

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	4
2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU	4
2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH	4
2.3. WYKAZ SKRZYŻOWAŃ NA ODCINKU OBJĘTYM ZAKRESEM ROBÓT	4
2.4. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME	5
2.5. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE	5
3. STAN PROJEKTOWANY	5
3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE	5
3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	5
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	6
4.1. OZNAKOWANIE POZIOME	6
4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE	7
5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU	7
6. OPINIE I UZGODNIENIA	7
RYSUNKI	9
PLAN ORIENTACYJNY (RYS. NR 1)	10
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2.1)	11
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2.2)	12
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2.3)	13
OPINIE I UZGODNIENIA	14
OPINIA GDDKiA O/WARSZAWA	15
OPINIA WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO KOMENDY STOŁECZNEJ POLICJI W WARSZAWIE	17

OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

1. WSTĘP

1.1. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Łomianki a Biurem Inżynierskim JMP,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona we wrześniu 2015 r.
- 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),
- 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

Niniejszy projekt dotyczy przebudowy ulicy Warszawskiej w Łomiankach, na odcinku od ulicy Brukowej do ulicy Parkowej. Orientacyjne położenie terenu pokazano na rysunku nr 1.

Początek opracowania 0+000 to istniejące przejście dla pieszych przez ulicę Warszawską w rejonie ronda na skrzyżowaniu z ulicą Brukową. Koniec opracowania 1+066 to krawędź pasa drogowego ulicy Parkowej (ul. Dziwożony w Warszawie).

Zarządcą drogi jest Gmina Łomianki. W znaczącej części ulica zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi krajowej nr 7. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Inwestora w GDDKiA trwają obecnie czynności geodezyjno-prawne zmierzające do wydzielenia odrębnego pasa drogowego dla ulicy Warszawskiej z pasa DK7.

Przebudowa ulicy obejmować będzie wykonanie elementów jej wyposażenia – ścieżki rowerowej, zatok postojowych oraz przebudowę chodnika. W nawiązaniu do powyższych robót wykonany zostanie również remont i przebudowa zjazdów na przyległe działki oraz lokalna przebudowa jezdni.

Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa na ulicy Warszawskiej poprzez segregację ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego na niezależnych ciągach komunikacyjnych oraz poprawa estetyki i komfortu użytkowania elementów pasa drogowego.

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 przebudowy przedmiotowej ulicy.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy odcinek ulicy Warszawskiej zlokalizowany jest w południowej części miasta gdzie stanowi jeden z głównych ciągów komunikacji lokalnej.

Wzdłuż ulicy zlokalizowane są działki z zabudową handlową (sklepy Biedronka i Aldi), usługową (m.in. warsztat samochodowy), mieszkaniową jednorodzinną oraz działki produkcyjno-magazynowe.

2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica Warszawska na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię asfaltową szerokości ~5,0 – 10,5 m. obramowaną krawężnikami bądź opornikami betonowymi. Przy krawędzi jezdni zlokalizowane są odcinki chodników i ciągów pieszo-rowerowych a także lokalnie opaski z płyt chodnikowych lub pobocza z kruszywa. Ulice krzyżujące się z ulicą Warszawską posiadają nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego lub kostki betonowej. Zjazdy na przylegające działki posiadają nawierzchnię z kostki, betonu lub kruszywa. Ulica Warszawska na odcinku od ulicy Brukowej do pos. nr 36 posiada ciąg pieszo-rowerowy z kostki betonowej o zasadniczej szerokości 2,5 (w rejonie ronda 3,5m) zlokalizowany po wschodniej stronie ulicy. Na odcinku od pos. 36 do ulicy Przyłuskiego ulica wyposażona jest w chodnik z kostki betonowej o szerokości 1,3-2,5 m. W pasie drogowym występują również miejsca postojowe z kostki betonowej i płyt betonowych ażurowych typu EKO.

