

SPIS TREŚCI

| | |
|---|----------|
| OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU | 3 |
| 1. WSTĘP | 3 |
| 1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE | 3 |
| 1.2. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI | 3 |
| 1.3. CEL I ZAKRES DOKUMENTACJI | 3 |
| 2. STAN ISTNIEJĄCY | 3 |
| 2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU | 3 |
| 2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH | 4 |
| 2.3. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI | 4 |
| 2.4. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME | 4 |
| 2.5. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE | 4 |
| 3. STAN PROJEKTOWANY | 4 |
| 3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE DROGI | 4 |
| 3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE | 5 |
| 4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU | 5 |
| 4.1. OZNAKOWANIE POZIOME | 5 |
| 4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE | 6 |
| 4.3. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU PIESZYCH | 7 |
| 5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU | 7 |
| 6. OPINIE I UZGODNIENIA | 7 |
| RYSUNKI | 8 |
| PLAN ORIENTACYJNY (RYS. NR 1) | 9 |
| PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2) | 10 |

OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

1. WSTĘP

1.1. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym – Gminą Łomianki a Wykonawcą – Biurem Inżynierskim JMP,
- 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. 1999 nr 43, poz. 430) 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. 2003 nr 177, poz. 1729),
- 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. 2003 nr 220, poz. 2181).

1.2. Przedmiot i cel inwestycji

Projekt dotyczy budowy ulicy oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Łomianki Centrum” symbolem 32KDD. Przedmiotowa ulica o długości w osiach 160 m zlokalizowana jest pomiędzy ulicami Wiślaną i Fabryczną w Łomiankach. Orientacyjne położenie inwestycji pokazano na rys. nr 1.

Celem inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów samochodowych, oraz pieszych na przedmiotowej ulicy.

1.3. Cel i zakres dokumentacji

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu ma na celu uzyskanie zatwierdzenia organu zarządzającego ruchem, a następnie wdrożenia go po wykonaniu rozbudowy przedmiotowej ulicy.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w północno-wschodniej części Łomianek. Numery działek które obejmuje planowana budowa podano na stronie tytułowej projektu. Początek projektowanej ulicy to krawędź jezdni ulicy Wiślanej. Koniec projektowanej ulicy to krawędź jezdni ulicy Fabrycznej.

Wzdłuż ulicy 32KDD po jej północnej stronie zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Po południowej stronie pasa drogowego występuje teren zielony. W pasie drogowym przeznaczonym pod ulicę występują liczne drzewa i krzewy nie stanowiące jednak uporządkowanej zieleni.

Szerokość pasa drogowego ulicy jest zmienna i wynosi 12,1-12,8 m.

2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica 32KDD jest drogą gminną publiczną. Ulica w stanie istniejącym posiada nową nawierzchnię na odcinku długości 50 m od ulicy Wiślanej. Jezdnia wykonana jest z kostki betonowej o szerokość 5,0 m z poboczem gruntowym szerokości ~1m. Ulica nie posiada chodników. Obramowanie jezdni stanowi krawężnik betonowy wtopiony do poziomu nawierzchni. Wysokościowo, ulica poprowadzona jest w nasypie o wysokości 0,5 – 1,5 m. i dowiązana do rzędnych jezdni ulicy Wiślanej oraz terenu osiedla na działce 1399/2. Na przedmiotową działkę występuje zjazd z kostki betonowej o szerokości 5,0m. Na pozostałym odcinku pasa drogowego nawierzchnie drogowe nie występują.

Ulica 32KDD krzyżuje się z następującymi ulicami:

- km 0+000: ulica Wiślana (droga gminna) o nawierzchni bitumicznej szerokości ~7,6m (stan dobry) z ciągiem pieszo-rowerowym o szerokości 3,1m z kostki betonowej (stan dobry) usytuowanym po zachodniej stronie jezdni,
- km 0+160: ulica Fabryczna (droga gminna) o nawierzchni bitumicznej szerokości ~5,0m (stan średni) z poboczami gruntowymi bez chodników.

2.3. Infrastruktura techniczna na terenie inwestycji

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieci energetyczne,
- sieci teletechniczne,
- oświetlenie uliczne z zasilaniem.

2.4. Istniejące oznakowanie poziome

Na przedmiotowym odcinku brak jest istniejącego oznakowania poziomego.

2.5. Istniejące oznakowanie pionowe

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe, które przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2) kolorem szarym.

Istniejące oznakowanie pionowe ze względu na dość długi okres eksploatacji kwalifikuje się do wymiany w całości wraz z mocowaniem.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry projektowe drogi

Klasa ulicy - D – dojazdowa

Kategoria ruchu – KR1

Prędkość projektowa - $V_p=30\text{km/h}$

3.2. Rozwiązania projektowe

Przebieg ulicy dostosowano do geometrii pasa drogowego, skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym.

Projektowana oś drogi składa się z odcinków prostych oraz dwóch łuków kołowych o promieniu $R=15$ m w km 0+013 i $R=30$ m w km 0+137.

