wykonana jest w technologii płyt betonowych, zaś dalej są to odcinki nawierzchni asfaltowej o niskich parametrach lub frezu asfaltowego. Można w przybliżeniu określić szerokość jezdni na ok. 5 m nie istnieją tu żadne wydzielone ciągi piesze natomiast funkcjonują garaże o konstrukcji blaszanej oraz dojścia do ogródków działkowych (furtki do poszczególnych

ogrodów). Najistotniejszym włączeniem jest komunikacja budynków mieszkalnych w rejonie budynku nr 133. Na terenie działki 568 i 569 wykonane są w technologii kostki betonowej utwardzenia powierzchni, zaś droga wewnętrzna wykonana jest w technologii trylinki. Przy przedmiotowym odcinku po stronie wschodniej funkcjonują budynki mieszkalne równoległe do ulicy Pszczyńskiej, zaś dalej ogródki działkowe, zaś po stronie wschodniej i na terenie przeznaczonym pod budowę parkingu znajdują się obiekty barakowe w konstrukcji prefabrykowanej w którym prowadzona jest działalność gospodarcza. Przedmiotowe budynki będą musiały zostać rozebrane przed rozpoczęciem inwestycji z wyjątkiem obiektów na działkach nr 564 565 (będące poza zakresem opracowania). Na dalszym odcinku ciąg komunikacyjny biegnie równoległe do ulicy Pszczyńskiej i istnieje fizyczna możliwość dojazdu do ulicy Kujawskiej. Fizyczną barierą budowy ciągu pieszego jest przebieg ciepłociągu magistralnego, za przedmiotowym ciepłociągiem zlokalizowane są tereny na których w trakcie budowy Hali Arena składowany był urobek z wykopów, który został wstępnie zagęszczony i wyrównany pod przyszłe inwestycje. Teren ten jest obecnie trudno dostępny ze względu na silne porośnięcie roślinnością niską i nielicznymi drzewami, dodatkowo utrudnienie stanowi sama trasa ciepłociągu.

Ulica Kujawska – stanowi ważny ciąg komunikacyjny łączący Centrum Gliwic z dzielnicami Sośnica i Ligota Zabrska. W niedawnym czasie przeszła gruntowną przebudowę uzyskując wysokie parametry techniczne i walory użytkowe zarówno dla ruchu kołowego, jak również rowerowego i pieszego. Można stwierdzić, że w rejonie Hali Arena ulica ma charakter reprezentacyjny. Ulica na przedmiotowym odcinku wyposażona jest w jezdnię o szerokości ok. 9 m wyposażona w obustronne chodnik o szerokości ok. 2 m oraz ciąg rowerowy po stronie południowej. Ulica do wysokości Hali Arena ma klasę ulicy lokalnej, zaś dalej wchodzi w docelowy przebieg obwodnicy o klasie drogi głównej dwujezdniowej 10 KDG oraz 04 KDG 2/2

3. Opis stanu projektowanego

W ramach przedmiotowej dokumentacji można wydzielić kilka elementów funkcjonalnych:

- Ciąg pieszy, który należy połączyć z chodnikami na terenie obiektu „Nowe Gliwice” odcinkiem chodnika z istniejącym ciągiem pieszym wzdłuż ulicy Kopalnianej, dalej prowadzić przez ulicę Pszczyńską wzdłuż drogi istniejącej bez nazwy, następnie

przeprowadzając przez ciepłociąg magistralny w kierunku działek niezagospodarowanych przy ulicy Kujawskiej, kończąc właśnie w tej lokalizacji.

- Parking o charakterze tymczasowym mającym trwać do momentu zmiany zapisów planów miejscowych w tym rejonie Miasta bądź do wprowadzenia w życie obecnie obowiązujących zapisów.

Zasadą oznakowania całego układu jest ujęcie go w całości jako systemu dróg wewnętrznych objętych ograniczeniem strefowym do 20 km/h. Podstawowym założeniem było ograniczenie ilości zastosowanych znaków, jednak wprowadzone znaki są tymi, które można uznać za minimalnie niezbędne dla funkcjonowania projektowanego układu.

Przewidywany termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu to III-IV kwartał 2025 roku.

Przywrócenie stałej organizacji ruchu nastąpi do 31.12.2025 roku

4. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PROJEKTOWANEGO.

