



stadtraum

stadtraum Polska Sp. z o.o.

Biuro Projektowe

ul. Drużbickiego 11 61-693 Poznań

Nazwa zadania:

Projekt stałej organizacji ruchu

*wraz z elementami rozwiązań technicznych strefy płatnego parkowania w mieście
Biała Podlaska*

Inwestor: *Gmina Miejska Biała Podlaska
ul. Piłsudskiego 3
21-500 Biała Podlaska*

Wykonawca: *stadtraum Polska Sp. z o.o.
ul. Drużbickiego 11
61-693 Poznań*

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	DATA	PODPIS
Projektant	mgr inż. Rafał Zajączkowski	08.2022	
Projektant	mgr inż. Paweł Borowiak	08.2022	

Poznań, sierpień 2022 r.



Spis treści

Opinie i uzgodnienia	3
Część opisowa	4
1. Przedmiot opracowania	5
1.1. Podstawa opracowania.....	5
1.2. Cel i zakres projektu.....	5
2. Charakterystyka dróg	6
3. Istniejące zagospodarowanie terenu	7
4. Projektowane oznakowanie	8
5. Uwagi dot. oznakowania	9
Część rysunkowa.....	12



Opinie i uzgodnienia



Część opisowa



1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla strefy płatnego parkowania w mieście Biała Podlaska. Obszar objęty projektem związany jest z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania.

1.1. Podstawa opracowania

- Mapa zasadnicza pozyskana na potrzeby zamówienia
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.
- 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. z 2019 r. poz. 2311 ze 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. z 2017 r. poz. 784
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (T.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1376; zm.: Dz. U. z 2021 r. poz. 1005 i poz. 1595 oraz z 2022 r. poz. 32, M. P. z 2021 r. poz. 876.)
- Wizja lokalna

1.2. Cel i zakres projektu

Celem opracowania jest przedstawienie rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu w ramach utworzenia strefy płatnego parkowania w Białej Podlaskiej.

Zakres opracowania obejmuje analizę istniejącego oznakowania pionowego i poziomego **związanego z parkowaniem** w obszarze planowanej strefy płatnego parkowania oraz wprowadzenie ewentualnych zmian.

Zakres opracowania został przedstawiony w części rysunkowej na rys. 1 Plan orientacyjny.



2. Charakterystyka dróg

L.p.	Nazwa ulicy	Kategoria drogi	Klasa drogi
1.	ul. Brzeska	powiatowa	Z
2.	ul. Budkiewicza	gminna	L
3.	ul. Garncarska	gminna	L
4.	ul. Ignacego Kraszewskiego	gminna	L
5.	ul. Janowska	powiatowa	L
6.	ul. ks. Zbigniewa Bieńkowskiego	gminna	L
7.	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego	powiatowa	L
8.	ul. Pocztowa	gminna	D
9.	ul. Prosta	gminna	L
10.	ul. Przechodnia	gminna	D
11.	ul. Reformacka	gminna	L
12.	ul. Sadowa	gminna	D
13.	ul. Stanisława Moniuszki	gminna	L
14.	ul. Wąska	gminna	D
15.	ul. Zamkowa	wojewódzka	G
16.	Ul. Gabriela Narutowicza	powiatowa	Z

Natężenie ruchu na powyższych ulicach określono podczas wizji lokalnej w oparciu o obserwacje wykonane przez Projektanta. Natężenie ruchu określono jako średnie.



3. Istniejące zagospodarowanie terenu

W analizowanym obszarze znajdują się miejsca parkingowe wyznaczone przy pomocy oznakowania pionowego D-18, uzupełnionego tabliczkami wskazującymi sposób parkowania T-30.

Parkowanie na analizowanym obszarze odbywa się równolegle, ukośnie oraz prostopadle na ulicach, wzdłuż ulic i na wyznaczonych miejscach parkingowych.

Parkowanie na wydzielonych parkingach zazwyczaj regulowane jest oznakowaniem poziomym i/lub pionowym, które w sposób jednoznaczny określa sposób parkowania.

4. Projektowane oznakowanie

W ramach projektu stałej organizacji ruchu przewidziano uzupełnienie istniejącego oznakowania pionowego i poziomego w obszarze planowanej strefy płatnego parkowania. W obszarze strefy płatnego parkowania wprowadzono również strefę „tempo 30km/h”. Pozostałe zmiany dotyczą uzupełnienia znaków wyznaczających miejsce i rodzaj parkowania w taki sposób, aby na każdej ulicy w strefie została sprecyzowana możliwość parkowania.

Miejsca parkingowe wyznaczono za pomocą odpowiedniego:

- oznakowania poziomego: P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”,
- oznakowania pionowego: D-18 „parking” wraz z informacją „płatny” (Projektant dopuszcza zastosowanie naklejki „płatny” na istniejących znakach D-18. Warunkiem jest wykonanie naklejek z folii odbłaskowej typu 2 (analogicznej jak lica znaków usytuowanych obok jezdni). Dodatkowo pod znakami D-18 zastosowano odpowiednie tabliczki do znaków drogowych, które określają sposób parkowania. Ponadto na końcu miejsc postojowych zastosowano pod znakiem D-18 tabliczkę T-3a „koniec”,
- miejsca dla osób niepełnosprawnych wyznaczono w kolorze niebieskim wraz z symbolem osoby niepełnosprawnej P-24. W ramach omawianych miejsc postojowych zastosowano tabliczkę T-29 pod znakiem D-18a.
- oznakowania pionowego: D-15 „przystanek autobusowy” wraz z oznakowaniem poziomym P-17 „linia przystankowa”.

Ponadto wprowadzono oznakowanie poziome oraz pionowe dedykowane dla rowerzystów.

