

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA.

I. CZĘŚĆ OPISOWA I UZGODNIENIA

- 1. Podstawa opracowania*
- 2. Zakres i cel opracowania*
- 3. Stan istniejący i warunki ruchu*
- 4. Projektowane stałe oznakowanie*
- 5. Warunki zajęcia pasa drogowego i wykonania robót*

II. UZGODNIENIA I OPINIE

III. CZĘŚĆ RYSUKOWA

- 1. Plan orientacyjny lokalizacji planowanej inwestycji – rys. nr 1,*
- 2. Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania – rys. nr 2,*

CZĘŚĆ OPISOWA

DECYZJE, UZGODNIENIA I OPOPINIE

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU WPROWADZONEJ W RAMACH POPRAWY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA 1 PRZEJŚCIU DLA PIESZYCH
W OSTROŁĘCE NA ULICY GOWOROWSKIEJ NA DRODZE NR 4403W W REJONIE
BUDYNKU NR 24 (SKLEPU LEWIATAN) W OSTROŁĘCE

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano przez „TRAFFIC” Pracownia Projektowa Dróg i Mostów mgr inż. **Maciej Giers**, zamieszkałego **07-410 Ostrołęka, ul. Generała Roweckiego „GROTA” 9/1**. Opracowanie niniejsze wykonano na podstawie umowy nr **WID.271.35.2021** zawartej z inwestorem tj. **Miastem Ostrołęka** w związku z zamiarem wykonania robót budowlanych polegających na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego na 1 przejściu dla pieszych w Ostrołęce na ul. Goworowskiej na drodze nr 4403W w rejonie budynku nr 24 (sklep Lewiatan) w Ostrołęce.

Projekt opracowano na podstawie:

- inwentaryzacji istniejącego oznakowania poziomego i pionowego ulicy objętej opracowaniem,
- warunków ruchu i parametrów przekroju ulic,
- 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,
- uzgodnień i opinii uzyskanych w trakcie opracowania.

II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.

Projekt Stałej Organizacji Ruchu opracowano w celu określenia lokalizacji oznakowania pionowego i poziomego po wykonywaniu planowanej inwestycji tj. poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego na 1 przejściu dla pieszych w Ostrołęce na ul. Goworowskiej na drodze nr 4403W w rejonie budynku nr 24 (sklep Lewiatan) w Ostrołęce.

III. STAN ISTNIEJĄCY I WARUNKI RUCHU.

Przedsięwzięciem jest inwestycja drogowa, polegająca na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego na 1 przejściu dla pieszych w Ostrołęce na ul. Goworowskiej na drodze nr 4403W w rejonie budynku nr 24 (sklep Lewiatan) w Ostrołęce.

Planowaną lokalizację modernizowanego przejścia przedstawiono na rysunku nr 1 – Plan orientacyjny.

Działki na których prowadzona będzie inwestycja stanowią pas drogowy ulicy Goworowskiej.

Droga objęta opracowaniem znajduje się w Ostrołęce i ma charakter ulic klasy „Z” (zbiiorczej) obsługującej bez ograniczenia przylegającą do pasa drogowego zabudowę jednorodzinną, usługową

oraz obiekty użyteczności publicznej – Komenda Miejska Policji, Galeria Bursztynowa, sklep Lewiatan, Biedronka oraz stacja paliw.

Droga publiczna, na której planowana jest inwestycja w chwili obecnej w części objętej opracowaniem posiada nawierzchnię utwardzoną z betonu asfaltowego po której odbywa się ruch pojazdów o charakterze lokalnym i dojazdowym o znacznym natężeniu ruchu.

Ulica Goworowska stanowi łącznik pomiędzy centrum miasta a osiedlem Pomian i dalej biegnie w kierunku granicy administracyjnej miasta Ostrołęka. Dodatkowo jest ulica ta jest drogą powiatową oraz stanowi jedną z ulic układu podstawowego miasta Ostrołęki.

