

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. MATERIAŁY FORMALNO-PRAWNE

1. Opinia Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Ostrołęce.

II. OPIS TECHNICZNY

1. Temat
2. Adres budowy
3. Inwestor
4. Podstawa opracowania
5. Zakres i cel opracowania
6. Istniejąca organizacja ruchu
7. Charakterystyczne parametry techniczne
8. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu
9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

SOR/01-STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Temat:

Projekt stałej organizacji ruchu, obejmujący przebudowę pasa drogowego drogi krajowej nr 61 w Ostrołęce, polegającą na budowie i przebudowie ciągu pieszo - rowerowego.

2. Adres budowy:

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest na działkach nr 20001; 20029; 40010/17; 4009/1; 30396/31; 30435/2; 30528/1; 30529; 30204; 30131; 30608/1; 30159/3; 30194/2; 30158/3; 30158/1; 30156/6 w Ostrołęce.

3. Inwestor:

Miasto Ostrołęka
ul. Plac gen. J. Bema 1
07-400 Ostrołęka

4. Podstawa opracowania:

Projekt stałej organizacji ruchu przebudowy pasa drogowego drogi krajowej nr 61 w Ostrołęce polegającej na budowie i przebudowie ciągu pieszo - rowerowego został opracowany na podstawie:

- projektu branży drogowej przebudowy pasa drogowego drogi krajowej nr 61 w Ostrołęce polegającej na budowie i przebudowie ciągu pieszo - rowerowego,
- 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:

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest na działkach nr 20001; 20029; 40010/17; 4009/1; 30396/31; 30435/2; 30528/1; 30529; 30204; 30131; 30608/1; 30159/3;

30194/2; 30158/3; 30158/1; 30156/6 w Ostrołęce. Jest to pas drogowy drogi krajowej nr 61. Zakres opracowania obejmuje odcinek od skrzyżowania z ulicą Wincentego Witosa do granic miasta Ostrołęka wzdłuż ulic Romualda Traugutta, I Armii Wojska Polskiego oraz ulicy Łomżyńskiej. Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego rejonu „Śródmieście Płn.- 11 Listopada,, oraz rejonu "Wojciechowice" miasta Ostrołęki, przedmiotowy teren oznaczony jest jako KUG.

Z opracowania wyłącza się odcinek od posesji nr 34 przy ulicy I Armii Wojska Polskiego (odcinek ten pozostaje bez zmian) do ronda 5 Pułku Ułanów Zasławskich, oraz odcinek zaczynający się od zjazdu na działkę

nr 30478 a kończący ok. ~16m przed przejazdem kolejowym, który zostanie wykonany wg odrębnego opracowania .

Projektowana ścieżka rowerowa i ciąg pieszy zlokalizowane są w całości w liniach rozgraniczających pas drogowy .

Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Wincentego Witosa do skrzyżowania z ulicą Kołobrzeską ścieżka rowerowa i ciąg pieszy przebiegać będą wzdłuż terenów przeznaczonych pod zieleń izolacyjną.

Od skrzyżowania z ulicą Kołobrzeską do skrzyżowania z ulicą 5 Pułku Ułanów ścieżka rowerowa i chodnik biegnie wzdłuż terenów przeznaczonych pod przemysł, skład i usługi.

Od ulicy 5 Pułku Ułanów do torów przecinających pas drogowy drogi krajowej nr 61 ścieżka rowerowa i ciąg pieszy będą wzdłuż terenów na których znajduje się zabudowa mieszkalna wielorodzinna, budynki usługowe, zieleń parkowa oraz budynki kultu religijnego.

Od torów do granic miasta biegnie wzdłuż terenów na których znajdują się budynki usługowe oraz zabudowa jednorodzinna.

