

Numer projektu, numer umowy	Nr 728, Umowa 25/RD/PT/2017	
Nazwa, adres obiektu budowlanego	Przebudowa ulicy 11 – go Listopada w Kozienicach	
Kategoria obiektu budowlanego	XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe	
Inwestor	Gmina Kozienice 26-900 Kozienice Parkowa 5 http://kozienice.pl	
Jednostka projektowa	Artur Władyczka G5 26-900 Kozienice Mikołaja Kopernika 4 m 70 http://beskid.net	
Stadium	0 – Koncepcja	1 – Projekt budowlany
	2 – Projekt wykonawczy	3 – Dokumentacja powykonawcza
Oznaczenie tomu	Projekt stałej organizacji ruchu	
Tom	A	
Zakładka	3	
Numer	1	
Rewizja	R 00	
Numer egzemplarza	1 2 3 4 5 6	
Data	Kozienice, lipiec 2017	

Projektował	
mgr inż. Jerzy KOZIOŁEK	

Spis zawartości

Spis zawartości	2
1. Wstęp	2
1.1. Przedmiot opracowania	2
1.2. Podstawa opracowania.....	2
1.3. Materiały wyjściowe	3
1.4. Podstawowe przepisy i normatywy	3
1.5. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	3
2. Charakterystyka stanu istniejącego i projektowanego.....	4
2.1. Opis zamierzenia budowlanego.....	4
2.2. Istniejący stan układu drogowego.....	4
2.3. Projektowane zmiany w układzie drogowym.....	4
3. Projektowana organizacja ruchu	5
3.1. Oznakowanie pionowe.....	5
3.2. Oznakowanie poziome.....	6
3.3. Urządzenia BRD	6
4. Uwagi dodatkowe	7
5. Część rysunkowa	7

1. Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu realizowany w ramach zamierzenia budowlanego pod nazwą "Przebudowa ulicy 11 – go Listopada w Kozienicach". Zakres opracowania obejmuje całą ulicę 11 – go Listopada, wraz ze skrzyżowaniem z ulicami Piłsudskiego, Kochanowskiego, Mickiewicza i Wójcików.

1.2. Podstawa opracowania

Dokumentacja projektowa sporządzona została na zlecenie Inwestora, tj. Gminy Kozienice. Bezpośrednią podstawę opracowania dokumentacji stanowi umowa nr 25/RD/PT/2017 zawarta w pomiędzy Gminą Kozienice a jednostką projektową - firmą Artur Władyczka G5, Mikołaja Kopernika 4m70, 26-900 Kozienice.

1.3. Materiały wyjściowe

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- [A]. Mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1: 500.
- [B]. OPZ dla zadania o nazwie określonej na stronie tytułowej niniejszego opracowania
- [C]. Inwentaryzacja terenowa i fotograficzna wykonana przez Projektanta.

1.4. Podstawowe przepisy i normatywy

Przy sporządzaniu niniejszej dokumentacji oparto się o następujące dokumenty:

- [1]. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. O drogach publicznych [Dz.U. 2016 nr 0 poz. 1440]
- [2]. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1260]
- [3]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. [Dz.U. 2016 poz. 124]
- [4]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.[Dz.U. 2017 nr 0 poz. 784]
- [5]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. [Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181]
- [6]. Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.

1.5. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu to maj 2018 roku.

2. Charakterystyka stanu istniejącego i projektowanego

2.1. Opis zamierzenia budowlanego

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie miasta Kozienice, powiat Kozienicki, województwo Mazowieckie. Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej klasy Z. Odcinek objęty opracowaniem obejmuje układ drogowy począwszy od skrzyżowania ulic: Alei 11-go Listopada (droga gminna 170808W), Mickiewicza (droga gminna 170811W), Piłsudskiego (droga gminna 170821W) (km 0+000) a kończy się w km 0+903 w granicy obszaru kolejowego.

W ramach inwestycji planuje się:

- przebudowę nawierzchni jezdni
- przebudowę zjazdów
- przebudowę ciągów pieszych i pieszo-rowerowych
- budowę zatoki parkingowej
- budowę elementów BRD

Całość zadania ma na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez segregację ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego, podwyższenie poziomu swobody ruchu oraz poprawa parametrów technicznych i warunków użytkowania drogi.

