

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Temat
2. Adres budowy
3. Inwestor
4. Podstawa opracowania
5. Zakres i cel opracowania
6. Istniejące zagospodarowanie terenu
7. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu
8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

| | |
|-----------------------|---------|
| SOR01-ORIENTACJA | 1:10000 |
| SOR02-PLAN SYTUACYJNY | 1:500 |

III. MATERIAŁY FORMALNO-PRAWNE

I. OPIS TECHNICZNY

1. Temat:

Projekt stałej organizacji ruchu na ulicy generała Zygmunta Padlewskiego w Ostrołęce realizowany w ramach zadania inwestycyjnego pod nazwą „*przebudowa drogi powiatowej nr 2538W od km 0+069 do km 0+733, ul. gen Zygmunta Padlewskiego w Ostrołęce wraz z budową kanalizacji deszczowej, przebudową odcinków sieci wodociągowej i przyłączy*”.

2. Adres budowy:

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest w Ostrołęce w granicach pasa drogowego ulicy gen Zygmunta Padlewskiego oraz ulicy Juliusza Konstantego Ordona.

3. Inwestor:

Prezydent Miasta Ostrołęki

ul. Plac gen. J. Bema 1

07-400 Ostrołęka

4. Podstawa opracowania:

Projekt stałej organizacji został opracowany na podstawie:

- projektu branży drogowej przebudowy drogi powiatowej nr 2538W od km 0+069 do km 0+733, ul. gen Zygmunta Padlewskiego w Ostrołęce,
- projektu branży drogowej przebudowy drogi powiatowej nr 2538W od km 0+733 do km 1+447, ul. Zygmunta Sierakowskiego w Ostrołęce,
- inwentaryzacji stanu istniejącego w zakresie oznakowania,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym ruchem (Dz. U. z dnia 14 października 2003 roku),
- innych obowiązujących norm i przepisów.

5. Zakres i cel opracowania:

Zakresem opracowania objęto działki nr 10025; 10036/2; 10037; 10050/3; 11185/1; 11250/1; 11251/2; 11254 w Ostrołęce. Działki te (oprócz działki 11185/1) stanowią pas drogowy ulicy gen. Zygmunta Padlewskiego, działka 11185/1 Stanowi pas drogowy ulicy Juliusza Konstantego Ordona.

Projekt opracowano w celu szczegółowego określenia lokalizacji i sposobu oznakowania pionowego, poziomego oraz rozmieszczenia urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego po zakończeniu przebudowy drogi powiatowej nr 2538W od km 0+069 do km 0+733, ul. gen

Zygmunta Padlewskiego w Ostrołęce. Prawidłowe oznakowanie powyższej ulicy jest niezbędne dla bezpiecznego przebiegu ruchu.

6. Istniejące zagospodarowanie terenu:

Droga powiatowa nr 2538W - ulicy gen. Zygmunta Padlewskiego stanowi połączenie miasta Ostrołki (siedziba powiatu ostrołęckiego) z miastem Lelis (siedziba gminy Lelis) oraz drogę dojazdową do znajdujących się przy niej budynków mieszkalnych, usługowych oraz prywatnych posesji.

Obecnie ulica Z. Padlewskiego ma nawierzchnię bitumiczną, która jest w złym stanie technicznym. Przy lewej krawędzi jezdni zlokalizowane jest nieutwardzone pobocze, a także peron autobusowy na wysokości skrzyżowania z ulicą Juliusza Konstantego Ordona. Po prawej stronie zlokalizowany jest chodnik oraz zjazdy indywidualne z kostki betonowej.

W obrębie obszaru opracowania znajdują się dwa skrzyżowania: z ulicą Juliusza Konstantego Ordona oraz z ulicą Zygmunta Sierakowskiego. Ulica Juliusza Konstantego Ordona ma nawierzchnię z kostki betonowej.

Na ulicy Padlewskiego występuje oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na odcinku międzywęzłowych nie występuje linia segregacyjna. W obszarach skrzyżowań występuje pełne oznakowanie.

Istniejące oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na rysunku nr SOR/02.

7. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu:

Projektowane oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na rysunku SOR/02.

Oznakowanie to ma na celu wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu na projektowanej ulicy.

