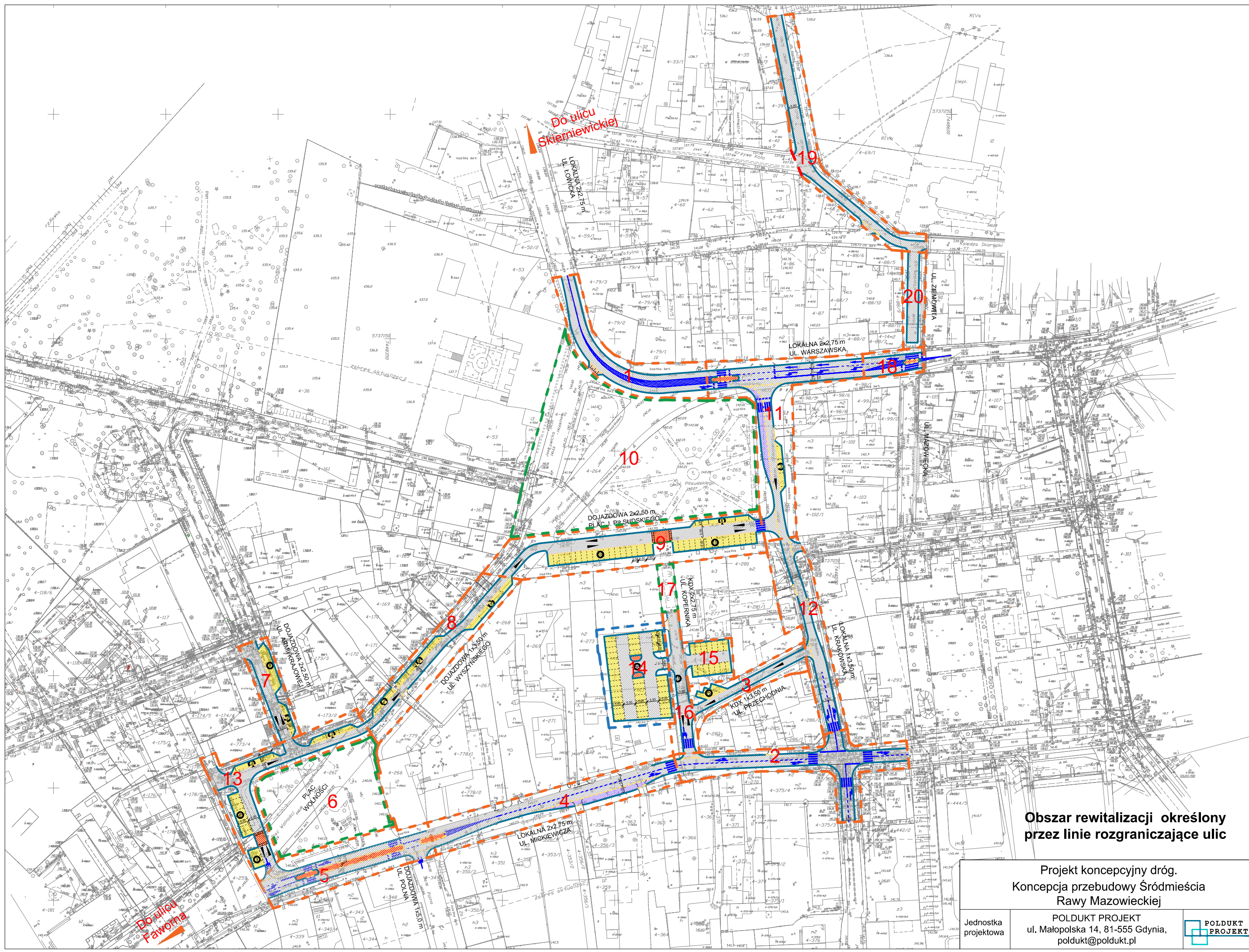


NR EGZ.	K O N C E P C J A P O K O N K U R S O W A	
BRANŻA	DROGOWA	
NAZWA ZAMÓWIENIA	ZAGOSPODAROWANIE RYNKU STAREGO MIASTA ORAZ OBSZARU STAROMIEJSKIEGO W RAWIE MAZOWIECKIEJ	
IMIĘ I NAZWISKO LUB NAZWA INWESTORA	GMINA MIASTO RAWA MAZOWIECKA	
ADRES INWESTORA	Pl. Piłsudskiego 5, 96-200 RAWA MAZOWIECKA	
IMIĘ I NAZWISKO PROJEKTANTA, ZAKRES OPRACOWANIA, SPECJALNOŚĆ, NR UPRAWNIENI, NR CZŁONKOWSKI W IZBIE, PODPIS	mgr inż. Krzysztof Linke zakres opracowania: układ drogowy specjalność inżynierska drogową uprawnienia do projektowania bez ograniczeń nr POM/0278/POOD/14 nr członkowski POM/BD/0035/15	
OPRACOWANIE	inż. Tomasz Halaszka	
SPIS ZAWARTOŚCI	1 Projekt koncepcyjny dróg.	
Gdańsk, 08 kwiecień 2016 r		



Obszar rewitalizacji określony przez linie ograniczające ulic

Projekt koncepcyjny dróg.
Koncepcja przebudowy Śródmieścia
Rawy Mazowieckiej

POLDUKT PROJEKT
ul. Małopolska 14, 81-555 Gdynia,
poldukt@poldukt.pl

Jednostka
projektowa



1. TEMAT.

KONCEPCJA POKONKURSOWA ZAGOSPODAROWANIE RYNKU STAREGO MIASTA ORAZ OBSZARU STAROMIEJSKIEGO W RAWIE MAZOWIECKIEJ

2. INWESTOR.

**GMINA MIASTO RAWA MAZOWIECKA
Pl. Piłsudskiego 5, 96-200 RAWA MAZOWIECKA**

3. ZAKRES OPRACOWANIA.

Opracowaniem objęto ulice i place rewitalizowanej części Rawy Mazowieckiej w zakresie drogowym. W opracowaniu określono zakres przebudów poszczególnych odcinków ulic i placów, rodzaje skrzyżowań, sposób prowadzenia ruchu i jego organizacji. Opracowanie drogowe powstało na podstawie koncepcji pokonkursowej obszaru przeznaczonego do rewitalizacji w zakresie urbanistyczno – architektonicznej.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

W stanie istniejącym przez plac im. J. Piłsudskiego i dalej ulicą S. Wyszyńskiego przebiega jeden z głównych ciągów komunikacyjnych miasta. Zarówno na placu Wolności jak i na placu im. J. Piłsudskiego priorytet otrzymały pojazdy i wiąże się to ze stosunkowo dużym zagęszczeniem tych stref pojazdami. Ulice Mickiewicza, Krakowska, S. Wyszyńskiego, Miła