

**Koncepcja organizacji ruchu dla dróg gminnych na terenie sołectwa
Hornówek ze szczególnym uwzględnieniem podniesienia bezpieczeństwa
ruchu – wariantowe rozwiązania dotyczące ul. Kurowskiego**

Spis treści:

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Zamawiający	3
2. Autor opracowania	3
3. Przedmiot opracowania	3
4. Zakres opracowania.....	3
5. Podstawa opracowania.....	3
6. Lokalizacja inwestycji.....	4
7. Charakterystyka drogi i ruchu	4
8. Istniejąca organizacja ruchu	4
9. Projektowana organizacja ruchu.....	5
10. Detale wykonania i oznakowania progów zwalniających i wyniesionych skrzyżowań	6
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	7

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Zamawiający



Gmina Izabelin
ul. 3 Maja 42
05-080 Izabelin

2. Autor opracowania



PRO STUDIO Pracownia Projektowa Sp. z o.o.
ul. Górczewska 181 lok. 507B
01-459 Warszawa

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest doszczegółowienie koncepcji organizacji ruchu na terenie miejscowości Hornówek w Gminie Izabelin w zakresie oznakowania ul. Kurowskiego.

4. Zakres opracowania

W ramach opracowania przewidziano wykonanie 4 wariantów koncepcji oznakowania ul. Kurowskiego.

5. Podstawa opracowania

Do opracowania projektu stałej organizacji ruchu wykorzystano następujące opracowania:

- [1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym /Dz. U. Nr 98 z dn. 19 sierpnia 1997 r.,
- [2] Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych /tekst jednolity - Dz. U. Nr 71 z dn. 29 sierpnia 2000 r.,
- [3] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 roku, póź, 430).
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- [5] Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych /Dz.U. Nr 170 z dn. 12 października 2002 r., póź. 1393.
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach /Dz. U. Nr 220 z dn. 23 grudnia 2003 r, póź. 2181.

- [7] Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach - załącznik do Dz. U. Nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.
- [8] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych
- [9] Materiały uzyskane od Inwestora.

6. Lokalizacja inwestycji

Miejscowość Hornówek znajduje się w gminie Izabelin, powiat warszawski zachodni, województwo mazowieckie. Lokalizacja ulic objętych koncepcją została przedstawiona na planie orientacyjnym w części rysunkowej.

7. Charakterystyka drogi i ruchu

Opracowanie koncepcji wprowadzenia strefy ograniczenia prędkości obejmuje ulice: Próżną, Boczna, Szyszkową, Poziomkową, Łączną, XVII Poprzeczną, XVI Poprzeczną, XV Poprzeczną, XII Poprzeczną, XI Poprzeczną, X Poprzeczną, IX Poprzeczną, VIII Poprzeczną, VII Poprzeczną, VI Poprzeczną, V Poprzeczną, Kurowskiego, Bajkową, Skrajną, Jeżynową, Aneks, Sosnową, Kampinoską, Piaskową, Kwadrat, Wrzosową, Leśną, Boiskową, Miazgowskich, Szkolną, Boiskową, Wesołą, Zieloną, Pietkiewicza, Sadową, Polną, Rolną, Działkową, Szczera, Herbową, Ogrodową, Okocimską, Banacha, Zakątną, Wojska Polskiego. Układ przedmiotowych ulic łączy się z ulicami (drogami powiatowymi): 3 Maja, Fedorowicza i Lipkowską. Niniejsze opracowanie nie obejmuje dróg powiatowych.

Ulice gminne nie posiadają wyraźnie wyodrębnionych poboczy. Brak jest chodników. Zjazdy na posesje przyległe do pasa drogowego mają nawierzchnię gruntową lub utwardzoną z kostki betonowej, destruktu bitumicznego. Odwodnienie realizowane jest powierzchniowo w otaczający teren.

Ruch drogowy ogranicza się do ruchu związanego z dojazdami do posesji. Komunikacja zbiorowa odbywa się tylko ul. 3 Maja i Fedorowicza.

Niniejsze opracowanie obejmuje ul. Kurowskiego.

8. Istniejąca organizacja ruchu

Na podstawie inwentaryzacji terenowej wykonanej w dniu stwierdzono, że na obszarze, na którym planuje się wprowadzenie strefy „30 km/h” występuje znikome oznakowanie drogowe. Oznakowanie występuje przeważnie w ciągu ul. Kurowskiego (wraz z wlotami dróg poprzecznych). Oznakowane są również włączenia dróg do ul. 3 Maja.

Istniejące oznakowanie zamieszczono na planie oznakowania.

Zamieszczono również projektowane oznakowanie ul. 3 Maja wg. odrębnego opracowania niewprowadzone jeszcze w terenie.