Obecnie w miejscu projektowanej ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszego znajduje się ciąg pieszo - rowerowy o nawierzchni bitumicznej szerokości ~2,50m. Nawierzchnia ta jest w złym stanie technicznym. Od skrzyżowania z ulicą Tomasza Turckiego do posesji nr 24 przy ulicy Łomżyńskiej ruch pieszych i rowerów odbywa się po ciągu pieszo - rowerowym z nawierzchni z destruktu asfaltowego, dalej do granicy miasta ruch ten odbywa się po drodze gruntowej, nieutwardzonej. Projektowana ścieżka rowerowa i ciąg pieszy w dużej mierze pokrywają się z przebiegiem istniejącego ciągu pieszo-rowerowego , projektowana inwestycja wymaga rozbiórki istniejącego ciągu pieszo –rowerowego.

Na odcinku objętym zakresem opracowania znajdują się skrzyżowania z następującymi ulicami:

- ul. Stefana Kijaka,
- ul. Kołobrzeska,
- ul. 5 Pułku Ułanów,
- ul. Jasna,
- ul. Bielik Wiery i Tatiany Makarowej,

- ul. Partyzantów,
 - ul. ks. Antoniego Pęksy,
 - ul. Koszarowa,
 - ul. Batalionu Czwartaków,
 - ul. majora Tomasza Turskiego,
- oraz z jazdy publiczne i indywidualne.

Projektowana inwestycja powoduje zmiany w zakresie stałej organizacji ruchu skrzyżowań z ulicami:

- ul. Stefana Kijaka.
- ul. Kołobrzeska,
- ul. 5 Pułku Ułanów,
- ul. Jasna,
- ul. majora Tomasza Turskiego.

6. Istniejąca organizacja ruchu:

Istniejące oznakowanie pionowe oraz poziome zostało przedstawione na rysunku SOR/01.

7. Charakterystyczne parametry techniczne:

Parametry projektowanej ścieżki rowerowej:

- szerokość min. 2,00m,
- nawierzchnia bitumiczna,
- kategoria obciążenia ruchem KR1 na zjazdach publicznych,
- odwodnienie poprzez nadanie spadku w kierunku zieleni,
- spadek poprzeczny ścieżki w kierunku zieleni 2%.

Parametry projektowanej ciągu pieszego:

- szerokość min. 1,50m,
- nawierzchnia z kostki betonowej bezfazowej gr.6cm,
- odwodnienie poprzez nadanie spadku w kierunku zieleni,
- spadek poprzeczny ścieżki w kierunku zieleni 2%.

8. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu:

Początek projektowanej trasy ścieżki rowerowej i ciągu pieszego przyjęto na skrzyżowaniu ulicy Wincentego z ulicą Romualda Traugutta. Natomiast koniec projektowanej trasy ścieżki rowerowej i ciągu pieszego przyjęto na granicy miasta Ostrołęka.

W planie zaprojektowano ścieżkę dwukierunkową o szerokości 2,00m oraz ciąg pieszey o szerokości min. ~1,50m. Ścieżkę rowerową oraz ciąg pieszey zaprojektowano między zewnętrzną krawędzią jezdni a granicą pasa drogowego drogi krajowej nr 61.

Początek ścieżki rowerowej oznakowano znakami C-13 a koniec C-13a. Początek ciągu pieszego oznakowano znakami D-16. W miejscach gdzie ścieżka rowerowa oddzielona jest jedynie obrzeżem betonowym zaprojektowano znaki pionowe C-13/16 oraz znaki C-16/13. Na przecięciach ścieżki rowerowej z ciągiem pieszym zaprojektowano znaki poziome P-10 wskazujące miejsce przejść dla pieszych.

Na ścieżce rowerowej rozmieszczono znaki P-23 co 50 m wskazujące przebieg ścieżki rowerowej.

Przejazdy przez skrzyżowania z drogami publicznymi oznakowano znakami pionowymi D-6a. Przejścia dla pieszych zaprojektowano w postaci linii P-10 szerokość przejść min. 4,00m. Natomiast przejazdy zaprojektowano w postaci linii P-11 o szerokości min. 2,00m.

Na wysokości przejścia dla pieszych przy ulicy Bielik Wiery i Tatiany Makarowej oraz przed przejazdem jak i za przejazdem kolejowym zastosowano barierki ochronne oddzielające ruch pieszych i rowerzystów od jezdni i torowiska.