Stan techniczny nawierzchni jezdni od km 0+000 do km 0+430 jest zły. Stan techniczny nawierzchni jezdni od km 0+430 do ulicy Przyłuskiego jest dobry (po remoncie). Połączenie drogi krajowej z ulicą Warszawską w rejonie ulicy Przyłuskiego wykonane z kostki betonowej jest w średnim stanie technicznym (występują pojedyncze odkształcenia nawierzchni). Chodniki i ciągi pieszo-rowerowe są w dobrym stanie technicznym.

2.3. Wykaz skrzyżowań na odcinku objętym zakresem robót

Ulica Warszawska na odcinku objętym zakresem robót krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi:

- ulica Brukowa (skrzyżowanie typu rondo) - droga gminna klasy Z (wlot zachodni), klasa L (wlot wschodni),
- ulica Olszynowa (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 4,1m, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- ulica 11 Listopada (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 5,2m, nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- ulica Przelotowa (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 3,7m, nawierzchnia z kostki betonowej,
- ulica Wólczyńska (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 3,0m, nawierzchnia z betonu asfaltowego,

- ulica Przyłuskiego (skrzyżowanie zwykłe) - droga gminna klasy D, szerokość 5,6 m, nawierzchnia z betonu asfaltowego.

2.4. Istniejące oznakowanie poziome

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie poziome, które przedstawiono kolorem zielonym na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2).

2.5. Istniejące oznakowanie pionowe

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe, które przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2).

W związku z wykonaniem ścieżki rowerowej i przebudową chodnika część istniejącego oznakowania przeznaczona jest do przestawienia.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry projektowe

Klasa ulicy - L – lokalna (odcinek Brukowa – Przyłuskiego),

Klasa ulicy - Z – zbiorcza (odcinek od Brukowej w kierunku północnym),

Kategoria ruchu – KR2 (odcinek Brukowa – Przyłuskiego)

Kategoria ruchu – KR3 (odcinek od Brukowej w kierunku północnym)

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

3.2. Rozwiązania projektowe

Usytuowanie elementów wyposażenia ulicy dostosowano do geometrii istniejącej jezdni, skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym.

Niniejszy projekt przewiduje wykonanie po wschodniej stronie jezdni ulicy Warszawskiej na odcinku od ulicy Brukowej do posesji nr 36 ścieżki rowerowej oraz przebudowę chodnika. W rejonie posesji nr 36 przewidziano przeniesienie ścieżki i wykonanie chodnika po zachodniej stronie ulicy do skrzyżowania z ulicą Przyłuskiego. W rejonie skrzyżowania z ulicą Przyłuskiego ścieżka przebiegać będzie jako samodzielny ciąg po wschodniej stronie ulicy do końca opracowania – ulicy Parkowej. Kontynuacją ścieżki będzie ciąg rowerowy projektowany w ulicy Parkowej (Dziwożony) przez firmę Robimart Sp. z o.o. w ramach przebudowy ulicy Parkowej (odrębne opracowanie).

Projektowana ścieżka rowerowa będzie ciągiem dwukierunkowym o szerokości 2,0 m usytuowanym pomiędzy chodnikiem a poboczem, rowem lub jezdnią ulicy. Zasadniczo wzdłuż ścieżki zaprojektowano przyległy do niej chodnik o szerokości 1,5 – 2,5 m. Na odcinku od przystanku autobusowego przy ulicy Pułkowej do ulicy Parkowej z uwagi na warunki terenowe ścieżka występuje samodzielnie (bez chodnika) – na tym odcinku została ona poszerzona do szer. 2,5 m. W obrębie skrzyżowań i dojeżdż do przejść dla pieszych przewidziano wykonanie lokalnych poszerzeń chodników.

W rejonie skrzyżowania z ulicą Przyłuskiego przy ulicy Pułkowej występuje zatoka autobusowa z wiatą. Projekt przewiduje rozbiórkę istniejącej wiaty o znaczących rozmiarach i zamontowanie w jej miejscu obiektu o mniejszych gabarytach. Pozwoli to na pozyskanie dodatkowego terenu na przeprowadzenie za wiatą jezdni łącznika DK7 z ulicą Warszawską o szerokości 3,9 m i przyległą do niego ścieżką rowerową o szerokości 2,0 m. Przejazd ścieżki rowerowej przez skrzyżowanie z łącznikiem z DK7 zaplanowano na wyniesieniu (progu zwalniającym). Istniejąca nawierzchnię z kostki betonowej w otoczeniu przejazdu przewidziano do przebudowy w zakresie pokazanym na planie sytuacyjnym.

