

SPIS ZAWARTOŚCI.

I. CZĘŚĆ OPISOWA I UZGODNIENIA.

- 1. Strona tytułowa*
- 2. Spis zawartości*
- 3. Opis techniczny*

II. DECYZJE I UZGODNIENIA

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny – rysunek nr 1*
- 2. Lokalizacja oznakowania pionowego skala 1:500 – rysunek nr 2*

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU WPROWADZONEJ W RAMACH PRZEBUDOWY DROGI KRAJOWEJ NR 53 - ULICY STACHA KONWY (DZ.10276, 10067/5, 10057 JEDN. EWID. 146101_1 OBRĘB 0001) W ZAKRESIE ROZBUDOWY SKRZYŻOWANIA ZWYKŁEGO NA TYPU RONDO Z BUDOWĄ WYSPY ŚRODKOWEJ, CHODNIKA I POBOCZY.

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Opracowanie niniejsze wykonano na zlecenie Inwestora w związku z projektowaną przebudową drogi krajowej nr 53 w liniach rozgraniczenia pasa drogowego w obrębie skrzyżowania z ulicą Słoneczną, polegającą na rozbudowie skrzyżowania typu zwykłego na typu rondo z rozbudową jezdni bitumicznej wraz z budową wyspy środkowej, drogi dla pieszych i poboczy. Prowadzone prace w całości zlokalizowane są w linii rozgraniczenia pasa drogowego na działkach o nr ewid. 10276, 10067/5, 10057 jedn. ewid. 146101_1 obręb 0001 M. Ostrołęka.

Projekt opracowano na podstawie:

- inwentaryzacji istniejącego oznakowania poziomego i pionowego terenu objętego opracowaniem,
- istniejących i przewidywanych warunków ruchu,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie „Szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem”,
- obowiązujących wytycznych, norm i przepisów prawnych,
- wstępnych wytycznych uzyskanych od zamawiającego,
- rozwiązań ustalonych w projekcie organizacji ruchu,
- uzgodnień i opinii uzyskanych w trakcie opracowania,

II. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania dokumentacji projektowej jest wprowadzenie korekty obowiązującej organizacji ruchu po wykonanej przebudowie skrzyżowania zwykłego na skrzyżowanie typu rondo u zbiegu ulic Stacha Konwy i ulicy Słonecznej w Ostrołęce. Wprowadzona organizacja ruchu ma na celu wyznaczenie pierwszeństwa przejazdu wraz z oznakowaniem pasów ruchu, poboczy i wyspy środkowej.

III. STAN ISTNIEJĄCY I WARUNKI RUCHU

Droga krajowa nr 53 relacji Ostrołęka - Olsztyn, stanowi bezpośrednią obsługę komunikacyjną budynków mieszkalnych oraz usługowych zlokalizowanych wzdłuż granicy pasa drogowego. Dla Warszawy droga krajowa nr 53 jest również ważną trasą o znaczeniu turystycznym prowadzącym ruch w kierunku Mazur. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie objętym obszarem zabudowanym – w strefie miejskiej. Na analizowanym odcinku ulicy Stacha Konwy brak jest wydzielonych dróg dla pieszych i dróg dla rowerów - ruch ten w bardzo niskim natężeniu odbywa się istniejącymi poboczami o nawierzchni twardej.

Droga krajowa nr 53 na analizowanym odcinku przebiega w linii prostej, szerokości jezdni ok. 7,00m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Natężanie ruchu pojazdów średnie z nasileniem w godzinach szczytu porannego i popołudniowego ze znacznym udziałem pojazdów ciężarowych. Wzdłuż drogi krajowej zlokalizowane są muldy odprowadzające wody opadowe z korony drogi – powierzchnia biologicznie czynna bez połączenia z rowami melioracyjnymi. Tereny biologicznie czynne gromadzą wodę, która w stosunkowo krótkim czasie wsiąka w grunt ze względu na dobre warunki filtracyjne podłoża (piaski średnie i drobne), lub odparowuje w sposób naturalny.

W obrębie projektowanej inwestycji występuje podziemne uzbrojenie terenu w postaci:

- Sieć teletechniczna,*
- sieć kanalizacyjna,*
- sieć wodociągowa,*
- sieć gazowa,*

Orientacyjną lokalizację projektowanej inwestycji przedstawiono na rysunku nr 1.

IV. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

*Projektowane oznakowanie na terenach objętych opracowaniem oraz ich lokalizację przedstawiono na **rysunkach nr 2 - 5**.*

Zmiany w obowiązującej organizacji ruchu mają na celu wyznaczenie pasów ruchu na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym wraz z wyznaczeniem pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu. Na wlotach na skrzyżowanie zastosowano oznakowanie pionowe A-7 „ustąp pierwszeństwa” wraz z oznakowaniem C-12 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym”. Z uwagi na ciąg drogi krajowej oznakowany jest z pierwszeństwem przejazdu – przed rondem zaprojektowano oznakowanie informujące o zakończeniu drogi z pierwszeństwem przejazdu znakiem D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem” wraz ze znakiem A-7 „ustąp pierwszeństwa”.

