

I	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1	Zakres opracowania	3
2	Cel opracowania	3
3	Nazwa zamawiającego	3
4	Nazwa jednostki projektującej.....	3
5	Formalno prawne podstawy opracowania.....	3
6	Stan istniejący	3
6.1	Charakterystyka techniczna i funkcjonalna	3
6.1.1	Charakterystyczne elementy geometrii	4
6.1.2	Ukształtowanie ulicy w planie	4
6.1.3	Ukształtowanie terenu	4
6.2	Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego	4
6.2.1	Oświetlenie	4
6.2.2	Odwodnienie jezdni i chodnika	4
6.2.3	Oznakowanie poziome i pionowe	4
6.2.4	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	4
6.2.5	Sygnalizacje świetlne	4
6.2.6	Znaki zmiennej treści	4
6.2.7	Urządzenia ochrony środowiska (ochrona przez hałasem i wibracjami)	4
6.2.8	Zieleń przydrożna.....	4
6.2.9	Bezpieczeństwo z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru.	4
6.2.10	Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą	5
6.3	Zagospodarowanie terenu przyległego	5
6.4	Charakterystyka istniejącego ruchu	5
6.4.1	Ruch rowerowy	5
6.4.2	Ruch pieszy	5
7	Stan projektowany	5
7.1	Charakterystyka techniczna i funkcjonalna drogi	5
7.2	Ukształtowanie w planie	5
7.3	Zagospodarowanie projektowanego pasa drogowego	5
7.3.1	Komunikacja zbiorowa.....	5
7.3.2	Oświetlenie jezdni	5
7.3.3	Odwodnienie jezdni.....	5
7.3.4	Urządzenia techniczne (przepusty, roгатki, rampy do hamowania)	5
7.4	Zagospodarowanie terenu przyległego	5
7.5	Charakterystyka projektowanej organizacji ruchu	6
7.5.1	Rozwiązania w zakresie geometrii oraz oznakowania poziomego i pionowego	6
7.6	Parametry techn.-funkcjonalne znaków drogowych i urządzeń bezp. ruchu	6
7.6.1	Znaki pionowe	6
7.6.2	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	6
7.7	Sprawdzenie wpływu na widoczność i BRD	6
7.7.1	Widoczność pozioma	6
7.7.2	Widoczność pionowa	6
8	Przewidywany termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.....	7
9	Opinie i uzgodnienia.....	7
10	Zasady ustawiania znaków i UBR w pasie drogowym.....	7
11	Zestawienie oznakowania:	7
II	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
1)	Plan orientacyjny	skala 1:25000
2)	Plan sytuacyjny – stała organizacja ruchu	skala 1:500

I CZEŚĆ OPISOWA

1 Zakres opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu – dla przebudowy ul. Sportowej w m. Marki – budowa wyniesionych przejść dla pieszych wraz z chodnikiem.

2 Cel opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu przebudowywanej ulicy.

3 Nazwa zamawiającego

Gmina Miasto Marki – al. Marsz. J. Piłsudskiego 96 lok.2, 05-270 Marki

4 Nazwa jednostki projektującej

Mareckie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o., al. Marsz. J. Piłsudskiego 96 lok.2, 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 zarządzaniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729)

[6] Wytyczne funkcjonalne i uzgodnienia programowe z Inwestorem,

6 Stan istniejący

6.1 Charakterystyka techniczna i funkcjonalna

W stanie istniejącym ul. Sportowa posiada skrzyżowanie teowe z ul. Lisa Kuli od południa oraz z ul. Stanisława Wyspiańskiego (j.asf) oraz z ul. Królowej Jadwigi (j.z) i z ul. Zajączka.

Ulica Sportowa posiada przekrój jednostronny i istniejący chodnik od strony wschodniej i fragmenty chodnika od strony zachodniej. Brak kanalizacji deszczowej.

6.1.1 Charakterystyczne elementy geometrii

6.1.2 Ukształtowanie ulicy w planie

Ulica Sportowa jest ulicą gminną o średnim natężeniu ruchu, klasy L. Prosta w przebiegu ze zjazdami indywidualnymi i 2-a skrzyżowaniami. Ulica Stanisława Wyspiańskiego o naw. asfaltowej i oznakowana jako skrzyżowanie, natomiast ul. Królowej Jadwigi o nawierzchni ziemnej (brak oznakowania jako skrzyżowanie).

