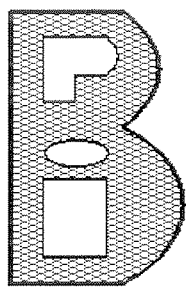


02761142



BIURO PRAC INŻYNIERSKICH

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Kapitał zakładowy 50.000,00 zł
XIII Wydział Gospodarczy KRS Warszawa Numer 0000200982
02 - 785 Warszawa ul. Puszczyka 18A m. 8
tel. 0 22 855 14 20, 0 22 641 72 23, 0-601 29 44 02 fax 0 22 641 72 23
e-mail Marek.Wieckowski@astercity.net Marek.Wieckowski@bpi.waw.pl
REGON 015626771 NIP 9512096858 BPI istnieje od 1991 r.
Konto bankowe: PKO BP XV O/Warszawa nr 30 10201156 00007102 00500629

Projekt przebudowy ulicy Ostrobramskiej na odcinku od ulicy Fieldorfa do ulicy Rodziewiczówny w Warszawie polegającej na przebudowie chodników z urządzeniem ścieżek rowerowych

na działkach o numerach: 16 z obrębu 3-05-17,
1 z obrębu 3-05-18, 29/1 z obrębu 3-05-23 i 1 z obrębu 3-05-24

Projekt wykonawczy Stała organizacja ruchu

Inwestor:
Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa

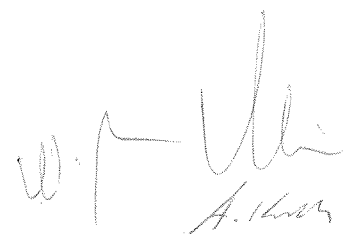

Zespół autorski:
mgr inż. Ewa Więckowska, upr. St-166/85
Grzegorz Bondaryk
mgr inż. Sebastian Fijałkowski
inż. Aleksander Krasucki
mgr inż. Piotr Pokorski
mgr inż. Marek Więckowski
inż. Michał Więckowski

Warszawa, grudzień 2010

Spis zawartości

Opis techniczny	3
1. Przedmiot opracowania	3
2. Źródła informacji	3
3. Stan istniejący	4
4. Rozwiązanie projektowe	4
5. Organizacja ruchu	5
Orientacja	6
Rys. 1-2. Projekt zmian stałej organizacji ruchu	7-8
Opinia Zarządu Dróg Miejskich	9-10
Opinia Zarządu Transportu Miejskiego	11
Opinia Policji	12-13

Zespół autorski oświadcza, że dokumentacja projektowa o wyżej podanej zawartości została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej, ma wymagane opinie i zatwierdzenie, jest kompletna i nadaje się do wdrożenia, a jej wdrożenie nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska.


mgr inż. Ewa Wępczewska
ul. Puszczyńska 18A m 8
02-780 Warszawa
tel./fax: 022 647 72 23
uprawnienia nr St - 166/85


Opis techniczny

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu do projektu przebudowy ulicy Ostrobramskiej w dzielnicy Praga Południe w Warszawie, na odcinku od ulicy Fieldorfa do ulicy Rodziewiczówny, polegającej na przebudowie chodników z urządzeniem ścieżek rowerowych. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi około 1050 m. Ulica Ostrobramska leży w ciągu drogi krajowej nr 2. Jej zarządcą jest Prezydent m. st. Warszawy, a instytucją zarządzającą jest Zarząd Dróg Miejskich, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, który jest inwestorem przebudowy ulicy i jednostką zamawiającą projekt.

Przebudowa nie ingeruje w jezdnie ulicy. Obejmuje w szczególności:

- urządzenie tras rowerowych po obu stronach ulicy Ostrobramskiej (po stronie południowej na części odcinka),
- połączenia z istniejącą infrastrukturą rowerową przy skrzyżowaniach z ulicami Fieldorfa i Rodziewiczówny,
- przebudowę istniejących chodników w zakresie wynikającym z potrzeby urządzenia tych tras rowerowych, w tym rozbiórkę fragmentów istniejących nawierzchni chodnikowych i zastąpienie ich ścieżkami rowerowymi o nawierzchni asfaltowej, a w niewielkim zakresie zielenicami, oraz dobudowę niewielkich nowych fragmentów chodników,
- remont istniejących chodników z wymianą nawierzchni na kostkę brukową,
- uporządkowanie zielenców (w niewielkim potrzebnym zakresie),
- aktualizację stałej organizacji ruchu.

Chodniki, przejścia dla pieszych i przystanki autobusowe będą dostępne dla osób niepełnosprawnych.

