

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	4
2.5. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE	4
3. STAN PROJEKTOWANY	5
3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE	5
3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	5
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	5
4.1. OZNAKOWANIE POZIOME	5
4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE	5
5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU	6
6. OPINIE I UZGODNIENIA	6
RYSUNKI	7
PLAN ORIENTACYJNY (RYS. NR 1)	8
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2)	9

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 w czerwcu 2016 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 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 przebudowy ulicy Sierakowskiej w Łomiankach, na odcinku od ulicy Zachodniej do ulicy Kolejowej. Orientacyjne położenie terenu pokazano na rysunku nr 1.

Początek opracowania 0+000 to krawędź jezdni na skrzyżowaniu ulicy Sierakowskiej z ulicą Zachodnią. Koniec opracowania 0+650 to koniec pasa drogowego ulicy Sierakowskiej przed skrzyżowaniem z ulicą Kolejową.

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

Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa na ulicy Sierakowskiej 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 Sierakowskiej zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części miasta.

Wzdłuż ulicy zlokalizowane są działki z zabudową mieszkaniową jednorodzinną i lokalnie w rejonie dojazdu do ulicy Kolejowej zabudowa handlowa.

2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica Sierakowska na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię asfaltową szerokości ~ 6,0 m. Jezdnia obramowana jest krawężnikami bądź opornikami betonowymi. Po wschodniej stronie ulicy przy krawędzi jezdni zlokalizowany jest chodnik z kostki betonowej o szerokości 1,8 - 2,1 m. Po zachodniej stronie ulicy na przeważającej długości odcinka jezdni, za poboczem gruntowym o szerokości ~0,5 – 1,0 m występuje trawiasty rów drogowy.

Zjazdy na przylegające działki posiadają nawierzchnię ulepszoną z kostki betonowej, betonu lub kruszywa.

Stan techniczny nawierzchni jezdni jest dobry. Chodniki są w dobrym stanie technicznym.

2.3. Wykaz skrzyżowań na odcinku objętym zakresem robót

Ulica Sierakowska jest drogą gminną klasy L i na odcinku objętym zakresem robót krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi i zjazdami publicznymi:

- ulica Zachodnia w km 0+000,00 - droga gminna klasy L (poza zakresem opracowania), nawierzchnia asfaltowa
- ulica Prosta w km 0+218,64 - droga gminna klasy D, szerokość 5,0m, nawierzchnia kruszywo i destruk
- ulica Irysa w km 0+275,40 - droga gminna klasy D, szerokość 5,6m, nawierzchnia z kostki betonowej
- ulica Zawilca w km 0+476,20 - droga gminna klasy D, szerokość 5,0m, nawierzchnia kruszywo i destruk
- zjazd publiczny w km 0+538,20 – droga wewnętrzna - szerokość 6,0m, nawierzchnia z kostki betonowej,
- ulica Kolejowa w km 0+660 – droga dojazdowa w pasie drogi krajowej nr 7 – szerokość 4,1 – 4,8 m (poza zakresem opracowania).

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).

W związku z wykonaniem ścieżki rowerowej część istniejącego przeznaczona jest do przestawienia.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry projektowe

Klasa ulicy - L – lokalna

Kategoria ruchu – KR2

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 zachodniej stronie jezdni ulicy Sierakowskiej na odcinku od ulicy Zachodniej do ulicy Kolejowej (bez skrzyżowania), ścieżki rowerowej oraz budowę chodnika na dojściu do przejścia dla pieszych przed skrzyżowaniem z ulicą Kolejową Lokalną przebudową zostanie objęty również chodnik zlokalizowany po wschodniej stronie ulicy.

Projektowana ścieżka rowerowa będzie ciągiem dwukierunkowym o szerokości 2,2 m usytuowanym przy krawędzi jezdni ulicy Sierakowskiej.

Wraz z wykonaniem w/w robót niezbędne jest przeprowadzenie remontu i przebudowy części istniejących zjazdów występujących na trasie projektowanej ścieżki rowerowej w celu ich dostosowania geometrycznego i wysokościowego do nowej sytuacji drogowej.

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

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

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu przejścia dla pieszych linii zatrzymania oraz oznakowania ścieżki rowerowej.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako cienkowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego ok. $45,0\text{m}^2$.

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

4.2. Oznakowanie pionowe

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

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii małe i mini.

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).

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 29.12.2017 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:

Katarzyna Parzydło

RYSUNKI