Projektowane znaki zostały pokazane na planszy sytuacyjnej

5. ZASADY UMIESZCZANIA I KONSTRUKCJA ZNAKÓW.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu.

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, wysięgnikach wykonanych z ocynkowanych rur lub kątowników, względnie innych kształtowników. Zaleca się umocowywanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i wyjątkowo elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich do umocowywania na nich konstrukcji podtrzymujących tarcze znaków, pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli

znaki umieszczane są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Odległość znaku od jezdni powinna wynosić:

- na ulicach 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.
- na pasie dzielącym jezdnie dróg dwujezdniowych - 0,50 m od zewnętrznej krawędzi opaski.

Wysokość umieszczania znaków przy ulicach powinna wynosić - 2,00 m. Odległość tą odmierza się od dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu.

Wyżej wymienione zasady zaczerpnięto z Instrukcji [1]

Rury konstrukcji wsporczych znaków powinny odpowiadać wymaganiom PN - H - 74219, PN - H - 74220. Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna nie powinna wykazywać wad w postaci łusek, pęknięć, zwalcowań i naderwań. Dopuszczalne są rysy wynikające z procesu wytwarzania, mieszczące się w granicach dopuszczalnych odchyłek wymiarowych. Końce rur powinny być obcięte równo i prostopadle do osi rury. Rury powinny być proste. Dopuszczalna miejscowa krzywizna nie powinna przekraczać 1,5 mm na 1 m długości rury. Rury powinny być wykonane ze stali w gatunkach dopuszczonych przez normy: PN-H-84023-07, PN-H-84018, PN-H-84019, PN-H-84030-02. Do ocynkowania rur stosuje się gatunek cynku Raf według PN-H-82200.

Tarcze znaków należy wykonać z blachy stalowej lub aluminiowej. Tarcza z blachy stalowej powinna mieć grubość conajmniej 1,00 mm, natomiast z blachy aluminiowej conajmniej 2 mm (jeśli są tłoczenia, a znak będzie umieszczony w ramce to grubość może zmniejszyć się do 1,5 mm. Tarcza musi być równa i gładka - bez odkształceń płaszczyzny znaku, w tym pofałdowań, wgłęć, lokalnych wgnieceń lub nierówności itp. Krawędzie znaku muszą być równe i nieostre.

Znaki wykorzystane do oznakowania przedmiotowych robót powinny być wykonane w rozmiarze o jedną dymensję większym niż istniejące czyli jako **duże** (dopuszcza się ustawienie znaków w rozmiarze średnie w przypadku braku fizycznej możliwości umieszczenia znaków większych). **Tarcze znaków powinny zostać pokryte folią odblaskową II generacji (powierzchnia czołowa odblaskowa typ 2).**

Wyżej wymienione zasady zaczerpnięto z Instrukcji [1] oraz OST [4]