W przekroju poprzecznym projektuje się jezdnię o szerokości 5,0 – 6,0 m wraz z przebudową skrzyżowania z ulicą Wiślaną i budową skrzyżowania z ulicą Fabryczną. Po obu stronach jezdni zaprojektowano chodniki o szerokości 1,5-2,0 m. Na odcinku od km 0+013 do km 0+130 (strona lewa) i do km 0+117 (strona prawa) chodnik oddzielono od jezdni poboczem z płyt ażurowych o szerokości 1,0 m. Istniejący zjazd o szerokości 5,0 m. na teren osiedla zostanie przebudowany – krawężdzie zostaną wyokrąglone łukami $R=5$ m.

Obramowanie jezdni wykonane będzie z krawężników betonowych 15x30x100cm, a na odcinkach występowania poboczy z oporników betonowych 12x25x100cm. Obramowanie chodników wykonane będzie z obrzeży betonowych 8x30x100 cm. a obramowanie zjazdu z oporników betonowych 12x25x100 cm.

Przy projektowaniu spadków podłużnych dowiązano się do rzędnych istniejącej jezdni, ulic przyległych, zjazdu na teren osiedla oraz do ukształtowania istniejącego terenu. Jezdnię poprowadzono w nasypie o wysokości do 1,8 m a skarpę nasypu po południowej stronie ukształtowano o pochyleniu 1:1. Dla zabezpieczenia ruchu pieszych przewidziano ustawienie po południowej stronie balustrady stalowej U-11a.

Spadki podłużne nawierzchni zawierają się w przedziale od 0,65% do 3,00%. Najniższa rzędna projektowanej niwelety jezdni wynosi 78,19 m a najwyższa 79,28m npm. Spadek poprzeczny ulicy zaprojektowano jako dwustronny daszkowy 2%. Spadek poprzeczny chodników zaprojektowano jako jednostronny 2% w kierunku jezdni. Światło krawężnika w ciągu ulicy bez poboczy będzie wynosić 12 cm. Na odcinkach występowania poboczy opornik przy jezdni zaniżony będzie do poziomu nawierzchni. Na wysokości przejść dla pieszych krawężnik obniżono do światła max. 1cm.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii segregacyjnych, przejść dla pieszych i linii warunkowego zatrzymania.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako cienkowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego to 37,94 m².

Oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2).

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

| L.p. | Symbol | Długość (m) | Powierzchnia (m ²) | Uwagi |
|--------------|--------|-------------|--------------------------------|-------|
| 1 | P-4 | 32,0 | 7,68 | |
| 2 | P-10 | | 24,00 | |
| 3 | P-13 | 16,0 | 4,20 | |
| 4 | P-14 | 5,5 | 2,06 | |
| SUMA: | | | 37,94 | |

4.2. Oznakowanie pionowe

Na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2) przedstawiono lokalizację znaków.

W poniższej tabeli zestawiono łączną liczbę projektowanego oznakowania pionowego.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

| L.p. | Kategoria znaku | Ilość | Sytuacja | Typ znaku | Uwagi |
|------|------------------|-------|--------------|-----------|-------|
| 1 | A-7 | 2 | projektowany | średni | |
| 2 | B - zakazu | 1 | projektowany | mały | |
| 3 | D - informacyjne | 8 | projektowany | mały | |

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii: średnie i małe.

Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej typu 1 za wyjątkiem znaków A-7, D-6 dla których obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2.

Znaki, których odwrotna strona nie zostanie wykorzystana do umieszczenia znaku dla pojazdów jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą.

Folie do lic odblaskowych znaków miejscowości muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym ważnymi Aprobatami Technicznymi, wydanymi przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Znaki należy tak lokalizować by w przekroju poprzecznym tarcze znaków w całości znajdowały się w odległości minimum 0,50 m od krawędzi drogi. Minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od nawierzchni chodnika powinna wynosić min. 2,2m. Lokalizacja znaków powinna zapewniać ich dobrą widoczność.

Przewiduje się umocowanie znaków na słupkach z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o przekroju okrągłym $\Phi 60\text{mm}$. Kształt słupka: prosty, odgięty lub z wysięgnikiem należy dostosować do sytuacji terenowej. Lokalizacja słupka znaku pokazanego na projekcie jest przybliżona - słupek należy sytuować tak aby nie naruszał skrajni drogowej i zapewniał właściwą widoczność tarczy. Znaki należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej podwójnie zaginaną krawędzią na obwodzie znaku.

Szczegółowe wymagania w zakresie wykonania oznakowania pionowego zostały podane w Rozporządzeniu 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. 2003 nr 220, poz. 2181).

4.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu pieszych

W celu zabezpieczenia pieszych przed upadkiem z wysokości, przy różnicy terenu powyżej 0,5m zastosowano balustrady U-11a. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić co najmniej 1,1m wg zasad określonych w Rozporządzeniu 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. 2003 nr 220, poz. 2181).

5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zaprojektowaną organizację należy wprowadzić niezwłocznie po zakończeniu przebudowy. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu musi zostać ona sprawdzona za zgodność z niniejszym opracowaniem.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 28.12.2017 r.

6. OPINIE I UZGODNIENIA

Niniejszy projekt organizacji ruchu został przedłożony do zaopiniowania do następujących instytucji:

- Miasto i Gmina Łomianki

Organem zatwierdzającym organizację ruchu będzie Starosta Powiatu Warszawskiego Zachodniego.

Opracowała:

mgr inż. Katarzyna Parzydło

RYSUNKI