2. Źródła informacji

Opracowanie wykonano na podstawie następujących zasadniczych źródeł informacji:

- a) mapa geodezyjna do celów projektowych terenu objętego projektem w skali 1:500, zaktualizowana staraniem Biura Prac Inżynierskich przez firmę geodezyjną pani Aldony Kądzeli z Warszawy,
- b) własna inwentaryzacja uzupełniająca terenu objętego projektem,
- c) uzgodnienia w zainteresowanych instytucjach, w tym w Zarządzie Dróg Miejskich, w Komendzie Stołecznej Policji, u Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy i w Zarządzie Transportu Miejskiego,
- d) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. 19/2007, poz. 115, z późniejszymi zmianami,

- e) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz. U. 156/2006, poz. 1118, z późniejszymi zmianami,
- f) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 108/2005, poz. 908, z późniejszymi zmianami,
- g) 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. 43/1999, poz. 430,
- h) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. 170/2002, poz. 1393, z późniejszymi zmianami,
- i) 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. 177/2003, poz. 1729,
- j) 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. 220, poz. 2181, wraz z załącznikami, z późniejszymi zmianami,
- k) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, 2009.

3. Stan istniejący

Ulica Ostrobramska ma dwie jezdnie z szerokim pasem dzielącym. W stanie istniejącym odcinek ulicy objęty opracowaniem nie obsługuje ruchu rowerowego w sposób zorganizowany. Po obu stronach jezdni znajdują się chodniki z płyt betonowych i z kostki brukowej, oddzielone pasem zieleni od jezdni (po stronie północnej) lub przyległe do jezdni (po południowej stronie ulicy).

4. Rozwiązanie projektowe

Po stronie północnej ulicy Ostrobramskiej zaprojektowano przeprowadzenie wydzielonej ścieżki rowerowej o podstawowej szerokości 2,5 m, o nawierzchni asfaltowej, przylegającej do chodnika o szerokości min. 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej (na krótkim odcinku jest to ścieżka oddzielona od chodnika). Szerokość tego ciągu jest ograniczona przez szpalery drzew. Ścieżka rowerowa jest poprowadzona od strony jezdni, tylko przy przystankach autobusowych przechodzi z tyłu wiat przystankowych.

Po południowej stronie jezdni poprowadzono ścieżkę rowerową tylko na długości około 500 m od skrzyżowania z ulicą Fieldorfa, gdyż dalej odległość od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego jest niewystarczająca. W zależności od możliwości terenowych jest to najpierw (licząc od ulicy Fieldorfa) ścieżka przyległa do chodnika, a potem ciąg pieszo-rowerowy o ruchu mieszanym.

W niektórych miejscach przewidziano parkingi dla rowerów ze stojakami typu odwrócone U. Zlokalizowano je tam, gdzie może występować zapotrzebowanie na parkowanie rowerów.

Projektowane trasy rowerowe dowiązano do istniejących i projektowanych tras rowerowych przy skrzyżowaniach z ulicą Fieldorfa i ulicą Rodziewiczówny.

Przebudowa skrzyżowań z sygnalizacją świetlną ani zmiana programów sygnalizacji nie wchodzi w zakres zleconego nam zadania.

5. Organizacja ruchu

Projektowane zmiany w organizacji ruchu są wynikiem niewielkich zmian w geometrii chodników i wprowadzenia ścieżek rowerowych. Zakres zmian wiąże się ściśle z lokalizacją tych chodników i ścieżek. Do oznakowania ścieżek należy zastosować znaki pionowe małe z folii typu 1, tylko znaki D-6b powinny być wykonane jako średnie z folii typu 2. Znaki pionowe odnoszące się do ruchu ogólnego, jeżeli miałyby być wymieniane lub uzupełniane, powinny odpowiadać rozmiarem i typem folii kategorii drogi, której dotyczą, zgodnie z zasadami podanymi w rozporządzeniu wymienionym w punkcie 2i. Znaki małe powinny być przynajmniej raz gięte krawędziowo, a znaki większe od małych – dwa razy.

Znaki należy przytwierdzać na słupkach stalowych o średnicy około 70 mm, zaślepionych od góry, ocynkowanych, równo przyciętych, w kolorze ocynku lub pomalowanych na szaro, a znaki ustawiane na chodnikach – na słupkach pomalowanych w białe-czerwone pasy (ze względu na wymagania osób słabo widzących). Przed przystąpieniem do ustawiania należy wyznaczyć zgodnie z przepisami i projektem organizacji ruchu lokalizację znaku, tj. jego położenie i odległość od krawędzi jezdni oraz wysokość zamocowania tarczy. Słupki należy wkopać na głębokość przynajmniej 1,0 m i zabezpieczyć przez obróceniem lub wyciągnięciem za pomocą przyspawanych poprzeczek, umieszczonych poniżej poziomu terenu, lub przez obetonowanie w gruncie. Wszystkie ocynkowane łączniki metalowe służące do mocowania znaków, jak śruby, listwy, wkręty, nakrętki, powinny być czyste, gładkie, bez pęknięć, naderwań, rozwarstwień i wypukłych karbów. Znaki należy przymocować w sposób utrudniający ich zdjęcie, obrócenie, wygięcie itp. Dopuszcza się przymocowywanie znaków do latarni lub słupów, z zachowaniem powyższych wymagań co do sposobu przymocowania.

Oznakowanie poziome ścieżek należy zastosować malowane, odblaskowe. Należy przestrzegać zaleceń producentów materiałów i sprzętu do znakowania.

Tryb wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu i jej odbioru powinien spełniać wymagania rozporządzenia wymienionego w punkcie 2h.

