

## SPIS TREŚCI

<b>I</b>	<b>CZĘŚĆ OPISOWA .....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Zakres opracowania .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Cel opracowania .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Nazwa zamawiającego .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Nazwa jednostki projektującej.....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Formalno-prawne podstawy opracowania.....</b>	<b>3</b>
<b>6</b>	<b>Stan istniejący .....</b>	<b>3</b>
6.1	Charakterystyka techniczna i funkcjonalna obiektu	3
6.2	Charakterystyczne elementy geometrii	4
6.3	Istniejące zagospodarowanie terenu	5
6.4	Zagospodarowanie terenu przyległego	6
6.5	Charakterystyka istniejącego ruchu	6
<b>7</b>	<b>Stan projektowany .....</b>	<b>6</b>
7.1	Charakterystyka techniczna i funkcjonalna obiektu	6
7.2	Ukształtowanie drogi w planie	7
7.3	Zagospodarowanie projektowanego pasa drogowego	7
7.4	Charakterystyka projektowanej organizacji ruchu	7
7.5	Parametry techniczno-funkcjonalne znaków drogowych i UBR	8
7.6	Sprawdzenie wpływu lokalizacji obiektów i urządzeń organizacji ruchu na widoczność i BRD	8
<b>8</b>	<b>Przewidywany termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.....</b>	<b>8</b>
<b>9</b>	<b>Opinie i uzgodnienia.....</b>	<b>8</b>
<b>10</b>	<b>Zasady ustawiania znaków i UBR w pasie drogowym.....</b>	<b>9</b>
<b>II</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>	<b>9</b>

## **I CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1 Zakres opracowania**

Projekt stałej organizacji ruchu – dla zadania: „Rozbudowa P+R Sportowa w zakresie włączenia w układ komunikacyjny Alei Marszałka J. Piłsudskiego w m. Marki”.

### **2 Cel opracowania**

Celem opracowania jest zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu w granicach pasa drogowego DW 629 (dawniej DK 8), obejmującego połączenie chodnika i ścieżki rowerowej na terenie parkingu P+R Sportowa z istniejącym ciągiem komunikacyjnym wzdłuż Al. Piłsudskiego w m. Marki.

### **3 Nazwa zamawiającego**

Burmistrz Miasta Marki, Al. Marsz. J. Piłsudskiego 95, 05-270 Marki.

### **4 Nazwa jednostki projektującej**

Mareckie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o., Kościuszki 46a, 05-270 Marki.

### **5 Formalno-prawne podstawy opracowania**

[1] 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, z późn. zm.),

[2] 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.),

[3] Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 20 czerwca 1997 r. tekst jednolity z 2012 r. (Dz. U. 2012 poz. 1137),

[4] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 nr 170. Poz. 1393),

[5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729),

[6] Wytyczne funkcjonalne i uzgodnienia programowe z Inwestorem,

[7] Mapa do celów projektowych w skali 1 : 500.

### **6 Stan istniejący**

#### **6.1 Charakterystyka techniczna i funkcjonalna obiektu**

Parking zlokalizowany w okolicy komisariatu policji, biblioteki publicznej, przychodni oraz apteki, stanowiący dogodny punkt przesiadkowy do środków komunikacji miejskiej. Parking posiada 102 miejsca parkingowe, w tym 3 dla osób niepełnosprawnych

i 2 miejsca do ładowania pojazdów elektrycznych. Wjazd na parking możliwy jest z ul. Sportowej. Przez parking poprowadzona jest ścieżka rowerowa, która ma połączyć ul. Sportową z chodnikiem wzdłuż Al. Piłsudskiego (Fot.1). Projektowany chodnik i ścieżka rowerowa umożliwią dostęp do komunikacji miejskiej w Al. Piłsudskiego i sprawią, że parking stanowić będzie dogodny punkt przesiadkowy.



Fot. 1

## 6.2 Charakterystyczne elementy geometrii

### 6.2.1 Ukształtowanie terenu

Planowana inwestycja przecinać będzie istniejący rów drogowy usytuowany wzdłuż Al. Piłsudskiego (Fot. 2).



Fot. 2

### 6.2.2 Ukształtowanie obiektu w przekroju poprzecznym

Istniejący fragment chodnika (2,0 m) i ścieżki rowerowej (2,0 m) posiadają spadek jednostronny (Fot. 3).



Fot. 3

### **6.3 Istniejące zagospodarowanie terenu**

#### **6.3.1 Oświetlenie**

Wzdłuż istniejącego chodnika znajdują się słupy oświetleniowe. Parking posiada niezależny system oświetlenia.