9. Projektowana organizacja ruchu

W ramach projektu przewidziano wprowadzenie „strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h”, która obejmuje ulice zaznaczone na planie orientacyjnym. Znaki B-43 i B-44 informujące o początku i końcu strefy należy ustawić na wlotach dróg poprzecznych, które zostaną objęte strefą. W rejonie strefy przyjęto zasadę, że wszystkie skrzyżowania znajdujące się w strefie są równorzędne, za wyjątkiem wariantu C).

Znak B-43 „strefa ograniczonej prędkości 30 km/h” oznacza wjazd do strefy, w której obowiązuje zakaz przekraczania prędkości 30 km/h. Znak B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości” oznacza wyjazd ze strefy ograniczonej prędkości.

Dodatkowo w celu uspokojenia ruchu na ulicach o nawierzchniach utwardzonych przewidziano budowę progów zwalniających oznakowanych liniami poziomymi P-25. Progów w strefie nie oznakowywano znakami pionowymi. W wariantach C) i D) przewidziano również budowę wyniesionych tarcz skrzyżowań na ul. Kurowskiego na połączeniu z ul. Sosnową, Poprzeczną XVII, Poprzeczną XII, Szkolną i Działkową.

Poniżej opisano wariantowe rozwiązania w ul. Kurowskiego:

- A) Wariant ten obejmuje objęcie strefą ruchu wszystkich ulic gminnych i wewnętrznych na terenie Hornówka za wyjątkiem ul. Kurowskiego, na której przewidziano pozostawienie pierwszeństwa przejazdu i ograniczenia prędkości do 40 km/h. Wariant ten **nie przewiduje** budowy progów zwalniających i wyniesionych skrzyżowań na ul. Kurowskiego.
- B) Wariant ten obejmuje objęcie strefą ruchu wszystkich ulic gminnych i wewnętrznych na terenie Hornówka wraz z ul. Kurowskiego oraz oznakowanie skrzyżowań z drogami gminnymi o nawierzchni utwardzonej jako skrzyżowań równorzędnych. Wariant ten **nie przewiduje** budowy progów zwalniających i wyniesionych skrzyżowań na ul. Kurowskiego.
- C) Wariant ten obejmuje objęcie strefą ruchu wszystkich ulic gminnych i wewnętrznych na terenie Hornówka za wyjątkiem ul. Kurowskiego, na której przewidziano pozostawienie pierwszeństwa przejazdu i ograniczenia prędkości do 40 km/h. Wariant ten **przewiduje** budowę wyniesionych tarcz skrzyżowań w obrębie skrzyżowań z ulicami: Sosnową i Poprzeczną XVII, Poprzeczną XII, Szkolną, Działkową.
- D) Wariant ten obejmuje objęcie strefą ruchu wszystkich ulic gminnych i wewnętrznych na terenie Hornówka wraz z ul. Kurowskiego oraz oznakowanie skrzyżowań z drogami gminnymi o nawierzchni utwardzonej jako skrzyżowań równorzędnych. Wariant ten **przewiduje** budowę wyniesionych tarcz skrzyżowań w obrębie skrzyżowań z ulicami: Sosnową i Poprzeczną XVII, Poprzeczną XII, Szkolną, Działkową.

Lokalizację projektowanych i istniejących znaków przedstawiono na załączonym do opracowania rysunku(RYS. 2).

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia dotyczące oznakowania:

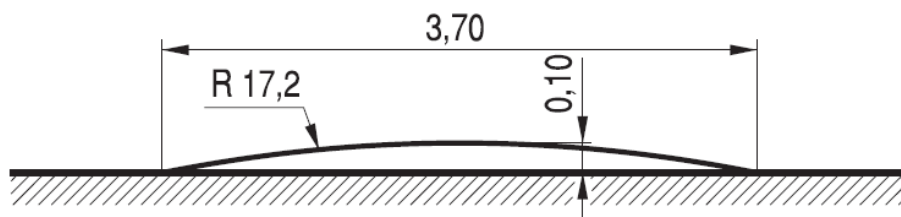
- znaki pionowe istniejące oznaczone są kolorem czarnym;
- znaki pionowe istniejące do likwidacji oznaczone są kolorem czerwonym;

- znaki pionowe projektowane oznaczone są kolorem niebieskim.

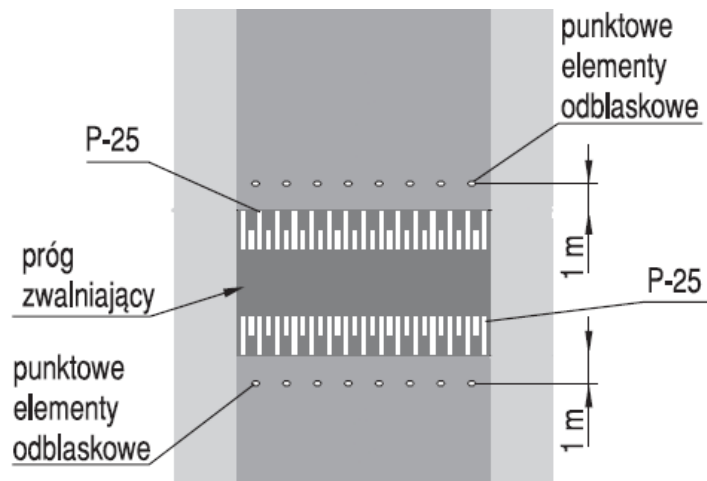
Oznakowanie pionowe i poziome przedstawione zostało w formie symboli graficznych odpowiadających poszczególnym kategoriom znaków wraz z obowiązującą numeracją podaną w [6].

