

NAZWA:	PRZEBUDOWA ULICY WITOSA WRAZ Z KANALIZACJĄ DESZCZOWĄ W OSTROŁĘCE <u>STAŁA ORGANIZACJA RUCHU</u>	
INWESTOR:	MIASTO OSTROŁĘKA Pl. Gen. J. Bema 1 07-400 Ostrołęka	
ADRES BUDOWY:	Ostrołęka jednostka ewidencyjna: 146101_1 M. Ostrołęka obręb: 0004-4 działki nr: 40010/2, 40010/15, 40010/16, 40242/6, 40602/3, 40604, 40733/2, 40956.	
BRANŻA:	INŻYNIERIA RUCHU	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	NR UPRAWNIENÍ	PODPIS
mgr inż. Dorota Szymańska <i>projektant branży drogowej</i>	Wa/223/02	

Ostrołęka, styczeń 2016 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. 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

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

SOR/01-ORIENTACJA	b.s.
SOR/02-PLAN SYTUACYJNY	1:500

III. MATERIAŁY FORMALNO-PRAWNE

1. Opinia Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Ostrołęce,
2. Zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu przez Wydział Dróg Urzędu Miasta Ostrołęki.

I. OPIS TECHNICZNY

1. Temat:

Projekt stałej organizacji ruchu, obejmujący przebudowę ulicy Witosa na odcinku od ronda Zofii Niedziałkowskiej do ronda Holgera Hjelma w Ostrołęce.

2. Adres budowy:

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany w Ostrołęce w granicach pasa drogowego ulicy Witosa i realizowana jest na działkach nr 40010/2, 40010/15, 40010/16, 40242/6, 40602/3, 40604, 40733/2, 40956.

3. Inwestor:

Miasto Ostrołęka

ul. Plac gen. J. Bema 1

07-400 Ostrołęka

4. Podstawa opracowania:

Projekt stałej organizacji został opracowany na podstawie:

- projektu branży drogowej przebudowy ulicy Witosa,
- 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 w Ostrołęce w granicach pasa drogowego ulicy Witosa.

Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego rejonu "Śródmieście Północ – 11 Listopada", przedmiotowy teren oznaczony jest jako KUG. Ulicę Witosa należy zaprojektować jako drogę główną.

W I etapie inwestycji zaprojektowano ulicę Witosa w przekroju ulicznym jako dwujezdniową, z jezdniami o szerokości od 7,00m do 10,00m, rozdzielonymi wyspą zabrukowaną o szerokości od 2,00m do 5,00m. Na odcinku od ronda im. Zofii Niedziałkowskie do ulicy Zielonej

zaprojektowano obustronny chodnik o szerokości 2,00m oraz obustronną ścieżkę rowerową, także o szerokości 2,00m. Na odcinku od ulicy Zielonej do ronda im. Holgera Hjelma zaprojektowano chodnik o szerokości 2,00m oraz ścieżkę rowerową o szerokości 2,00 po jednej stronie ulicy. Zaprojektowano również dwie zatoki autobusowe dla autobusów miejskich.

W II etapie inwestycji, na wysokości bazy autobusowej i działek przeznaczonych pod dworzec autobusowy, zaprojektowano ulicę „Bis” wraz z dużą zatoką autobusową dla autobusów dalekobieżnych i zjazdem na teren przyszłego dworca autobusowego.

Projektowana niweleta ulicy została dostosowana do rzędnych wysokościowych istniejących nawierzchni przy rondach im. Zofii Niedziałkowskiej i im. Holgera Hjelma, istniejącej nawierzchni ulic Skrzatów i Dzieci Polskich oraz istniejącej nawierzchni zjazdu w ulicę Zieloną.

6. Istniejąca organizacja ruchu:

Istniejące oznakowanie poziome jak i pionowe kolidujące z przebudową ulicy Witosa i będące w kolizji z projektowaną geometrią należy zlikwidować.