charakteryzują się ponad normatywną szerokości jezdni przy jednoczesnym ograniczeniu szerokości chodników. W rezultacie jezdni na tych ulicach w dużej części pełni funkcję stanowi miejsc postojowych nieunormowanych przez co wpływa to negatywnie na płynność ruchu na tych ulicach i przede wszystkim na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Głównym założeniem transportowym rewitalizacji rynku starego miasta oraz obszaru staromiejskiego w Rawie Mazowieckiej opiera się na uzyskaniu równowagi między poszczególnymi środkami transportu czyli ruchem pieszym, komunikacją zbiorową (projektowaną) i samochodami osobowymi. Na Placu Wolności, ulicy S. Wyszyńskiego oraz placu im. J. Piłsudskiego docelowo uprzywilejowany ma być ruch pieszy. Oba Place i ulica S. Wyszyńskiego mają charakteryzować się uspokojeniem ruchu kołowego, wprowadzeniem częściowo układu ulic jednokierunkowych oraz naturalnego wyłączenia tej strefy z ruchu tranzytowego (miedzy dzielnicowego i między miastowego). Obszar ten zostanie objęta oznakowaniem „Tempo 30 km/h”.

W rezultacie ograniczenia ruchu kołowego na obu placach oraz ulicy S. Wyszyńskiego inne ulice w obszarze rewitalizacji muszą przejąć ciężar prawidłowego obsłużenia tych potoków ruchu. Na etapie koncepcji powstało opracowanie pt. *„Studium komunikacyjne miasta Rawa Mazowiecka. Budowa modelu ruchu drogowego oraz wykonanie analiz i prognoz ruchu w Rawie Mazowieckiej. Trafik 2016.”* Opracowanie to ujmuje problemy transportowe całego miasta i rozstrzyga jaki układ ulic i skrzyżowań jest niezbędny do zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru rewitalizowanego. W rezultacie tych prac określono że ciężar rewitalizacji w zakresie dociążenia ruchem kołowym będzie dotyczył głównie ulicy A. Mickiewicza, Krakowskiej, Miłej i Warszawskiej. Ulice te wraz ze skrzyżowaniami w ich ciągach zostały tak zaprojektowane by zapewnić maksymalną przepustowość tych ulic i jednocześnie zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ulica Warszawska.