Na odcinku objętym opracowaniem ulica Goworowska posiada obustronny ciąg pieszy. Po stronie zachodniej zlokalizowany jest sklep Lewiatan oraz zatoka autobusowa. Po stronie wschodniej zlokalizowane jest osiedle budynków wielorodzinnych. Ciągi piesze w obrębie przejścia dla pieszych przewidzianego do modernizacji przylegają bezpośrednio do nawierzchni jezdni.

Ruch pieszych odbywa się wydzielonym ciągiem pieszym, który dodatkowo wyniesiony jest względem nawierzchni bitumicznej ulicy Goworowskiej o 12cm. Struktura rodzajowa pojazdów na ulicy objętej opracowaniem to w przeważającej ilości pojazdy osobowe. Natężenie ruchu pojazdów duże z nasileniem w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.

Droga powiatowa – ulica Goworowska w rozpatrywanym przekroju przebiega w linii prostej.

W stanie istniejącym ulica Goworowska na odcinku objętym opracowaniem funkcjonuje jako dwukierunkowa. Przedmiotowa droga zapewnia bezpośrednią obsługę komunikacyjną budynków mieszkalnych wielorodzinnych, usługowych oraz obiektów użyteczności publicznej (Komenda Miejska Policji) zlokalizowanych przy granicy pasa drogowego. Droga ta równocześnie zapewnia dojście pieszym do w/w budynków.

Ulica Goworowska w rozpatrywanym odcinku umożliwia parkowania pojazdów w obrębie pasa drogowego.

Odcinek na którym planowana jest inwestycja przebiega w planie prostoliniowo.

Na wlocie drogi wewnętrznej w ul. Goworowską oraz na analizowanym odcinku ulicy Goworowskiej obrębie istniejącego przejścia dla pieszych przewidzianego do modernizacji nie stwierdzono problemy z ograniczoną widocznością.

W obrębie modernizowanego przejścia dla pieszych objętego niniejszą dokumentacją występuje ruch pieszy oraz rowerowy.

Linie rozgraniczające terenu inwestycji oznaczono na rysunku nr 2 – plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania sporządzonym na cyfrowej mapy zasadniczej w skali 1:250. Orientacyjną lokalizację inwestycji przedstawiono na rysunku nr 1.

Teren objęty inwestycją posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W pasie drogowym ulic, w obrębie planowanej inwestycji zlokalizowane jest uzbrojenie techniczne, na które składa się:

- gazociąg,
- ciepłociąg,
- ziemne linie elektroenergetyczne,
- oświetlenie uliczne,
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja deszczowa,
- wodociąg,
- ziemne linie telekomunikacyjne

Projektowane stałe oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na rysunku nr 2.

IV. PROJEKTOWANE STAŁE OZNAKOWANIE

1. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome

Zaprojektowane oznakowanie przedstawiono na rys. nr 2.

Do oznakowania pionowego przejścia należy zastosować tablice znaków o wielkości średniej II generacji z dodatkowym wyklejeniem obramowania folią odblaskową fluorescencyjną z pulsacyjnymi światłami barwy pomarańczowej. Sterowniki dla projektowanego oświetlenia aktywnego zamontowano wg projektu branży elektrycznej. Zasilanie oznakowania aktywnego z miejskiej sieci oświetlenia ulicznego z dodatkowym zasilaniem buforowym ładującym projektowane akumulatory. Akumulatory ładowane za pomocą zasilaczy buforowych mają za zadanie zapewnić ciągłość pracy pulsacyjnych świateł barwy pomarańczowej (również w ciągu dnia). W godzinach nocnych znaki aktywne oraz pulsacyjne oświetlenie zasilane jest z sieci miejskiej oświetlenia ulicznego. Dodatkowo w godzinach nocnych ładowane się akumulatory.

W ciągu dnia zasilanie pulsacyjne oświetlenia zapewnione z uprzednio naładowanych akumulatorów. Szczegółowe rozwiązania techniczne w zakresie zasilania oraz buforowego ładowania akumulatorów zawarto w projekcie wykonawczym branży elektrycznej stanowiące integralną część niniejszej dokumentacji.

Aktywne znaki D – 6 – Przejście dla pieszych zaprojektowano na dedykowanych słupkach z fundamentem betonowym.