7. Charakterystyczne parametry techniczne:

Parametry projektowanej ulicy Witosa – I Etap inwestycji:

- klasa ulicy G (główna),
- kategoria obciążenia ruchem KR4,
- droga dwujezdniowa, dwukierunkowa, z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku oraz dodatkowymi pasami do skrętu,
- przekrój poprzeczny z jezdniami o szerokości od 7,00m do 10,00m i wyspą zabrukowaną o szerokości 2,00m do 5,00 na środku,
- spadek jezdni jednostronny na zewnątrz o wartości 2%,
- odwodnienie poprzez projektowany ściek uliczny do wpustów ulicznych i kanalizacji deszczowej,
- chodnik o szerokości 2,00m (obustronny na odcinku od ulicy Zielonej do ronda im. Zofii Niedziałkowskiej, na pozostałym odcinku jednostronny),
- ścieżka rowerowa o szerokości 2,00m (obustronna na odcinku od ulicy Zielonej do ronda im. Zofii Niedziałkowskiej, na pozostałym odcinku jednostronna),
- spadek chodnika i ścieżki rowerowej w kierunku jezdni 2% (odwodnienie powierzchniowe do zieleni w pasie drogowym),
- zatoki autobusowe o długości peronu 20,0m.

Parametry projektowanej ulicy „Bis” – II Etap inwestycji:

- klasa ulicy G (główna),
- kategoria obciążenia ruchem KR4,
- droga jednojezdniowa, jednokierunkowa,
- przekrój poprzeczny z jezdnią o szerokości od 4,00m do 4,50m i spadkiem jednostronnym o wartości 2% w kierunku ulicy Witosa,
- odwodnienie poprzez projektowane wpusty uliczne i kanalizację deszczową,

- chodnik o szerokości 1,50m,
- spadek chodnika w kierunku jezdni 2% (odwodnienie powierzchniowe do zieleni w pasie drogowym)
- zatoka autobusowa o długości peronu 40,0m.

Parametry zatok autobusowych:

- kategoria obciążenia ruchem KR5,
- spadek nawierzchni jednostronny 2% w kierunku jezdni ulicy Witosa oraz ulicy „Bis”,
- szerokość zatoki 3,0m,
- długość peronu 20,0m (40,0m dla zatoki przy ulicy „Bis” – II Etap),
- skos wyjazdowy z drogi 1:8,
- skos wjazdowy na drogę 1:5,
- wyokrąglenie załomów krawędzi przy peronie R=30m,
- wyokrąglenie załomów krawędzi przy jezdni R=50m,
- profil podłużny dostosować do projektowanej niwelety ulicy.

Parametry peronów przy zatokach autobusowych:

- spadek nawierzchni peronu jednostronny 2% w kierunku zatoki autobusowej,
- wzdłuż krawędzi zatoki, na długości 20,0m (przy zatoce w II etapie na długości 40,0m), nawierzchnia z płyt chodnikowych ze znakami dotykowymi o szerokości 40cm,
- szerokość peronu 3,0m.

8. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu:

Projektowane oznakowanie pionowe oraz poziome przedstawiono na rysunku nr SOR/02. Oznakowanie to ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu na przedmiotowej ulicy. W stałej organizacji ruchu zastosowano:

- oznakowanie pionowe,
- oznakowanie poziome,
- wyspy i azyle,
- wygrożenia sztywne.

Zaprojektowano dwie zatoki autobusowe dla autobusów miejskich oznaczone znakami pionowymi D-15.

W planie zaprojektowano ścieżkę dwukierunkową o szerokości 2,00m oraz ciąg pieszy o szerokości min. ~1,50m. Ścieżkę rowerową oraz ciąg pieszy zaprojektowano między zewnętrzną krawędzią jezdni a granicą pasa drogowego ulicy Witosa.

Początek ścieżki rowerowej i ciągu pieszego oznakowano znakiem pionowym C-16/13 oraz znakami poziomymi P-23 oraz P-26. W miejscach gdzie ścieżka rowerowa oddzielona jest od chodnika 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 stanowiące uzupełnienie znaku pionowego C-13 oraz znaków C-13/16 i znaku C-16/13. Umieszczono je na początku ścieżki, bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem oraz za miejscem doprowadzającym ruch rowerowy do tej ścieżki.

Na ciągu dla pieszych rozmieszczono znaki P-26 stanowiące uzupełnienie znaku pionowego C-16 oraz znaków C-16/13 i znaku C-13/16. Umieszczono je na początku ciągu dla pieszych, bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem.

Przejścia i przejazdy przez skrzyżowania z drogami publicznymi oznakowano znakami pionowymi D-6b. Przejścia dla pieszych zaprojektowano w postaci linii P-10 szerokość przejść min. 3,00m. Natomiast przejazdy zaprojektowano w postaci linii P-11 o szerokości min.3,00m.

W II etapie inwestycji, na wysokości bazy autobusowej i działek przeznaczonych pod dworzec autobusowy, zaprojektowano ulicę „Bis” ze znakami poziomymi P-22 wraz z dużą zatoką autobusową dla autobusów dalekobieżnych oznaczoną oznakowaniem pionowym D-15 i zjazdem na teren przyszłego dworca autobusowego.