6. BIBLIOGRAFIA

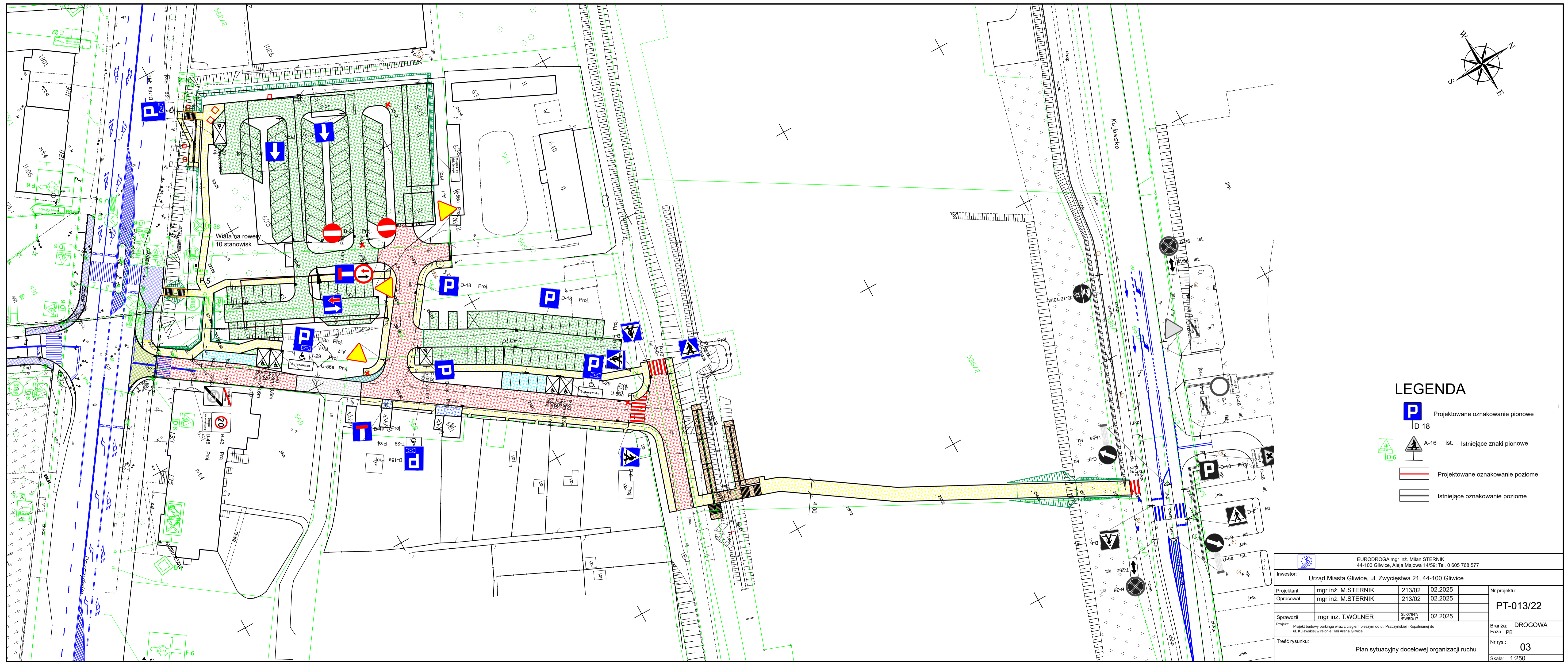
1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym z późniejszymi zmianami.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
5. 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 z 2003 r. poz. 2181 z załącznikami nr 1-4.
6. Ogólne Specyfikacje Techniczne D - 07.02.01 Oznakowanie pionowe, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1998.
7. Ogólne Specyfikacje Techniczne D - 07.01.01 Oznakowanie poziome, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1998.






EURODROGA mgr inż. Milan STERNIK
44-100 Gliwice, Aleja Majowa 14/59; Tel. 0 605 768 577


Inwestor: Gliwice - Miasto na prawach Powiatu , ul. Zwycięstwa 21, 44-100 Gliwice

Projektant	mgr inż. M.STERNIK	213/02	11.2023	Nr projektu: PT-013/22
Opracował	mgr inż. M.STERNIK	213/02	11.2023	
Sprawdził	mgr inż. T.WOLNER	SLK/7647/ /PWBD/17	11.2023	
Projekt: Remont nawierzchni chodników przy ulicy Kopalnianej i Pszczyńskiej w ramach zadania p.n. "Projekt budowy parkingu wraz z ciągiem pieszym od ul. Pszczyńskiej i Kopalnianej do ul. Kujawskiej w rejonie Hali Arena Gliwice				Branża: DROGOWA Faza: PB
Treść rysunku: PLAN ORIENTACYJNY				Nr rys.: 01
				Skala: 1:10 000



LEGENDA

-  Projektowane oznakowanie pionowe D-18
-  Ist. Istniejące znaki pionowe A-16
-  Projektowane oznakowanie poziome
-  Istniejące oznakowanie poziome

 EURODRUGA mgr inż. Milan STERNIK 44-100 Gliwice, Aleja Majowa 14/59; Tel. 0 605 768 577				
Inwestor: Urząd Miasta Gliwice, ul. Zwycięstwa 21, 44-100 Gliwice				
Projektant	mgr inż. M.STERNIK	213/02	02.2025	Nr projektu: PT-013/22
Opracował	mgr inż. M.STERNIK	213/02	02.2025	
Sprawdził	mgr inż. T.WOLNER	SLK/7647/ IPWB/D17	02.2025	
Projekt: Projekt budowy parkingu wraz z ciągłem pieszym od ul. Paszczyskiej i Kopalniańskiej do ul. Kijawskiej w rejonie Hall Arena Gliwice				Branża: DROGOWA Faza: PB
Treść rysunku: Plan sytuacyjny docelowej organizacji ruchu				Nr rys.: 03
				Skala: 1:250