

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. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI	3
2.2. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME	4
2.3. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE	4
3. STAN PROJEKTOWANY	4
3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE	4
3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	4
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	5
4.1. OZNAKOWANIE POZIOME	5
4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE	6
4.3. URZĄDZENIA DO OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI POJAZDÓW	7
5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU	7
6. OPINIE I UZGODNIENIA	7
RYSUNKI	8
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 opracowanie dokumentacji projektowej zawarta w dniu 15.11.2013r. zawartej pomiędzy Gminą Piaseczno, a Robimart.
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona w czerwcu 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),
- 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 rozbudowy ulicy Północnej na odcinku od skrzyżowania z ul. Przemysłową do skrzyżowania z ul. Główną w Piasecznie oraz parkingu na działkach 59 i 61 w Kamionce przy Zespole Szkół Publicznej w Piasecznie, wraz z odwodnieniem, budową kanalizacji deszczowej, budową oświetlenia drogowego i przebudową kolizji z urządzeniami infrastruktury technicznej.

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. Charakterystyka inwestycji

Ulica Północna jest drogą publiczną. Początek projektowanego odcinka ulicy Północnej stanowi skrzyżowanie z ulicą Przemysłową, zaś koniec zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ulicą Główną.

W chwili obecnej ulica posiada nawierzchnię utwardzoną (trylinki), ograniczoną krawężnikami. Dodatkowo ulica Północna posiada chodnik w rejonie Szkoły, zlokalizowany po jej stronie południowo-wschodniej. Na pozostałej części ulicy występuje nawierzchnia gruntowa oraz nieliczne zjazdy indywidualne o nawierzchni utwardzonej.

Szerokość pasa drogowego ulic jest zmienna i wymaga regulacji.

W chwili obecnej wody deszczowe i roztopowe odprowadzane są powierzchniowo poza jezdnię. Nawierzchnia ulicy jest w bardzo złym stanie technicznym, - objawia liczne spękania i nierówności. Wzdłuż ulicy znajdują się słupy elektroenergetyczne, na których zamontowane zostały oprawy oświetleniowe. Słupy elektroenergetyczne ze względu na kolizję z projektowaną drogą przeznaczone zostały do przebudowy - skablowania

Teren sąsiadujący z projektowaną inwestycją stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zabudowa usługowa oraz budynki użyteczności publicznej. W pasie drogowym ulicy Północnej znajdują się pojedyncze drzewa oraz krzewy. Część z nich znajduje się w kolizji z projektowaną ulicą, w związku z czym zostały przeznaczone do wycinki.

2.2. Istniejące oznakowanie poziome

Na przedmiotowej ulicy brak jest istniejącego oznakowania poziomego

2.3. 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 przewidziano do wymiany w całości wraz z mocowaniem.

Oznakowanie przeznaczone do likwidacji pokazano na planie sytuacyjnym z opisem „do likwidacji”.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Parametry projektowe

- kategoria drogi - dojazdowa (D) – ulica Północna
- kategoria ruchu – KR2
- prędkość projektowa - $V_p=30\text{km/h}$
- szerokość jezdni ulicy Północnej – zmienna od 5,0 m do 5,50 m
- chodniki usytuowany na całej długości po stronie południowo-wschodniej jezdni ulicy Północnej o szerokości 2,0 m, oraz po stronie północno-zachodniej od skrzyżowania z ulicą Świerkową do skrzyżowania z ulicą Główną o szerokości 2,0 m.

3.2. Rozwiązania projektowe

Przebieg ulic dostosowano do geometrii istniejących jezdni, skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej usytuowanej w pasie drogowym. Ulicę Północną projektuje się o szerokości zmiennej od 5,0 m do 5,5 m. Po stronie południowo-wschodniej lokalizuje się chodnik przyległy do jezdni o szerokości 2,0 m na całej długości ulicy od skrzyżowania z ulicą Przemysłową do skrzyżowania z ulicą Główną. Po stronie północno-zachodniej ulicy projektuje się chodnik przyległy do ulicy o szerokości 2,0 m na odcinku od skrzyżowania z ulicą Pod Dębami do skrzyżowania z ul. Halin oraz od skrzyżowania z

ul. Świerkową do skrzyżowania z ulicą Główna. W rejonie Szkoły po północno-zachodniej stronie ulicy zaprojektowano parking i zatoki postojowe dla 68 samochodów osobowych łącznie. Spadek poprzeczny jezdni daszkowy o pochyleniu równym 2%. Na ulicy Północnej zaprojektowano 6 progów zwalniających. Długość ulicy wynosi 812 m.

Dla zapewnienia obsługi działek przyległych do projektowanej ulicy Północnej zaprojektowano zjazdy indywidualne. Szerokość zjazdów indywidualnych została dostosowana do szerokości istniejących bram. Spadek zjazdów dostosowano do niwelety oraz spadków poprzecznych jezdni ulicy Północnej. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu indywidualnego i drogi, zaprojektowane zostało z zastosowaniem skosów 1:1, zaś zjazdy na parking wyokrąglono łukiem o wartości $R=3,0$ m.

Lokalizacja zjazdów i ich parametry zostały przedstawione na planie sytuacyjnym.

Przy projektowaniu spadków podłużnych ulicy Północnej dowiązano się do rzędnych ulicy Przemysłowej, rzędnych ulicy Głównej oraz do ukształtowania istniejącego terenu. Spadek poprzeczny jezdni ulicy zaprojektowano jako dwustronny daszkowy 2%, a spadki przylegającego do jezdni chodnika, zaprojektowano jako jednostronne o pochyleniu 2% w kierunku jezdni.

Pochylenie podłużne ulicy Północnej zaprojektowano w granicach od 0,40% do 2,21%.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Oznakowanie poziome

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

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako cienkowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego to 139,44 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-1e	9,00	1,08	
2	P-4	70,5	16,92	
3	P-10	41,0	82,00	
4	P-13	79,0	20,74	
5	P-14	15,5	5,81	
6	P-24	2 szt.	0,76	
7	P-25	49,0	11,37	
SUMA:			139,44	

4.2. Oznakowanie pionowe

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

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

Oznakowanie przeznaczone do likwidacji pokazano na planie sytuacyjnym z opisem „do likwidacji”.

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	1	projektowany	średni	
2	A - ostrzegawcze	20	projektowany	mały	
3	B - zakazu	1	projektowany	średni	
4	B - zakazu	14	projektowany	mały	
5	C - nakazu	---	projektowany	średni	
6	C - nakazu	---	projektowany	mały	
7	D - informacyjne	1	projektowany	średni	
8	D - informacyjne	23	projektowany	mały	
9	D - 1	10	projektowany	mini	
10	F - uzupełniające	2	projektowany	średni	
11	F - uzupełniające	2	projektowany	mały	
12	T - tabliczki	20	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 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 Północnej pomiędzy ulicami Przemysłową i Główną przewiduje się wykonanie sześciu progów zwalniających U-16c.

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 28.03.2016 r.

6. OPINIE I UZGODNIENIA

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

- Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
- Wydział Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Piasecznie

Organem zatwierdzającym organizację ruchu będzie Starosta Powiatu Piaseczyńskiego.

Opracowała:

Katarzyna Parzydło