

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	3
2.3. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI	4
2.4. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME	4
2.5. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE	4
3. STAN PROJEKTOWANY	5
3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE DROGI	5
3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	5
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	5
4.1. OZNAKOWANIE POZIOME	5
4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE	6
4.3. URZĄDZENIA DO OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI POJAZDÓW	7
4.4. PROJEKTOWANE ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA W OBRĘBIE PERONU PRZYSTANKOWEGO	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 2.1)	10
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2.2)	11

OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

1. WSTĘP

1.1. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej z dnia 11.02.2014 r., zawarta pomiędzy Gminą Piaseczno a konsorcjum firm: Robimart Pracownia Projektowa i Robimart Sp. z o.o.
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona przez Projektantów w marcu 2014 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 budowy ulicy Wilanowskiej w Józefosławiu na odcinku od ulicy Uroczej do ulicy Działkowej z wyłączeniem odcinka w obrębie skrzyżowania z ulicą Cyraneczki.

Celem inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów samochodowych, rowerzystów 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 przebudowy przedmiotowej ulicy.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w północno-wschodniej części gminy Piaseczno w miejscowości Józefosław.

Wzdłuż ulicy na przedmiotowym odcinku zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna.

Szerokość pasa drogowego ulicy jest zmienna i wynosi od 12m do 16m. Po obu stronach ulicy występują pojedyncze drzewa i krzewy nie stanowiące jednak uporządkowanej zieleni.

2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica Wilanowska jest drogą gminną publiczną. Na odcinku objętym opracowaniem ulica posiada nawierzchnię z kostki betonowej na odcinku od ulicy Geodetów do Kanału Jeziorki o

szerokości ~6,0 m. oraz nawierzchnię bitumiczną na odcinku od Kanału Jeziorki do ulicy Działkowej o szerokości 4,5 – 5,5 m. Podbudowę jezdni stanowi kruszywo łamane. Jezdnia o nawierzchni z kostki jest w średnim i dobrym stanie technicznym a jezdnia bitumiczna jest w złym stanie technicznym. Jezdnia nie posiada uregulowanych poboczy – na części odcinka jej obramowanie stanowi krawężnik betonowy. Ulica nie jest wyposażona w chodniki. Zjazdy na przylegające działki posiadają w większości nawierzchnię ulepszoną z kostki betonowej. Część zjazdów posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego, betonu lub kruszywa.

Ulica Wilanowska krzyżuje się z następującymi ulicami:

Lp.	Nazwa ulicy	Km skrzyżowania	Szer. wlotu strona lewa [m]	Naw. wlotu strona lewa	Szer. wlotu strona prawa [m]	Naw. wlotu strona prawa
1	Urocz (droga wewn.)	0+000,00	n.d.	n.d.	~5,0 m.	kostka bet. dalej kruszywo i destruk
2	Cyranecki	0+093,00	10,5 m	kostka bet.	10,5 m	kostka bet.
3	Kameralna	0+452,85	n.d.	n.d.	6,10	kostka bet.
4	Olchowa	0+659,60	5,5 m	kruszywo	n.d.	n.d.
4	3KDD	0+670,50	n.d.	n.d.	5,0	gruntowa
5	Działkowa	0+938,75	5,0 m	bitumiczna	5,0 m	bitumiczna

2.3. Infrastruktura techniczna na terenie inwestycji

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć kanalizacji deszczowej.
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- napowietrzne i kablowe sieci energetyczne nN i sN,
- napowietrzne i kablowe sieci telekomunikacyjne.

2.4. Istniejące oznakowanie poziome

Na przedmiotowym odcinku zinwentaryzowano istniejące oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych, przejść dla pieszych, linii warunkowego zatrzymania, strzałek kierunkowych. Istniejące oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2) kolorem zielonym.