W nawiązaniu do przebudowy chodnika projekt zakłada na wysokości działki nr 266 wykonanie peronu przystankowego zlokalizowanego przy wschodniej krawędzi jezdni. Peron zostanie wykonany pomiędzy przyległymi zjazdami i będzie posiadał szerokość 2,0 m. (z lokalnym poszerzeniem do 3,0 m na umieszczenie wiaty).

W związku z wykonaniem ścieżki rowerowej część miejsc postojowych funkcjonujących obecnie ulegnie likwidacji. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania zaprojektowano nowe zatoki postojowe po zachodniej stronie ulicy tj.

- km 0+230 zatoka o wym. 5,5x25,0m (parkowanie prostopadłe)
- km 0+660 zatoka o wym. 2,5x12,0m (parkowanie równoległe)
- km 0+690 zatoka o wym. 2,5x24,0m (parkowanie równoległe)

Wraz z wykonaniem w/w robót niezbędne jest przeprowadzenie remontu i przebudowy istniejących zjazdów występujących na trasie projektowanej ścieżki rowerowej.

Na odcinku od km 0+550 do km 0+590 przewiduje się przebudowę pobocza w celu zwiększenia jego możliwości odwadniających poprzez ułożenie nawierzchni z płyt ażurowych i wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego.

Przy projektowaniu spadków podłużnych ścieżki rowerowej i chodnika dowiązано się do rzędnych jezdni ulicy Warszawskiej, istniejących zjazdów i skrzyżowań z przyległymi ulicami oraz rzędnych terenu.

Spadki poprzeczne nawierzchni zaprojektowano jako jednostronne o nachyleniu 2% w kierunku jezdni lub zieleńcy.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii segregacyjnych, linii przejść dla pieszych wraz z przejazdami dla rowerów, linii przystankowej, linii zatrzymania oraz linii próg zwalniający.

W celu poprawy widoczności na przejazdach dla rowerzystów na skrzyżowaniach, wprowadzono dodatkowe oznaczenie przejazdów barwą czerwoną.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego to ok. 230m² natomiast powierzchnia malowania przejazdu ok. 50m².

Oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.3).

4.2. Oznakowanie pionowe

Na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.3) przedstawiono lokalizację znaków.

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii małe.

Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej typu 1 za wyjątkiem znaków D-6, D-6a, D-6b 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.

Tablicę drogową E-1 projektowaną na wschodnim wlocie ronda na skrzyżowaniu z ulicą Brukową należy umieścić na konstrukcji wsporczej (bramownicy) stalowej (cynkowanej ogniowo i malowanej proszkowo) dostosowanej do wymiarów tablicy i warunków terenowych.

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).

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 30.06.2017 r.

6. OPINIE I UZGODNIENIA

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

- Miasto i Gmina Łomianki

- WRD KSP w Warszawie
- ZDM w Warszawie
- GDDKiA O/Warszawa

Organizacja ruchu w zakresie pasa drogowego ulicy Pułkowej została zatwierdzona przez Prezydenta M. St. Warszawy.

Organem zatwierdzającym organizację ruchu w zakresie objętym projektem będzie Starosta Powiatu Warszawskiego Zachodniego.

Opracowała:

Katarzyna Parzydło

RYSUNKI

Plan orientacyjny (Rys. nr 1)

Plan sytuacyjny oznakowania (Rys. nr 2.1)

Plan sytuacyjny oznakowania (Rys. nr 2.2)

Plan sytuacyjny oznakowania (Rys. nr 2.3)

OPINIE I UZGODNIENIA

Opinia GDDKiA O/Warszawa

Opinia Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji w Warszawie