#### **6.3.2 Odwodnienie**

Woda z parkingu, miejsc postojowych i ciągów pieszych oraz rowerowych odprowadzona jest do kanalizacji deszczowej na terenie parkingu (na działkach gminnych).

#### **6.3.3 Infrastruktura techniczna**

Projektowany chodnik oraz ścieżka rowerowa przecinać będzie istniejącą sieć teletechniczną, gazową oraz kabel energetyczny średniego napięcia. Ich usytuowanie nie koliduje z projektowanym chodnikiem i ścieżką rowerową.

Na terenie parkingu znajdują się sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieć wodociągowa oraz sieć energetyczna zasilająca oświetlenie.

#### **6.3.4 Oznakowanie poziome i pionowe**

Oznakowanie poziome i pionowe na terenie parkingu zostało zainwentaryzowane i przedstawione na projekcie stałej organizacji ruchu.

#### **6.3.5 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

Na granicy działki pasa drogowego (granicy opracowania) ustawione są bariery U-20a.

#### **6.3.6 Sygnalizacja świetlna**

Nie występuje.

#### 6.3.7 Znaki zmiennej treści

Nie występują.

#### 6.3.8 Urządzenia ochrony środowiska (ochrona przez hałasem i wibracjami)

Nie występują.

#### 6.3.9 Zieleń przydrożna

Brak kolizji z projektowanym chodnikiem i ścieżką rowerową.

### 6.4 Zagospodarowanie terenu przyległego

Teren przyległy stanowi pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 629 (była DK 8). Poza jezdnią drogi zlokalizowany jest 2,0 m chodnik oraz rów drogowy o nie wyregulowanym dnie. Poza granicą pasa drogowego powstał nowy parking przesiadkowy typu „P+R” na 102 miejsca postojowe, wraz z dodatkową infrastrukturą (kanalizacja deszczowa, oświetlenie, węzeł sanitarny, wiaty) oraz licznymi elementami małej architektury (ławki, kosze na śmieci), a także z toaletą publiczną. Przez teren poprowadzona została ścieżka rowerowa, która docelowo ma połączyć ścieżkę wzdłuż ul. Sportowej z ciągiem komunikacyjnym w al. Piłsudskiego. Obecnie ścieżka i chodnik wyprowadzone z parkingu kończą się na granicy pasa drogowego uniemożliwiając swobodne dojście do przystanków komunikacji miejskiej.

### 6.5 Charakterystyka istniejącego ruchu

#### 6.5.1 Ruch pojazdów samochodowych

Średni dobowy ruch wg GPR 2015 dla odcinka pomiarowego MARKI/PRZEJŚCIE wynosił ogółem 40801 poj./dobę w tym 4643 poj. ciężarowych, jednak pomiar był przeprowadzony przed oddaniem do użytku obwodnicy Marek. W założeniach, otwarcie obwodnicy miasta, miało skutkować spadkiem natężenia ruchu o połowę. Obecnie prowadzone są prace remontowe i nie ma możliwości przeprowadzenia miarodajnych pomiarów.

Teren parkingu znajduje się w strefie ruchu drogowego. W momencie przeprowadzenia wizji w terenie (dzień powszedni w godzinach 13-14) parking wykorzystany był w 40-50 %.

#### 6.5.2 Ruch rowerowy

Ruch rowerowy określa się jako bardzo mały. Obecnie zamknięty układ bez dostępu do ciągu komunikacyjnego wzdłuż drogi wojewódzkiej.

#### 6.5.3 Ruch pieszy

Ruch pieszy określa się jako mały związany głównie z obsługą punktów usługowych zlokalizowanych w pobliżu parkingu.

## 7 Stan projektowany

### 7.1 Charakterystyka techniczna i funkcjonalna obiektu

Parking zlokalizowany w okolicy komisariatu, biblioteki publicznej, przychodni oraz apteki. Posiada 102 miejsca parkingowe, w tym 3 dla osób niepełnosprawnych i 2 miejsca do ładowania pojazdów elektrycznych. Projektowany chodnik i ścieżka rowerowa

umożliwią dostęp do komunikacji miejskiej w Al. Piłsudskiego i sprawią, że parking stanowić będzie dogodny punkt przesiadkowy.

## **7.2 Ukształtowanie drogi w planie**

### **7.2.1 Ukształtowanie drogi w planie**

Chodnik i ścieżka rowerowa wyprowadzone z terenu parkingu włączone zostaną prostopadłe do istniejącego chodnika wzdłuż al. Piłsudskiego (DW 629).

### **7.2.2 Ukształtowanie terenu**

Chodnik i drogę rowerową zaprojektowano ze spadkiem podłużnym 3,4 % w kierunku drogi wojewódzkiej. Wody opadowe z terenu parkingu zagospodarowane są na działkach gminnych.