10. Detale wykonania i oznakowania progów zwalniających i wyniesionych skrzyżowań

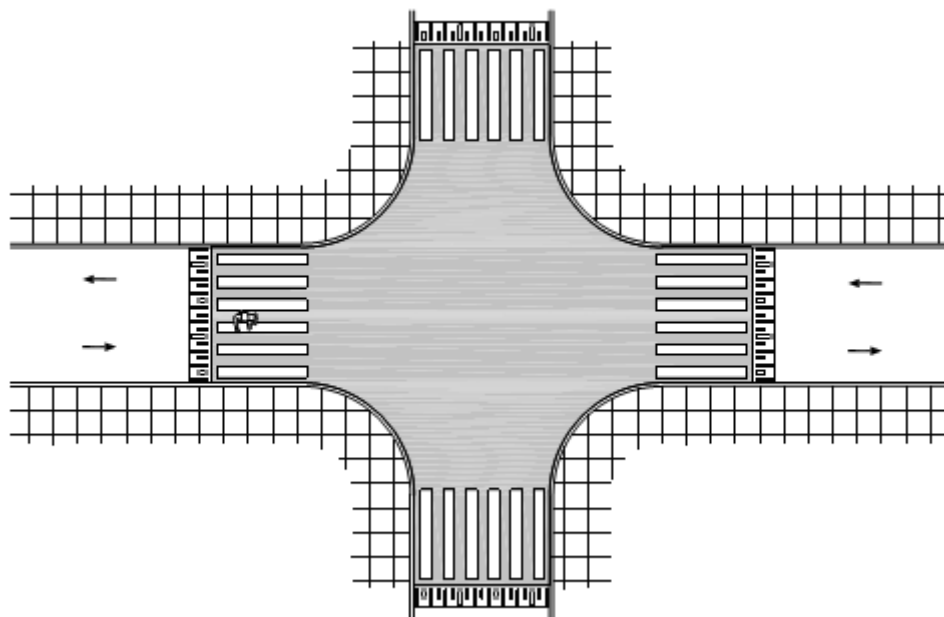
Na rysunku poniżej przedstawiono zasadę wykonania progów zwalniających U-16a o dopuszczalnej prędkości przejazdu 25-30 km/h.



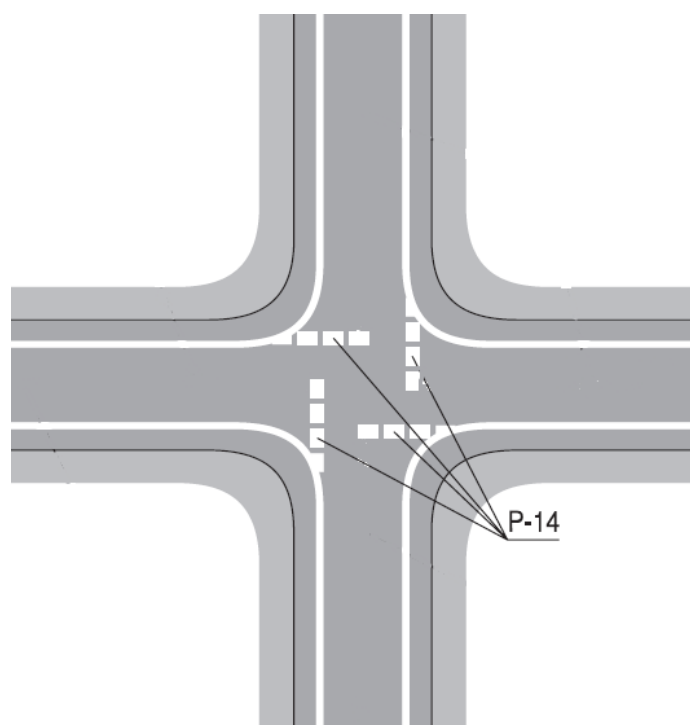
Rys. nr 1 – Próg U-16a



Rys. nr 2 – Zasada oznakowania progów zwalniających



Rys. nr 2 – Schemat skrzyżowania wyniesionego



Rys. nr 4 – Zasada oznakowania skrzyżowania równorzędnego

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

L.p.	Nazwa rysunku	Nr rysunku	Skala
1	Plan oznakowania	1-4	1:1000