Dodatkowo zastosowano bariery wzdłuż przebudowywanego odcinka ulicy Witosa:

- bariery U-12a segmentowa siatkowa (kolor zielony) 514,00mb,
- (II etap) bariery U-12a segmentowa siatkowa (kolor zielony) 81,00mb,
- (II etap) bariery U-12a typ olsztyński (ocynkowana) 146,00mb,

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO I ETAP

OZNACZENIE	OPIS	WIELKOŚĆ ZNAKÓW	ILOŚĆ SZTUK	ILOŚĆ SŁUPKÓW
A-7	ustęp pierwszeństwa	średnie	12	10
B-2	zakaz wjazdu	średnie	2	2
B-5	zakaz wjazdu samochodów ciężarowych	średnie	2	2
B-9	zakaz wjazdu rowerów	średnie	8	8
C-2	nakaz jazdy w prawo (za znakiem)	średnie	4	
C-12	ruch okrężny	średnie	4	2
C-13	droga dla rowerów	mini	8	8
C-13/16 kreska pionowa	wskazanie strony drogi dla pieszych i rowerów	mini	6	6
C-16	droga dla pieszych	mini	10	10
C-16/13 kreska pionowa	wskazanie strony drogi dla pieszych i rowerów	mini	6	6
D-1	droga z pierwszeństwem	średnie	4	4
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	średnie	4	2
D-4a	droga bez przejazdu	średnie	1	1
D-6	przejście dla pieszych	średnie	2	2
D-6b	przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	średnie	19	17
D-15	przystanek autobusowy	średnie	4	2
D-40	strefa zamieszkania	średnie	2	2
D-41	koniec strefy zamieszkania	średnie	2	

D-51	automatyczna kontrola prędkości	średnie	2	2
F-10	kierunki na pasach ruchu	średnie	2	2
F-12	znak wskazujący przejazd tranzytowy umieszczany przed skrzyżowaniem	średnie	3	3
T	tablica z napisem: nie dot. zaopatrzenia służb miejskich poj. nauki jazdy		2	
T	tablica z napisem: na odcinku 300m		2	
U-5a	słupek przeszkodowy		1	1
U5b z C-9	słupek przeszkodowy ze znakiem nakaz jazdy z prawej strony		2	
RAZEM			114	92

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO **II ETAP**

OZNACZENIE	OPIS	WIELKOŚĆ ZNAKÓW	ILOŚĆ SZTUK	ILOŚĆ SŁUPKÓW
A-7	ustęp pierwszeństwa	średnie	2	2
B-1	zakaz ruchu w obu kierunkach	średnie	1	1
B-2	zakaz wjazdu	średnie	3	3
B-9	zakaz wjazdu rowerów	średnie	1	1
B-21	zakaz skręcania w lewo	średnie	2	
B-22	zakaz skręcania w prawo	średnie	3	1
C-2	nakaz jazdy w prawo (za znakiem)	średnie	1	
C-13	droga dla rowerów	mini	4	4
C-16	droga dla pieszych	mini	4	4
D-1	droga z pierwszeństwem	średnie	4	4
D-3	droga jednokierunkowa	średnie	1	1
D-6	przejście dla pieszych	średnie	1	1
D-6b	przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	średnie	2	2
D-6b na tablicy z żółtym tłem	przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	średnie	1	
D-15	przystanek autobusowy	średnie	2	1
F-10	kierunki na pasach ruchu	średnie	2	2
T	tablica z napisem: nie dot. pojazdów PKS, MZK		5	
U-5a	słupek przeszkodowy		1	1
RAZEM			40	28

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

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO **ETAP I**

OZNACZENIE	RODZAJ	OPIS	DŁUGOŚĆ [mb]	ILOŚĆ (szt.)	POWIERZCHNIA [m ²]
P-1b	grubowarstwowa	linia pojedyncza przerywana - krótka	882,00		36,00
P-1c	grubowarstwowa	linia pojedyncza przerywana - wydzielająca	131,00		16,00
P-1d	grubowarstwowa	linia pojedyncza przerywana - prowadząca wąska	14,00		1,00
P-2a	grubowarstwowa	linia pojedyncza ciągła - wąska	148,00		18,00
P-2b	grubowarstwowa	linia pojedyncza ciągła - szeroka	40,00		10,00
P-3b	grubowarstwowa	linia jednostronnie przekraczalna - krótka	14,00		3,00
P-3b	cienkowarstwowa	linia jednostronnie przekraczalna - krótka	15,00		3,00
P-4	grubowarstwowa	linia podwójna ciągła	16,00		7,00
P-4	cienkowarstwowa	linia podwójna ciągła	17,00		5,00
P-7a	grubowarstwowa	linia krawędziowa - przerywana szeroka	9,00		1,00
P-7a	cienkowarstwowa	linia krawędziowa - przerywana szeroka	7,00		1,00
P-8a	grubowarstwowa	strzałka kierunkowa na wprost		12	15,00
P-8b	grubowarstwowa	strzałka kierunkowa w lewo		3	5,00
P-8d	grubowarstwowa	strzałka kierunkowa w		3	5,00