Skrzyżowania :

Projektowana inwestycja powoduje zmiany w zakresie stałej organizacji ruchu skrzyżowań z ulicami:

- ul. Stefana Kijaka (zaprojektowano oznakowanie poziome P-10, P-11 oraz P-21a),
- ul. Kołobrzaska (zaprojektowano oznakowanie poziome P-10, P-11, P-21a, P-14, zmieniono lokalizację oznakowania poziomego P-8d oraz P-8e, również należy wymienić soczewki sygnalizatora S-5 "sygnalizator z sygnałami dla pieszych" na soczewki sygnalizatora dla pieszych i rowerzystów na 4 sygnalizatorach),
- ul. 5 Pułku Ułanów (zaprojektowano oznakowanie poziome P-10, P-11),
- ul. Jasna (zaprojektowano oznakowanie poziome P-10, P-11, należy wymienić soczewki sygnalizatora S-5 "sygnalizator z sygnałami dla pieszych" na soczewki sygnalizatora dla pieszych i rowerzystów na 2 sygnalizatorach),
- ul. majora Tomasza Turskiego (zaprojektowano oznakowanie poziome P-10, P-11; P-14).

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO

OZNACZENIE	OPIS	ILOŚĆ SZTUK	ILOŚĆ SŁUPKÓW
C-2	nakaz jazdy w prawo (za znakiem)	1	-
C-13	droga dla rowerów	9	9
C-13a	koniec drogi dla rowerów	4	4
C-13/16 kreska pionowa	wskazanie strony drogi dla pieszych i rowerów	24	24
C-13/16 kreska pozioma	wskazanie strony drogi dla pieszych i rowerów	2	2
C-16	droga dla pieszych	9	9
C-16/13 kreska pionowa	wskazanie strony drogi dla pieszych i rowerów	21	21
D-6b	przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	10	9
RAZEM		80	78

W związku z przebudową pasa drogowego drogi krajowej nr 61 w Ostrołęce polegającej na budowie i przebudowie ciągu pieszego oraz rowerowego zastosowano dwa wielkości znaków, znaki "średnie" dla znaku D-6b oraz znaki "małe" dla pozostałego oznakowania.

Typ folii odblaskowej użytej na lica znaków - typ 1. Dla znaków, D-6b zastosowano folię typu 2.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNACZENIE	OPIS	DŁUGOŚĆ [mb]	ILOŚĆ (szt.)	POWIERZCHNIA [m ²]
P-8d krótki	strzałka kierunkowa w prawo	-	2	3,00
P-8e krótki	strzałka kierunkowa na wprost lub w lewo	-	2	4,40
P-10	przejście dla pieszych	-	-	158,00
P-11	przejazd dla rowerzystów	70,00	-	35,00
P-13	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	5,40	-	1,40
P-14	linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	32,00	-	12,00
P-14(*) grubowarstwowa	linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	12,00	-	4,50
P-21a	powierzchnia wyłączenia z ruchu	-	-	35,90
P-23	rower	-	99	66,00
RAZEM		114,00	-	320,20

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

Oznakowanie oznaczone w tabeli P-14(*) należy wykonać jako oznakowanie grubowarstwowe masą chemoutwardzalną do nakładania.

SYGNALIZATORY ŚWIETLNE

W związku z projektowanym ciągiem pieszym i ciągiem rowerowym na skrzyżowaniach ulicy I Armii Wojska Polskiego z ulicą Kołobrzeską oraz na skrzyżowaniu I Armii Wojska Polskiego z ulicą Jasną należy wymienić soczewki sygnalizatora S-5 "sygnalizator z sygnałami dla pieszych" na soczewki sygnalizatora dla pieszych i rowerzystów.

Sygnalizatory do wymiany:

- skrzyżowanie ul. I Armii Wojska Polskiego z ul. Kołobrzeską 4szt.
- skrzyżowanie ul. I Armii Wojska Polskiego z ul. Jasną 2szt.

9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu planuje się w dniu zakończenia prac budowlanych.