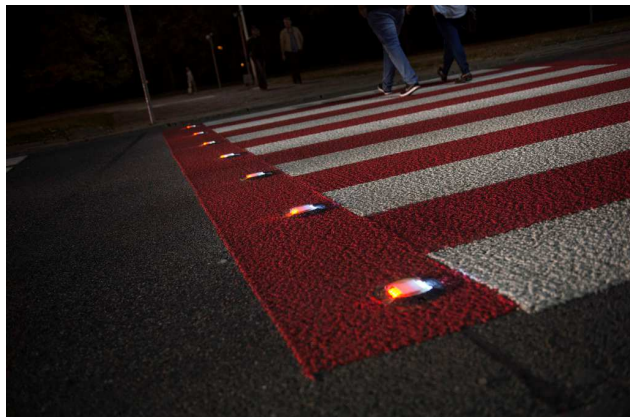
Nowo projektowany azyl dla pieszych o szerokości 2,5m oznakowano za pomocą pylonów U – 5c ze znakiem C – 9 – Nakaz jazdy z prawej strony znaku.

Zaleca się zastosowanie pylonu U – 5b zintegrowanego pylonu ze znakiem C – 9 w celu zminimalizowania negatywnego wpływu w/w oznakowania na widoczność pieszych na azylu.



Dodatkowym elementem poprawy bezpieczeństwa ruchu jest zastosowanie punktowych elementów świetlnych „kocich oczek”, które wzbudzane są za pomocą czujników ruchu zamieszczonych na

słupkach aktywnego oznakowania. Zaprojektowano 6 punktów świetlnych, po 3 na każdą jezdnię wg rysunku nr 2 – Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania. Zasilanie analogiczne do aktywnego oznakowania. System doświetlenia przejścia wraz z aktywnym oznakowaniem pionowym i aktywnymi punktami świetlnymi zatopionymi w jezdni „kocimi oczkami” dodatkowo uzupełniono sygnalizacją dźwiękową.



Na powyższych zdjęciach przedstawiono wzornikowe rozmieszczenie aktywnych punktów oświetleniowych „kocich oczek”

a) Oznakowanie pionowe

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO			
Oznaczenie	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
D – 6	Przejście dla pieszych (aktywne) obramowane folią odbłaskową fluorescencyjną	2	2
C – 9*	Nakaz jazdy z prawej strony znaku	2	2
U – 5c*	Pylon	2	-
	SUMA	6	4-

UWAGA: Projektowane oznakowanie **D – 6** zintegrowane z tabliczką **T – 27** oraz oświetleniem pulsacyjnym, systemem dźwiękowym wraz z detektorami ruchu zasilane z miejskiej sieci oświetlenia ulicznego.

* Zaleca się zastosowanie pylonu U – 5b – zintegrowanego pylonu ze znakiem C – 9 w celu zminimalizowania negatywnego wpływu w/w oznakowania na widoczność pieszych na azylu. Wybór rozwiązania po przeanalizowaniu warunków ruchowych oraz widoczności na projektowanym azylu po zrealizowaniu inwestycji i konsultacji z inżynierem ruchu i projektantem.

b) Oznakowanie pionowe przewidziane do likwidacji

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO			
Oznaczenie	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
B – 36	Zakaz zatrzymywania	2	2
D – 6	Przejście dla pieszych	2	2
	SUMA	4	4-

c) Oznakowanie pionowe przewidziane do przestawienia

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO			
Oznaczenie	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
D – 18a	Parking z miejscem zastrzeżonym	1	1
T – 29	Tabliczka „Osoba niepełnosprawna”	1	-
D – 15	Przystanek autobusowy	1	1
	SUMA	3	2