W stałej organizacji ruchu zastosowano:

- oznakowanie pionowe,
- oznakowanie poziome,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

| oznaczenie | opis | wielkość znaków | ilość sztuk | ilość słupków |
|------------|--|-----------------|-------------|---------------|
| A-7 | ustęp pierwszeństwa | średnie | 1 | 1 |
| A-24 | rowerzyści | małe | 1 | 0 |
| B-20 | stop | średnie | 1 | 1 |
| C-16 | droga dla pieszych | mini | 5 | 3 |
| D-4a | droga bez przejazdu | małe | 2 | 2 |
| D-6 | przejście dla pieszych | małe | 4 | 4 |
| T-6c | tabliczka wskazująca przebieg drogi z pierwszeństwem przejazdu przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze podporządkowanej) | - | 1 | 0 |
| T-22 | tabliczka wskazująca że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych | - | 5 | 0 |
| RAZEM | | | 20 | 11 |

UWAGA!

Typ folii odblaskowej użytej na lica znaków - typ 1. Dla znaków, A-7, B-20, D-6 zastosowano folię typu 2.

W przypadku uszkodzenia oznakowania pionowego podczas prowadzenia robót znaki należy wymienić na nowe.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

| ozna-czenie | rodzaj | opis | długość [mb] / powierzchnia [m2] | ilość [szt] | powierzchnia malowania [m2] |
|-----------------------------|------------------|---|-------------------------------------|----------------|-----------------------------------|
| P-1b | cienko-warstwowa | linia pojedyncza przerywana - krótka | 280,3 | - | 11,3 |
| P-1e | cienko-warstwowa | linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka | 148,4 | - | 17,9 |
| P-4 | cienko-warstwowa | linia podwójna ciągła | 273 | - | 65,6 |
| P-7a | cienko-warstwowa | linia krawędziowa - przerywana szeroka | 30,8 | - | 3,7 |
| P-10 | cienko-warstwowa | przejście dla pieszych | 73,5 | - | 36,8 |
| P-12 | cienko-warstwowa | linia bezwarunkowego zatrzymania | 7 | - | 3,5 |
| P-13 | cienko-warstwowa | linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów | 11,2 | - | 3 |
| P-14 | cienko-warstwowa | linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów | 15 | - | 5,7 |
| P-17 | cienko-warstwowa | przystanek autobusowy | 60 | - | 6,9 |
| RAZEM CIENKOWARSTWOWE BIAŁE | | | | | 154,4 |

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać jako oznakowanie cienkowarstwowe wykonane za pomocą farby drogowej rozpuszczalnikowej.

ZESTAWIENIE URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

| ozna- czenie | rodzaj | OPIS | ilość | Konstrukcja wsporcza |
|-----------------|--|--|------------|-------------------------|
| D-6 akt | znak D-6 z sygnalizatorami świetlnymi ostrzegawczymi LED | <ul style="list-style-type: none">– znak D-6 600x600 mm z dwoma sygnalizatorami ostrzegawczymi $\varnothing 200\text{mm}$,– kompletne zasilanie sygnalizatorów z sieci oświetlenia ulicznego wyposażone m.in. w układ sterujący – zasilający, wysokiej jakości akumulator, zasilacz buforowy (zapewniający ładowanie akumulatorów oraz pracę urządzeń z sieci oświetlenia ulicznego kiedy jest ono włączone oraz pracę z akumulatorów, kiedy oświetlenie uliczne jest wyłączone) oraz posiadać odpowiednie zabezpieczenia. | 2 komplety | 2 sztuki |
| U-3d | tablica prowadząca ciągła w lewo | wielkość 3000x600mm | 2 sztuki | 6 słupków |

UWAGA!

D-6 akt – projektowane urządzenia będą zasilane w godzinach nocnych (w godzinach pracy oświetlenia ulicznego) z sieci oświetlenia ulicznego, natomiast w godzinach dziennych będą zasilane z akumulatorów (które będą ładowane w godzinach pracy oświetlenia ulicznego).

Napięcie zasilania sygnalizatorów wraz z osprzętem powinno wynosić 12 VDC.

8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu planuje się w dniu zakończenia prac związanych z przebudową ul. gen Zygmunta Padlewskiego w Ostrołęce.