2.2. Istniejący stan układu drogowego

Ulica Aleje 11-go Listopada (klasa gminna, kategorii Z), posiada jezdnię szerokości 8,0 m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Dalszy odcinek ulicy długość około 806 m (od km 0+097 do km 0+903) posiada jezdnię o zasadniczej szerokości 7,0 m (bez uwzględnienia dodatkowego pasa dla relacji skrętnej) z nawierzchnią wykonaną z blozków betonowych. Jezdnia jest ograniczona krawężnikami o szerokości 15 cm. Po prawej stronie ul. 11- Listopada istnieje ścieżka pieszo - rowerowa o szerokości 2,5 m o nawierzchni wykonanej z betonowej kostki brukowej. W ciągu ulicy zlokalizowana jest duża ilość zjazdów indywidualnych do posesji prywatnych.

2.3. Projektowane zmiany w układzie drogowym

W obszarze skrzyżowań na początku opracowania zaprojektowano dwie wyspy azylu dla pieszych o wymiarach 2,0 x 6,0 m, obramowanych krawężnikiem kamiennym wyniesionym (od strony najazdu) oraz wtopionym na szerokości przejścia dla pieszych (4,0 m). Na przedmiotowym odcinku wykonane zostanie zawężenie szerokości pasów ruchu do 3,0 m z zastosowaniem skosów 1:10. Dodatkowo wprowadza się korektę geometryczną łuku na pasie do skrętu w prawo z ul. J. Piłsudskiego w ul. 11-go Listopada. Zmniejszony promień łuku wynosić będzie 16,0 m.

Na odcinku ul. 11-go Listopada od skrzyżowania z ul. Wójcików do końca opracowania, projektuje się przebudowę istniejącej nawierzchni wykonanej z blozków betonowych, na nawierzchnię z betonu asfaltowego w postaci nakładki nowych warstw bitumicznych oraz pełnej wymiany warstw konstrukcyjnych, na odcinkach wymagających dowiązania wysokościowego do stanu istniejącego. W związku z podniesieniem niwelety jezdni, przebudowie podlegać będą istniejące zjazdy po prawej stronie jezdni, w zakresie dowiązania wysokościowego do istniejącej ścieżki pieszo rowerowej.

Znaczące zmiany wprowadza się również w geometrii skrzyżowania ul. 11- Listopada z ul. Rodzinna, gdzie zaplanowano wyspę dzielącą pasy ruchu, będącą elementem uspokojenia ruchu. Ze względu na projektowane odgięcia osi pasów ruchu (skosy 1:5), przewidziano poszerzenie pasów do 3,5 m w obszarze skrzyżowania.

3. Projektowana organizacja ruchu

Projekt wprowadza zmiany w istniejącym oznakowaniu poziomym i pionowym na całej długości opracowania. Zmiany wynikają z wprowadzonej korekty geometrycznej istniejących skrzyżowań, uzupełnienia oznakowania, a także z konieczności zapewnienia bezpiecznego przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów przez skrzyżowania, pomiędzy którymi istnieje ścieżka pieszo - rowerowa.

3.1. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe zaprojektowano w grupie wielkości znaków małych "M", za wyjątkiem znaków A-7 i B-20 (średnie "S") oraz wybranych znaków D-1 (mini "MI").

Wprowadzane nowe oznakowanie pionowe:

- A-30 "inne niebezpieczeństwo" z tabliczką T-18c (2 szt.)
- B-20 "stop" (3 szt.)
- D-6b "przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów" (6 szt.)
- E-17a "miejscowość" z nazwą "Kozienice" (1 szt.)
- E-18a "koniec miejscowości" z nazwą "Kozienice" (1 szt.)
- T-0 z informacją "Nie dotyczy pojazdów poniżej 3,5 t d.m.c." (2 szt.)