### **7.2.3 Ukształtowanie obiektu w przekroju poprzecznym**

Projektowany chodnik i ścieżka rowerowa stanowić będzie kontynuację istniejącego ciągu komunikacyjnego, tj. 2,0 m chodnik z płyt betonowych, 2,0 m asfaltowa ścieżka rowerowa, obramowane obrzeżami chodnikowymi. Utrzymany zostanie spadek jednostronny (od ścieżki rowerowej przez chodnik).

## **7.3 Zagospodarowanie projektowanego pasa drogowego**

Istniejący rów drogowy zostanie zabudowany chodnikiem i ścieżką rowerową łączącą chodnik wzdłuż al. Piłsudskiego z parkingiem P+R Sportowa. Ciągłość rowu zostanie zachowana poprzez wybudowanie przepustu z rury PEHD o średnicy Ø1000 mm.

### **7.3.1 Komunikacja zbiorowa**

Poprawi się dostęp do komunikacji zbiorowej dla użytkowników parkingu.

### **7.3.2 Oświetlenie jezdni**

Nie dotyczy.

### **7.3.3 Odwodnienie jezdni**

Woda z projektowanego fragmentu chodnika i ścieżki rowerowej odprowadzona zostanie za pomocą spadków poprzecznych do istniejącego rowu i na przyległe tereny zielone.

### **7.3.4 Urządzenia techniczne**

Bez zmian.

## **7.4 Charakterystyka projektowanej organizacji ruchu**

### **7.4.1 Rozwiązania w zakresie geometrii oraz oznakowania poziomego i pionowego**

Wydłużenie chodnika i ścieżki rowerowej wymagać będzie likwidacji barier U-20a, usunięcia znaku C-16a/13a, ustawieniu nowych znaków informujących o początku ciągu pieszego i rowerowego (C13/16) oraz o zakończeniu ścieżki rowerowej (C-13a). Projekt organizacji ruchu uwzględnia uzupełnienie oznakowania poziomego o znaki P-23 i P-26 wg projektu stałej organizacji ruchu (rys. nr 2).

## **7.5 Parametry techniczno-funkcjonalne znaków drogowych i UBR**

### **7.5.1 Znaki pionowe**

- Należy zastosować znaki drogowe wielkości **małej**.
- Należy zastosować znaki wykonane na podkładach z blachy stalowej z zaokrąglonymi krawędziami.
- Lico znaków powinno być wykonane z folii odblaskowej pierwszej generacji.
- Tył znaku powinien być koloru szarego.
- Znaki należy umieszczać na słupkach ocynkowanych o przekroju kołowym lub eliptycznym.
- Słupki ani tablica znaku drogowego nie może ograniczać skrajni pieszych ani rowerzystów.
- Nie dopuszcza się ustawiania znaków w sposób uniemożliwiający ominięcie go przez osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach inwalidzkich.
- W przypadku napotkania wątpliwości lub okoliczności nie przewidzianych w dokumentacji projektowej należy zastosować się do zasad opisanych w specyfikacji technicznej.

### **7.5.2 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

Wzdłuż chodnika i ścieżki rowerowej, na długości rowu (2 x po 6,0 m), zastosowane zostaną bariery U-11a w kolorze antracytowym (RAL 7021).

## **7.6 Sprawdzenie wpływu lokalizacji obiektów i urządzeń organizacji ruchu na widoczność i BRD**

Nie stwierdzono negatywnego wpływu na widoczność.

### **7.6.1 Widoczność pozioma**

Lokalizacja nowych obiektów nie zmniejsza widoczności poziomej.

### **7.6.2 Widoczność pionowa**

Lokalizacja nowych obiektów nie zmniejsza widoczności pionowej.

## **8 Przewidywany termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu**

II kwartał 2019.

## **9 Opinie i uzgodnienia**

- 9.1 Opinia Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury UMWW nr NI-D-I.8010.42.2019.AB z dnia 26.01.2019 r. dotycząca geometrii.
- 9.2 Opinia Mazowieckiego Zarządu Dróg wojewódzkich w Warszawie nr U-1.4450.47.2019.1.KAL z dnia 12.02.2019 r. wraz z opinią Urzędu Miasta Marki.
- 9.3 Opinia Komendanta Wojewódzkiego Policji nr  
z dnia

## **10 Zasady ustawiania znaków i UBR w pasie drogowym**

Zasady ustawienia znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny być zgodne z przepisami prawa.

## **II CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| 1. Plan orientacyjny                | skala 1:10000 |
| 2. Projekt stałej organizacji ruchu | skala 1:500   |