		prawo			
P-10	grubowarstwowa	przejście dla pieszych			45,00
P-10	cienkowarstwowa	przejście dla pieszych			62,00
P-11	grubowarstwowa	przejazd dla rowerzystów			18,00
P-11	cienkowarstwowa	przejazd dla rowerzystów			9,00
P-13	grubowarstwowa	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	43,00		12,00
P-13	cienkowarstwowa	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	7,00		2,00
P-14	grubowarstwowa	linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	28,00		11,00
P-14	cienkowarstwowa	linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	4,00		2,00
P-15	grubowarstwowa	trójkąt podporządkowania		4	6,00
P-21a	grubowarstwowa	powierzchnia wyłączenia z ruchu			6,00
P-21a	cienkowarstwowa	powierzchnia wyłączenia z ruchu			5,00
P-23	cienkowarstwowa	rower		26	18,00
P-26	cienkowarstwowa	pieszy		26	14,00
RAZEM CIENKOWARSTWOWA					121,00
RAZEM GRUBOWARSTWOWA					215,00

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO **ETAP II**

OZNACZENIE	RODZAJ	OPIS	DŁUGOŚĆ [mb]	ILOŚĆ (szt.)	POWIERZCHNIA [m ²]
P-1c	grubowarstwowa	linia pojedyncza przerywana - wydzielająca	67,00		9,00
P-2a	grubowarstwowa	linia pojedyncza ciągła - wąska	23,00		3,00
P-2b	grubowarstwowa	linia pojedyncza ciągła - szeroka	20,00		5,00
P-3b	grubowarstwowa	linia jednostronnie przekraczalna - krótka	35		7,00
P-4	grubowarstwowa	linia podwójna ciągła	3,00		1,00
P-8a	grubowarstwowa	strzałka kierunkowa na wprost		6	8,00
P-8b	grubowarstwowa	strzałka kierunkowa w lewo		3	5,00
P-8g	cienkowarstwowa	strzałka kierunkowa w lewo lub w prawo		1	3,00
P-10	cienkowarstwowa	przejście dla pieszych			19,00
P-11	grubowarstwowa	przejazd dla rowerzystów			8,00
P-13	grubowarstwowa	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	13		4,00
P-14	cienkowarstwowe	linia warunkowego zatrzymania złożona z	8,00		3,00

		prostokątów			
P-21a	grubowarstwowa	powierzchnia wyłączenia z ruchu			4,00
P-22	grubowarstwowa	napis BUS		4	5,00
P-22	cienkowarstwowa	napis BUS		4	5,00
P-23	cienkowarstwowa	rower		4	3,00
P-26	cienkowarstwowa	pieszy		4	2,00
RAZEM CIENKOWARSTWOWA					59
RAZEM CIENKOWARSTWOWA					35

Oznakowanie poziome cienkowarstwowe należy wykonać za pomocą farby drogowej rozpuszczalnikowej.

Oznakowanie poziome grubowarstwowe należy wykonać masą chemoutwardzalną do nakładania.

9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu planuje się w dniu zakończenia przebudowy odcinka ulicy Witosa.



BIURO PROJEKTOWE:



STERBUD S.C.

07-401 OSTROŁĘKA
UL. I. ARMII W.P. 21
tel. 29-760-43-38
tel/fax 29-769-10-75

e-mail: biuro.projektowe@sterbud.com.pl

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

IMIĘ, NAZWISKO, NR UPRAWNIENI:	SPECJALNOŚĆ:	PODPIS:
PROJEKTANT: Doroła Szymańska Wa/223/02	DROGOWA	
ASYSTENT PROJEKTANTA: Łukasz Białborzewski	DROGOWA	

FAZA:

PROJEKT STAŁEJ
ORGANIZACJI RUCHU

INWESTOR:

MIASTO OSTROŁĘKA
ul. Plac gen. J. Bema 1
07-400 Ostrołęka

NAZWA:

PRZEBUDOWA ULICY WITOSA
WRAZ Z KANALIZACJĄ
DESZCZOWĄ W OSTROŁĘCE

Ostrołęka,
działki nr 40010/2, 40010/15, 40010/16,
40242/6, 40602/3, 40604, 40733/2, 40956

LOKALIZACJA:

TYTUŁ RYSUNKU:

ORIENTACJA

SKALA:

b.s.