Projektowane skrzyżowanie zaprojektowano bez wykonania obramowania zewnętrznego krawężnikiem betonowym zapewniając bezproblemowy spływ wód powierzchniowych w tereny

zielone. Krawężń jezdni oznakowana linią P-7b o grubości 24cm wraz z montażem punktowych elementów odblaskowych , w miejscach włączenia do ruchu jako uzupełnienie znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” zaprojektowano malowanie P-13 „linia zatrzymania złożona z trójkątów”. Oddzielenie pasów ruchu w obrębie pierścienia ronda z wykonaniem powierzchni wyłączonej z ruchu wraz z obramowaniem linia krawężdziową P-7b wraz z montażem punktowych elementów odblaskowych.

Przed skrzyżowaniem zaprojektowano odtworzenie przejść dla pieszych wraz z wymiana oznakowania pionowego. W ulicy Słonecznej zaprojektowano przejście z wymianą oznakowania D-6 i oznakowania poziomego, przejście w ulicy Stacha Konwy wykonane za pomocą oznakowania poziomego P-10 wraz z wymiana oznakowania pionowego D-6 fluo – typ 2.

UWAGA:

Zastosowanie i lokalizacja oznakowania według schematów przedstawionych w części graficznej opracowania.

Do oznakowania pionowego należy zastosować tablice znaków o wielkości średniej z folią odblaskową typu „2”. Tablice znaków należy umieścić na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm. Oznakowanie poziome grubowarstwowe chemoutwardzalne strukturalne.

a) Oznakowanie pionowe,

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO			
Ilość	Oznaczenie	Opis	Ilość słupków
6	A-7	Ustąp pierwszeństwa	6
3	C-12	Ruch okrężny	0
3	D-2	Koniec drogi z pierwszeństwem	0
2	D-6	Przejście dla pieszych	2
2	D-6 typ 2	Przejście dla pieszych fluo typ 2	2
3	E-1	Tablica kierunku i miejscowości	3x Montaż na kratownicy
2	E-10	Tablica kierunkowa GDDKIA Oddział	2
21	-	SUMA	12 + 3 kratownice

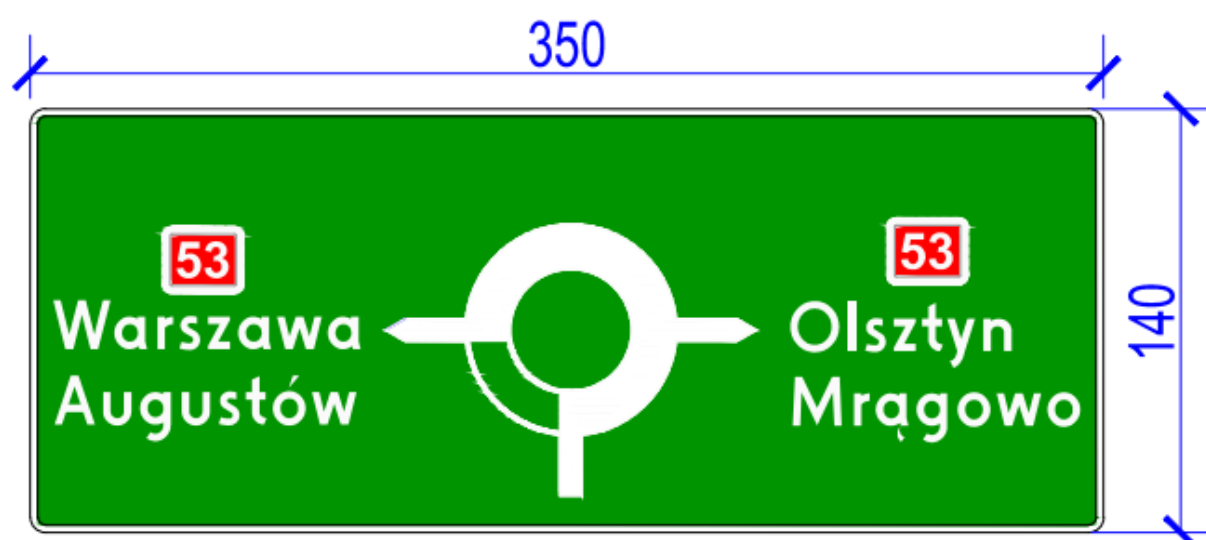
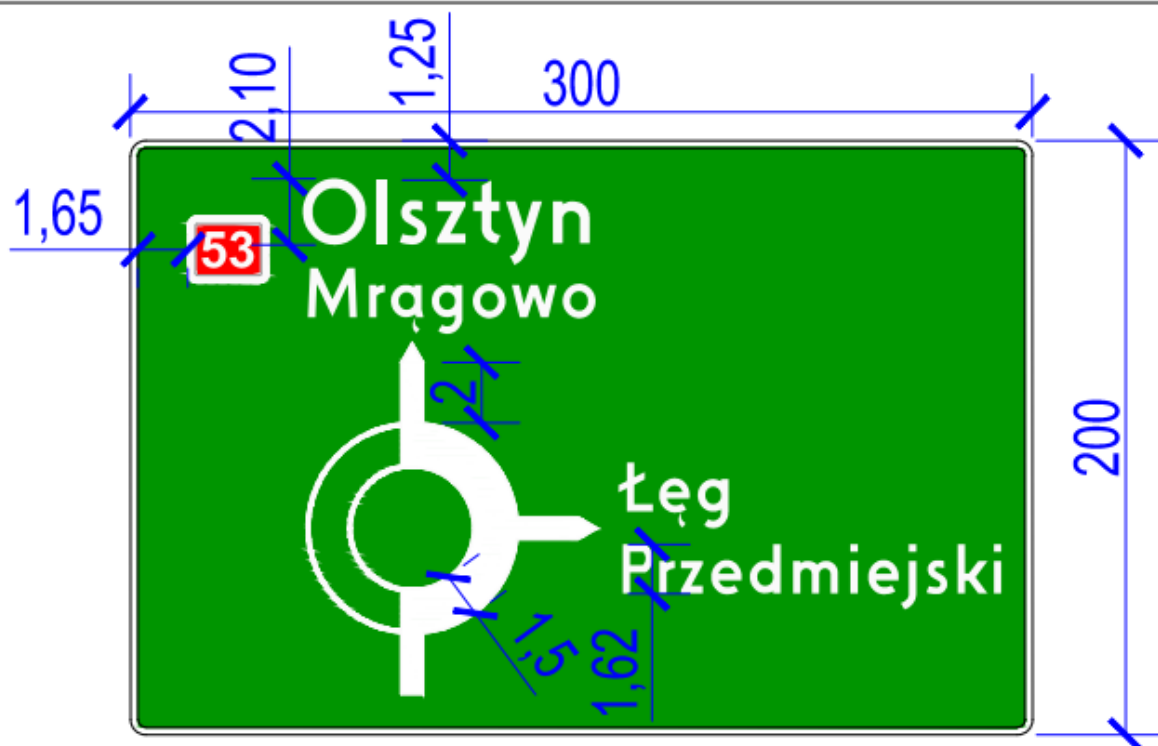
b) Oznakowanie poziome – grubowarstwowe strukturalne