Szczegółowe rozwiązania w zakresie projektowanej organizacji ruchu przedstawiono w części rysunkowej tj. na rys. nr 2.1 – 2.15 Plan sytuacyjny.



5. Uwagi dot. oznakowania

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome powinno spełniać warunki techniczne zawarte w załączniku nr 1 i 2 do rozporządzenia 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. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.).

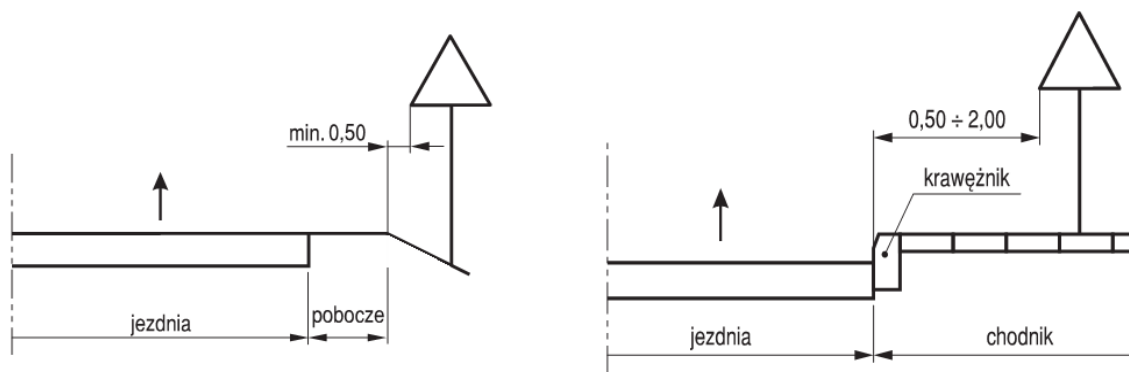
Na drogach powiatowych należy zastosować znaki pionowe z grupy znaków „średnich”, natomiast na drogach gminnych z grupy „małych”. Wyjątek stanowią znaki D-44 „strefa parkowania”, które to należy wykonać jako znaki z grupy znaków „dużych”. Do wykonania lic znaków usytuowanych obok jezdni należy zastosować folię odblaskową typu 2.

W projektowanej strefie tempo „30” przewidziano znaki pionowe z grupy wielkości znaków „mini”.

Znaki pionowe należy montować na słupkach stalowych ocynkowanych lub na istniejących elementach pasa drogowego (np. słupy latarni) tak, aby nie pogarszać ich właściwości, zapewniając odpowiednią widoczność oznakowania istniejącego i projektowanego.

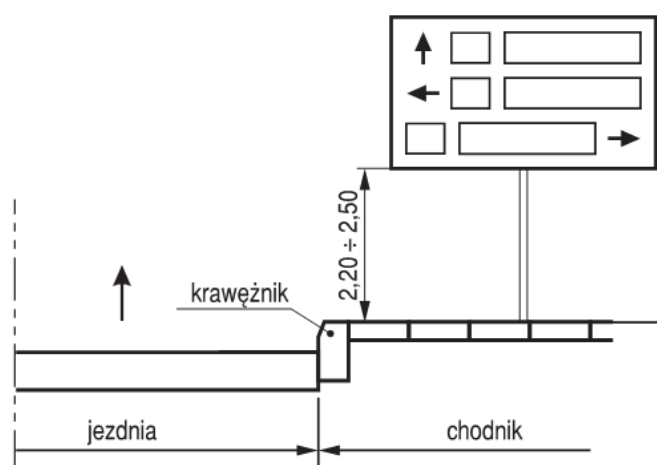
Należy zastosować elementy zabezpieczające istniejące elementy pasa drogowego poprzez zastosowanie np. gumowych podkładek pomiędzy projektowanym elementem znaku tj. obręczą znaku a np. istniejącą latarnią.

Tablice z oznakowaniem należy ustawić tak, aby nie ingerowały w skrajnię drogową. Pionowa krawędź tablicy musi znajdować się min. 0,5m od krawędzi pobocza lub od 0,5 do 2,0m od krawędzi jezdni. Poniżej przedstawiono schemat umieszczenia oznakowania w przekroju drogi i ulicy:



Schemat umieszczania oznakowania w przekroju drogi i ulicy

Wysokość umieszczenia dolnej krawędzi tablic przyjęto na wysokości 2,0 m od powierzchni jezdni. W przypadku umieszczania tablic na chodniku dolna krawędź najniższej tablicy nie powinna być umieszczona niżej niż 2,2 m. Poniżej przedstawiono schemat umieszczenia oznakowania w przekroju ulicy:



Schemat umieszczania oznakowania w przekroju ulicy

Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe.

Oznakowanie poziome określające sposób jazdy kontraruchem rowerowym tj. Znak P-27 „kierunek i tor ruchu rowerowego” należy zastosować na jezdni nie rzadziej niż co 25m dla przeciwnych kierunków jazdy rowerem. Jednocześnie odległość osi znaku P-27 od znaku poziomego P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy” w przypadku parkowania prostopadłego lub skośnego powinna wynosić 1,5m. W przypadku parkowania równoległego lub braku parkowania odległość pomiędzy krawędzią znaku P-27 a krawężnikiem powinna wynosić 0,3m.



Oznakowanie poziome powinno spełniać wymagania techniczne określone w p. 1.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.). Przed przystąpieniem do wykonania zmian w oznakowaniu poziomym, należy usunąć stare oznakowanie w sposób trwały.

**Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu –
31.12.2022 r.**

Podpis Projektanta:

mgr inż. Rafał Zajączkowski



Część rysunkowa



Spis rysunków:

RYS. NR 1 Plan orientacyjny

RYS. NR 2.0 – 2.15 Plan sytuacyjny