DATA:

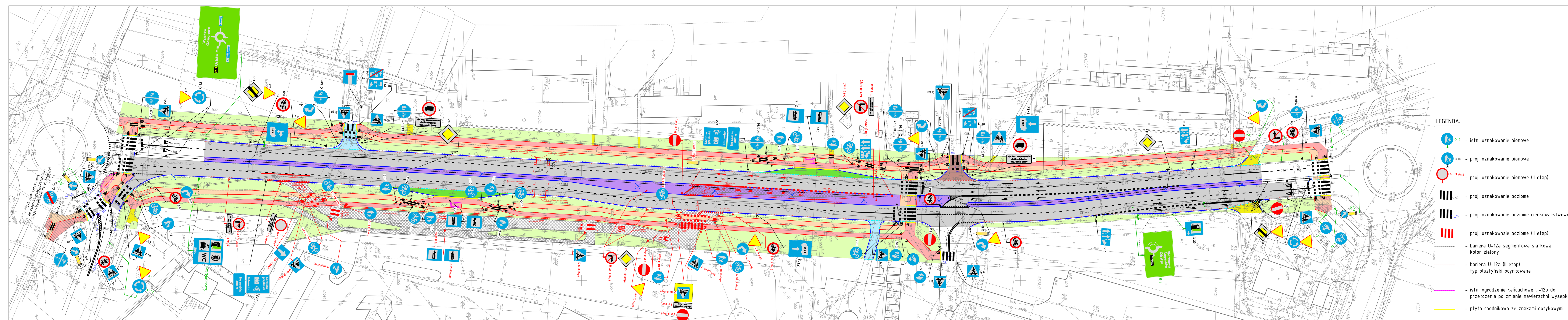
styczeń 2016

PLIK NR:

RYSUNEK NR:

SOR/01

UWAGA:
Odtwarzanie rysunków, w całości lub w części, może nastąpić
wyłącznie za zgodą firmy: STERBUD.



- LEGENDA:**
- C-16 - istn. oznakowanie pionowe
 - C-16 - proj. oznakowanie pionowe
 - B-1 (II etap) - proj. oznakowanie pionowe (II etap)
 - proj. oznakowanie poziome
 - proj. oznakowanie poziome cienkowarstwowe
 - proj. oznakowanie poziome (II etap)
 - bariera U-12a segmentowa siatkowa kolor zielony
 - bariera U-12a (II etap) typ olsztyński ocynkowana
 - istn. ogrodzenie tańczuchowe U-12b do przełożenia po zmianie nawierzchni wysepki
 - płyta chodnikowa ze znakami dotykowymi

BIURO PROJEKTOWE:
STERBUD S.C.
 07-401 OSTROŁĘKA
 UL. I. ARMII W.P. 21
 tel. 29-760-43-38
 tel./fax 29-769-10-75
 e-mail: biuro.projektowe@sterbud.com.pl

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:
 IMIĘ, NAZWISKO, NR UPRAWNIENI: SPECJALNOŚĆ: PODPIS:
 PROJEKTANTY: Dorota Szymańska DROGOWA
 W/W: 223/02
 KOSZYCIENSKI: Łukasz Białtorzewski DROGOWA

TYTUŁ: **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

INWESTOR:
MIASTO OSTROŁĘKA
 ul. Plac gen. J. Bema 1
 07-400 Ostrołęka

NAZWA:
PRZEBUDOWA ULICY WITOSA WRAZ Z KANALIZACJĄ DESZCZOWĄ W OSTROŁĘCE

Ostrołęka, działki nr 40010/2, 40010/15, 40010/16
 40242/6, 40602/3, 40604, 40733/2, 40956

LOKALIZACJA:
 TYTUŁ RYSUNKU: **PLAN SYTUACYJNY**

SKALA: 1:500 DATA: styczeń 2015
 RYSUNEK NR: PLK-NR RYSUNEK NR: SOR/02

UWAGA:
 Odniesienie rysunków, w całości lub w części, może nastąpić wyłącznie za zgodą firmy: STERBUD.