6.1.3 Ukształtowanie terenu

Teren płaski o nieznacznym spadku. Ulica o pochyleniu jednostronnym z pochyleniem na stronę zachodnią, gdzie brak krawężnika i utwardzonego pobocza.

6.2 Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

6.2.1 Oświetlenie

Ulica Sportowa oświetlona jest za pomocą słupów oświetleniowych znajdujących się po wschodniej stronie.

6.2.2 Odwodnienie jezdni i chodnika

Brak kanalizacji deszczowej. Odwodnienie odbywa się na przyległy, niezagospodarowany teren. W czasie większych opadów tworzą się na poboczu zastoiska wodne.

6.2.3 Oznakowanie poziome i pionowe

W związku z aktualną inwestycją projektuje się oznakowanie poziome i pionowe które zostało przedstawione na planie projektu stałej organizacji ruchu.

6.2.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Zaprojektowane dwa wyniesione przejścia dla pieszych: jedno w rejonie wyjścia z przedszkola i dojścia do budynków Służby Zdrowia oraz Policji a drugie w rejonie dojścia do placu zabaw „Nivea”. Przy przejściach dla pieszych zaprojektowano po obu stronach po dwie pary słupków blokujących – U12c, mające zabezpieczyć okolice przejścia dla pieszych przed rozjeżdżaniem obok jezdni, czyli po chodniku lub poboczu. Przed przejściami zaprojektowano też kocie oczka.

6.2.5 Sygnalizacje świetlne

Sygnalizacja świetlna nie występuje.

6.2.6 Znaki zmiennej treści

Nie występują.

6.2.7 Urządzenia ochrony środowiska (ochrona przez hałasem i wibracjami)

Nie występują.

6.2.8 Zieleń przydrożna

W zakresie inwestycji nie występują drzewa kolidujące z inwestycją.

6.2.9 Bezpieczeństwo z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru.

Wyniesione przejścia dla pieszych są elementem spowalniającym ruch na danym odcinku ulicy ale nie są przeszkodą dla pojazdów straży pożarnej.

6.2.10 Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą

Regulacja wysokościowa istniejących urządzeń – szt.4.

6.3 Zagospodarowanie terenu przyległego

Teren przyległy stanowi obszar zabudowy mieszkaniowej z przedszkolem prywatnym oraz w dużej części jeszcze niezagospodarowany po wschodniej stronie ulicy.

6.4 Charakterystyka istniejącego ruchu

6.4.1 Ruch rowerowy

Ze względu na brak wyznaczonych ścieżek rowerowych, rowerzyści poruszają się po jezdni.

6.4.2 Ruch pieszy

Obszar przy budynku służby zdrowia, Policji o raz przedszkole prywatne powoduje średni ruch pieszych w przekroju ulicy.

7 Stan projektowany

7.1 Charakterystyka techniczna i funkcjonalna drogi

Ulica klasy L o średnim natężeniu ruchu. Istniejący chodnik po wschodniej stronie o szer. 1,5-2,0m.

7.2 Ukształtowanie w planie

Budowane przejścia dla pieszych - wyniesione – o konstrukcji z kostki betonowej, będą jednocześnie tworzyć elementy uspokojenia ruchu. Wyniesione przejście będzie z poziomu istniejącego chodnika tworzyło połączenie powierzchni na jednym poziomie, ułatwiające przejście dla osób niepełnosprawnych.

7.3 Zagospodarowanie projektowanego pasa drogowego

7.3.1 Komunikacja zbiorowa

Brak komunikacji zbiorowej na tej ulicy.

7.3.2 Oświetlenie jezdni

Bez zmian.

7.3.3 Odwodnienie jezdni

Bez zmian.

7.3.4 Urządzenia techniczne (przepusty, roгатki, rampy do hamowania)

Nie dotyczy.

7.4 Zagospodarowanie terenu przyległego

Na fragmencie ulicy będzie doprojektowany chodnik.

7.5 Charakterystyka projektowanej organizacji ruchu

7.5.1 Rozwiązania w zakresie geometrii oraz oznakowania poziomego i pionowego

Uzupełnienie i korekty w oznakowaniu.

Oznakowania poziome na wyniesionych przejściach należy wykonać z farby białej, odblaskowej, cienkowarstwowej.