2.5. Istniejące oznakowanie pionowe

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

Oznakowanie przeznaczone do przestawienia pokazano na planie sytuacyjnym z opisem „zmiana lokalizacji”.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry projektowe drogi

Klasa ulicy - L – lokalna

Kategoria ruchu – KR3

Prędkość projektowa - $V_p=40\text{km/h}$

3.2. Rozwiązania projektowe

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

W przekroju poprzecznym projektuje się jezdnię o szerokości 6,0 m zlokalizowaną w śladzie istniejącej jezdni. Przewiduje się przebudowę skrzyżowań z ulicami przyległymi wraz z korektą łuków na połączeniach ulic w zakresie promieni $R=6 - 12$ m. Przy zachodniej krawędzi jezdni zaprojektowano dwukierunkowy ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 2,7-3,0 m. Przy wschodniej krawędzi jezdni zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 m. W rejonie istniejących przystanków przed skrzyżowaniem z ulicą Kameralną zaprojektowano zatoki autobusowe – naprzemiennie po obu stronach jezdni. Na przylegające działki zaprojektowano zjazdy w lokalizacji istniejących zjazdów i bram. Budowa ulicy na odcinku 1 od ulicy Uroczej do ulicy Cyraneczki ogranicza się jedynie do budowy chodnika i przebudowy nawierzchni skrzyżowania z ulicą Uroczą.

Obramowanie jezdni wykonane będzie z krawężników betonowych 15x30x100cm, chodników i ciągów pieszo-rowerowych od strony ogrodzeń z obrzeży betonowych 8x30x100 cm. Obramowanie zjazdów od strony zielenicy i bram wykonane będzie z oporników betonowych 12x25x100 cm..

Przy projektowaniu spadków podłużnych dowiązано się do rzędnych przylegających skrzyżowań i zjazdów oraz do ukształtowania istniejącego terenu. Spadki podłużne nawierzchni zawierają się w przedziale od 0,30% do 2,99%. Najniższa rzędna projektowanej niwelety jezdni wynosi 99,39 m. n.p.m. a najwyższa 106,69 m. n.p.m. Wklęsłe załamania profilu wyokrąglono łukami o $R=2000 - 3000\text{m}$ a wypukłe załamania $R=2000 - 3000$ m. Pozostałe załamania w profilu nie wymagają stosowania łuków pionowych.

Spadek poprzeczny ulicy zaprojektowano jako dwustronny daszkowy o nachyleniu 2%. Spadek poprzeczny zatok autobusowych i postojowych, chodników i ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano jako jednostronny 2% w kierunku jezdni.

Światło krawężnika w ciągu ulicy będzie wynosić 12 cm, na wysokości zjazdów przewiduje się obniżenie krawężnika do światła 4 cm a na wysokości przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów do światła max. 1cm.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii segregacyjnych, przejść dla pieszych, linii warunkowego zatrzymania, linii przystankowych oraz czerwonej powierzchni przejazdu.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako cienkowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego to 216,04 m², natomiast powierzchnia malowania przejazdu 19,5m²

Oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2).

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

L.p.	Symbol	Długość (m)	Powierzchnia (m ²)	Uwagi
1	P-1b	554,3	22,17	
2	P-1e	92,6	11,11	
3	P-4	246,6	59,18	
4	P-10		97,40	
5	P-11	12,0	6,00	
6	P-13	16,5	4,33	
7	P-14	24,0	9,00	
8	P-17	60,0	6,84	
SUMA:			216,04	

4.2. Oznakowanie pionowe

Na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2) 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 - ostrzegawcze	4	projektowany	mały	
2	A - ostrzegawcze	3	projektowany	średni	
3	B - zakazu	4	projektowany	mały	
4	C - nakazu	10	projektowany	mały	
5	D - informacyjne	19	projektowany	mały	
6	T - tabliczki	10	projektowany	mały	

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

Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej typu 1 za wyjątkiem znaków A-7, D-6, 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.

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 do ograniczenia prędkości pojazdów

W celu ograniczenia prędkości pojazdów na ulicy Wilanowskiej przewiduje się wykonanie wyspowych progów zwalniających.

W celu uzupełnienia oznakowania progów zwalniających, w odległości 1 metra umieszczone zostały punktowe elementy odblaskowe.

4.4. Projektowane elementy bezpieczeństwa w obrębie peronu przystankowego

Wzdłuż krawędzi prostej peronu zastosowane zostaną:

- przy krawężniku - pas płytek antypoślizgowych (30cm x 30cm)
- pas płytek z żółtymi wypustkami (40cm x 40cm). Wypustki wg wzoru "karo".

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:

- Gmina Miasto Piaseczno

Organem zatwierdzającym organizację ruchu będzie Starosta Piaseczyński.

Opracowała:

mgr inż. Katarzyna Parzydło

RYSUNKI

Plan orientacyjny (Rys. nr 1)

Plan sytuacyjny oznakowania (Rys. nr 2.1)

Plan sytuacyjny oznakowania (Rys. nr 2.2)