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO			
Ilość	Oznaczenie	Opis	Ilość m²/mb
210mb	P-7b	Linia krawężdziowa	50,40 m2
53m2	P-10	Przejście dla pieszych	26,50 m2

15mb	P-13	Linia złożona z trójkątów	3,80 m2
18,00mb	P-21	Powierzchnia wyłączona z ruchu	6.84 m2
3szt	P-15	Trójkąt podporządkowania	3,97 m2
28,00mb	P-4	Podwójna ciągła	6.72 m2
29,00mb	P-7a	Linia krawędziowa	3.48 m2
28,00mb	P-4	Podwójna ciągła	6.72 m2
8,00mb	P-14	Linia zatrzymania	3.00 m2
7,00mb	P-1e	Linia prowadząca szeroka	0.84 m2
		SUMA	113,00 m2

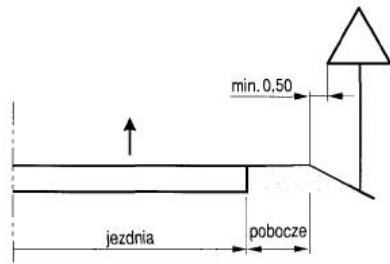
Dodatkowo zaprojektowano punktowe elementy odblaskowe najazdowe 360° barwy białej, wbudowane w otwory w nawierzchni jezdni z mocowaniem na gorący asfalt lub masę dwuskładnikową bezrozpuszczalnikową – 60szt



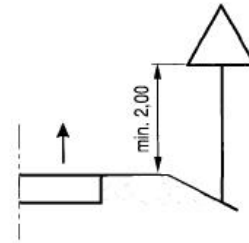


1. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

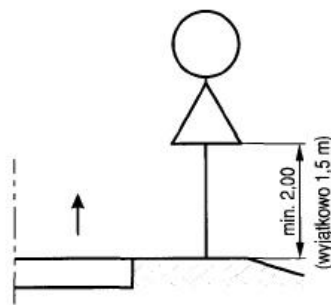
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



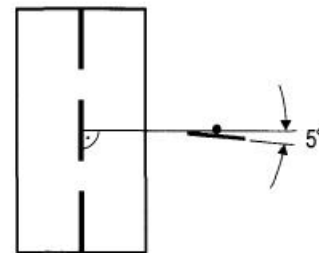
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku

V. TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu to II - IV kwartał 2023r. Projekt podlega zaopiniowaniu w Powiatowej Komendzie Policji w Ostrołęce oraz innych organów zarządzających i spełniających nadzór na drogami publicznymi.

Opracował:

.....

CZĘŚĆ RYSUNKOWA