d) Oznakowanie poziome – cienkowarstwowe

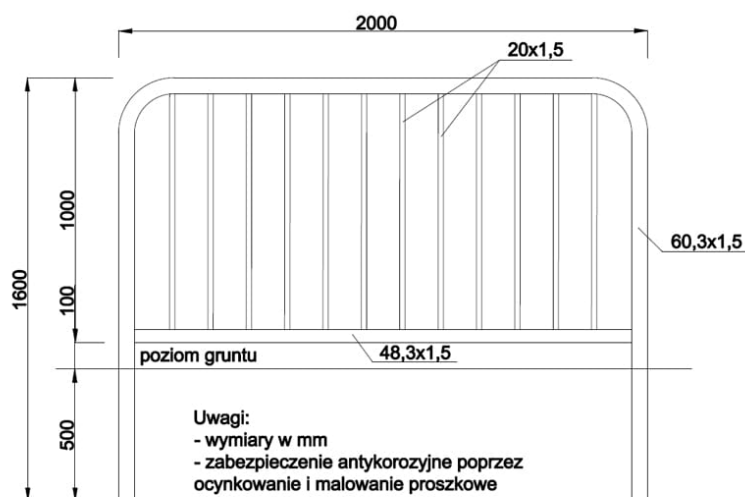
ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO			
Oznaczenie	Opis	Ilość	Ilość m²/mb
P-4	Linia podwójna ciągła	15 mb	3,60 m ²
P-1e	Linia pojedyncza przerywana prowadząca szeroka	22 mb	2,64 m ²
P-3b	Linia jednostronnie przekraczalna	13 mb	2,34 m ²
P-7a	Linia krawędziowa – przerywana – szeroka	82 mb	9,84 m ²
P-7b	Linia krawędziowa – ciągła – szeroka	60 mb	14,40 m ²
P-14	Linia warunkowego zatrzymania	7 mb	2,63 m ²
P-21a	Powierzchnie wyłączone z ruchu	30 m ²	11,40 m ²
	SUMA		46,85 m²

e) Oznakowanie poziome – grubowarstwowe, chemoutwardzalne

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO			
Oznaczenie	Opis	Ilość	Ilość m ² /mb
P-10	Przejście dla pieszych	1 szt.	12,00 m ²
P-10	Przejście dla pieszych – czerwone pole	1 szt.	36,50 m ²
		SUMA	48,50 m²

f) Elementy bezpieczeństwa i uspokajania ruchu

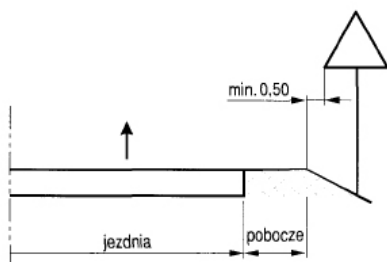
Wygradzenie U – 11a (typ „Tramwaj” - b. srebrnej) – 14,0mb



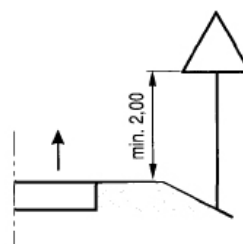
Punktowe elementy odblaskowe jednostronne, aktywne „kocie oczka” – 6 sztuk

2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

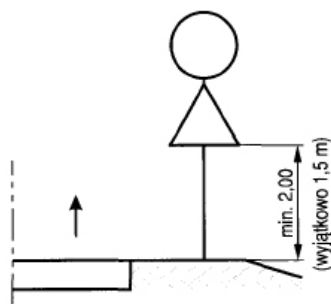
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



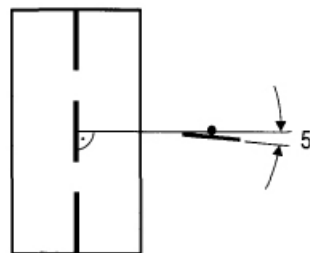
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku

V. WARUNKI ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO I WYKONANIA ROBÓT.

Wykonawca robót będzie mógł wprowadzić oznakowanie w pasie drogowym po uprzednim uzyskaniu od zarządcy dróg, uzgodnienia projektu stałej organizacji ruchu. Wymagania odnośnie zastosowania znaków i tablic według **Załącznika Nr 4 (pkt. 11)** do **Rozporządzenia M.I. z dnia 3 lipca 2003r.** w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (**Dz.U. Nr. 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r.**)

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to I kwartał 2021 roku.

Opracował:

.....

CZĘŚĆ RYSUNKOWA