Istniejące oznakowanie przeznaczone do likwidacji:

- A-7 "ustąp pierwszeństwa" (3 szt.)
- C-13a "koniec drogi dla rowerów" (5 szt.)
- D-6 "przejście dla pieszych" (6 szt.)
- T-0 z informacją "Nie dotyczy pojazdów powyżej 3,5 t d.m.c." (2 szt.)
- T-0 z informacją "godz. 22-6" (2 szt.)

Dodatkowo z uwagi na zmianę geometrii jezdni, przeniesienia przejść dla pieszych oraz zmian dostosowujących lokalizację oznakowania do aktualnych przepisów, dużą ilość istniejącego oznakowania pionowego przeznaczono do przeniesienia. Ponadto występuje konieczność wymiany 4 szt. tarcz oznakowania D-1 "droga z pierwszeństwem" z zastosowaniem wielkości mini (MI).

3.2. Oznakowanie poziome

Projektowane oznakowanie poziome to w szczególności linie segregacyjne:

- P-4 "linia podwójna ciągła" o długości minimum 20,0 m - wyznaczona przed skrzyżowaniami
- P-1e "linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka" w ciągu linii P-4 - na skrzyżowaniach i zjazdach
- P-6 "linia ostrzegawcza" o długości minimum 50,0 m - przed liniami P-4
- P-1b "linia pojedyncza przerywana - krótka" na odcinku pomiędzy liniami P-6

Dodatkowo w obrębie skrzyżowań, a w szczególności przed wyspami azylu dla pieszych zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu w postaci powierzchni P-21a w skosie 1:3 oraz 1:1, obramowanych liniami P-7b (wąskimi).

Przejścia dla pieszych wyznaczono oznakowaniem P-10 o szerokości 4,0 m. Linie zatrzymania (od strony wlotu skrzyżowania) wyznaczone przez linie P-14. W obrębie skrzyżowań ulicy 11 – go Listopada z ulicami ul. Leśną, Filtrową i Rodzinną wprowadza się oznakowanie poziome P-10 z P-11 jako połączenie przejścia dla pieszych o szerokości 2,5 m z przejazdem dla rowerzystów o szerokości 3,0 m (przejazd dwukierunkowy). Pomiedzy skrajnymi krawędziami linii wyznaczających przejazd dla rowerzystów, przewidziano malowanie nawierzchni jezdni w kolorze czerwonym.

Na wlotach dróg podporządkowanych, gdzie nie jest spełniony warunek widoczności na zatrzymanie, wprowadza się oznakowanie pionowe B-20 "stop" wraz z linią bezwzględnego zatrzymania się P-12. Analizę widoczności na skrzyżowaniach sprawdzono przy założeniu, że dopuszczalna prędkość pojazdów wynosi 30 km/h (ul. Leśna, Filtrowa, Rodzinna) i 50 km/h (pozostałe ulice w granicach opracowania). Na podstawie wyznaczonych odległości na zatrzymanie, określono pola widoczności prezentowane na planie sytuacyjnym.

Na całej długości istniejącej ścieżki pieszo - rowerowej projektuje się dodatkowo oznakowanie poziome P-23 z P-26 zlokalizowane na początku oraz w odstępach nie większych niż 50 m (zgodnie z planem sytuacyjnym).

3.3. Urządzenia BRD

Projekt przewiduje dodatkowe oznakowanie wysp azylu dla pieszych, przez zastosowanie słupków przeszkodowych U-5b zespolonych ze znakami C-9 (6 sztuk). Słupki koloru żółtego z podłużnymi pasami wykonanymi z żółtej folii odblaskowej.

4. Uwagi dodatkowe

- Wprowadzenie oznakowania musi odpowiadać warunkom technicznym podanym w załącznikach nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.
- Przy ustawianiu znaków pionowych należy zachować skrajnię pionową oraz poziomą.
- Standard znaków nie powinien odbiegać od znaków stosowanych dla danej klasy i kategorii drogi.
- Za czytelność i zgodność z projektem wprowadzonego oznakowania odpowiada Wykonawca.

5. Część rysunkowa

- 728.3.1.ori - Orientacja
- 728.3.1.syt - Plan sytuacyjny