Ulica Warszawska (lokalna) otrzymała przekrój jedno jezdniowy po jednym pasie ruchu w każdą stronę, o szerokości 2,75 m każdy. Ze względu na ścisłą zabudowę mieszkaniową i niewielką szerokość pasa drogowego zmiany w tej ulicy skupiły się w rejonie połączenie z placem im. J. Piłsudskiego. Na skrzyżowaniu z ulicą Krakowską zaprojektowano pas do skrętu w lewo w te ulice oraz sygnalizację świetlną.

Ulica Krakowska.

Ulica Krakowska (lokalna) otrzymała przekrój jedno jezdniowy z jednym pasem ruchu prowadzącym w kierunku ulicy A. Mickiewicza. Szerokość jezdni wynosi 4,0 m, a w rejonie skrzyżowania z ulicą Warszawską zaprojektowano zatokę autobusową. Na północnym wlocie skrzyżowania z ul. Warszawską zaprojektowano dwa pasy ruchu (do skrętu w prawo oraz do jazdy na wprost i w lewo). Skrzyżowanie ulic Warszawskiej i Krakowskiej zaprojektowano jako nie skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. Na etapie projektu budowlanego lub po wybudowaniu skrzyżowania istnieje możliwość wybudowania na nim sygnalizacji świetlnej.

Ulica A. Mickiewicza.

Ulica Warszawska (lokalna) otrzymała przekrój jedno jezdniowy po jednym pasie ruchu w każdą stronę, o szerokości 2,75 m każdy. Ze względu na ścisłą zabudowę mieszkaniową i niewielką szerokość pasa drogowego zmiany w tej ulicy skupiły się w rejonie połączenia z placem Wolności. Na skrzyżowaniu z ulicą Miłą zaprojektowano tzw. wyniesione skrzyżowanie, a w rejonie skrzyżowania z ulicą M. Kopernika zaprojektowano zatokę autobusową. Kolejna zatoka autobusowa została zaprojektowana w rejonie placu Wolności.

Ulica Miła.

Ulica Miła otrzymała przekrój jedno jezdniowy z jednym pasem ruchu prowadzącym w kierunku od ulicy A. Mickiewicza do ulicy Warszawskiej. Szerokość jezdni wynosi 3,5 m, a w rejonie skrzyżowania z ulicą A. Mickiewicza zaprojektowano zatokę autobusową. W ulicy Miłej ze względu na bliskość szkoły i przedszkola zastosowano szereg elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego takich jak układ jedno kierunkowy, wydzielenie stref Kiss&Ride, zawężenie jezdni, szeroki chodniki po stronie wschodniej ulicy z możliwością wyznaczenia ścieżki rowerowej. Na południowym wlocie skrzyżowania z ul. Warszawską zaprojektowano dwa pasy ruchu (do skrętu w prawo oraz do skrętu w lewo). Na skrzyżowaniu przewidziano budowę sygnalizacji świetlnej ze względu na ograniczoną widoczność.

Takie ulice jak Kilińskiego, Przechodnia, Armii Krajowej, Polna czy Zamkowa będą pełnić role uzupełniające dla podstawowego układu drogowego i w większości zostaną zamienione na ulice jedno kierunkowe z dopuszczeniem parkowania pojazdów.

Ze względu na niekorzystny bilans ilości miejsc postojowych przed i po rewitalizacji na działkach nr 118/6, 118/7 przy ulicy Armii Krajowej, planowane jest wybudowanie parkingów dla samochodów osobowych.

Na etapie koncepcji po konkursowej nie analizowano układu drogowego pod względem zabezpieczenia przeciw pożarowego, analiza ta powinna być przeprowadzona na etapie projektu budowlanego zwłaszcza że na rewitalizowanym obszarze dominuje zabudowa pierzeja i drogi publiczne mogą stanowić odcinki dróg p.poż.