Oznakowanie pionowe wykonać jako znaki małe z folii odblaskowej I generacji.

Budowa przejść „wyniesionych”

Powierzchnia przejść zostanie „wyniesiona” na wysokość 10cm. Istniejąca konstrukcja asfaltowa zostanie sfrezowana na gł.3cm a następnie zostanie wykonana konstrukcja z kostki betonowej gr. 8cm na podsypce cem.-piaskowej gr. 5cm.

7.6 Parametry techn.-funkcjonalne znaków drogowych i urządzeń bezp. ruchu

7.6.1 Znaki pionowe

- Należy zastosować znaki drogowe wielkości **małej** (odpowiednie dla danej klasy drogi).
- 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.
- Słupek znaku drogowego nie może ograniczać skrajni pieszych (min.2,0m). 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.
- Znaki poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej, farby białej, odblaskowej.
- Należy unikać zamalowywania zbędnych starych znaków czarną farbą.
- Parametry i wymogi dla oznakowania poziomego powinny być zgodne ze specyfikacją techniczną.

7.6.2 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Parametry i wymogi dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny być zgodne ze specyfikacją techniczną

7.7 Sprawdzenie wpływu na widoczność i BRD

Nie stwierdzono negatywnego wpływu na widoczność. Zastosowane rozwiązanie wyniesionego skrzyżowania poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszego, szczególnie młodych użytkowników ruchu.

7.7.1 Widoczność pozioma

Zachowana.

7.7.2 Widoczność pionowa

Zachowana.

8 Przewidywany termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu

I kwartał 2016.

9 Opinie i uzgodnienia

Opinia Miasta i Gminy m. Marki

Zatwierdzenie Starostwa Powiatowego w Wołominie.

10 Zasady ustawiania znaków i UBR w pasie drogowym

Zasady ustawienia znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny być zgodne ze specyfikacją.

11 Zestawienie oznakowania:

Tabela 1. Zestawienie znaków pionowych

<i>Znaki pionowe</i>	<i>Przestawione (szt.)</i>	<i>Projektowane (szt.)</i>	<i>Likwidowane (szt.)</i>
Znaki ostrzegawcze			
<i>A-5</i>		<i>1</i>	
<i>A-7</i>		<i>2</i>	
<i>A-11a</i>		<i>4</i>	
Znaki zakazu			
<i>B-2</i>		<i>1</i>	
<i>B-5</i>		<i>2</i>	
<i>B-33</i>		<i>4</i>	
Znaki informacyjne			
<i>D-1</i>		<i>2</i>	
<i>D-6</i>		<i>8</i>	<i>2</i>
<i>D-46</i>		<i>1</i>	
Elementy bezpieczeństwa ruchu			
<i>U-12c co4m</i>		<i>8</i>	
Tabliczki T			
<i>T-0</i>		<i>2</i>	
<i>T-1</i>		<i>4</i>	
<i>A-6b</i>		<i>1</i>	
<i>A-6c</i>		<i>1</i>	

Tabela 2. Zestawienie znaków poziomych

<i>Znaki poziome</i>	<i>Długość (m)</i>	<i>Ilość (szt)</i>	<i>Pow. (m²)</i>	<i>Pow. malowania (m²)</i>
Linie segregacyjne				
<i>P-1e (przerwy)</i>	<i>14</i>		<i>0,12 m²/mb</i>	<i>1,68</i>
<i>P-4(ciągła)</i>	<i>20+5+15+6+20=66</i>		<i>0,24 m²/mb</i>	<i>15,84</i>
Linie przejścia dla pieszych				
<i>P-10</i>	<i>4x6x4=96</i>		<i>0,5 m²/mb*s</i>	<i>48,0</i>
<i>P-25</i>	<i>7+5,2+7+2x7</i>		<i>0,232 m²/mb</i>	<i>7,70</i>

Linie na skrzyżowaniach				
<i>P-13</i>	8		$0,2625$ m^2/mb	<i>2,1</i>
<i>P-14</i>	$3 \times 2 \times 2 + 3 + 3 + 3 = 21$		$0,5 m^2/mb$	<i>10,5</i>
Symbole				
<i>PEO</i>	$5 \times 2 \times 2$	<i>20</i>	-	-

II CZEŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1 – Plan orientacyjny

skala 1:25000

Rys. 2 – Stała organizacja ruchu

skala 1:500