

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu stałej organizacji ruchu*

**BUDOWY CENTRUM PRZESIADKOWO-KOMUNIKACYJNEGO PRZY  
UL.DWORCOWEJ, SIKORSKIEGO I AL.LEGIONÓW NA DZIAŁCE O NR EWID.  
22893/17, 22893/43, 22893/42, 22896/1, 22894/48, 22895/2, 22895/1, 22894/47,  
22894/44, 22431/30, 22893/41  
OBRĘB 2 ŁOMŻA**

### **I. Przedmiot i zakres inwestycji.**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową Centrum Przesiadkowo-Komunikacyjnego przy ul. Dworcowej, Sikorskiego i Al. Legionów w Łomży. Opracowanie obejmuje odcinki dróg dojazdowych, ul. Dworcową, miejsca parkingowe oraz organizację ruchu w rejonie stanowisk dla wysiadających i wsiadających. Zakresem opracowania objęto także wykonanie odcinków chodników dla pieszych wraz z przejściami.

### **II. Podstawa opracowania.**

- Umowa z Inwestorem;
- Mapa zasadnicza w skali 1:500 zaktualizowana dla celów projektowych,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999, poz. 430),
- Wizja lokalna w terenie.
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

### **III. Istniejący stan zagospodarowania**

Teren obecnego dworca autobusowego w Łomży położony jest przy skrzyżowaniu ulicy Al. Legionów, droga wojewódzka nr 677 z ul. Sikorskiego, droga krajowa nr 63, na działkach 22431/3, 22894/45 i 22895. Skrzyżowania Al. Legionów z ul. Sikorskiego i z ul. Dworcową wyposażone są w sygnalizacje świetlne, które na Al. Legionów posiadają synchronizację.

Na terenie dworca odbywają się przyjazdy i odjazdy autobusów i busów komunikacji samochodowej. Ma miejsce również postój autobusów PKS oczekujących na kolejny kurs. Na terenie dworca zlokalizowano stanowiska dla wsiadających, przy których zachodzi konieczność wykonania manewru cofania autobusem. Na terenie, gdzie mogą przebywać piesi jest to manewr wyjątkowo niebezpieczny mogący prowadzić do potrąceń pieszych. Strefa dla wysiadających jest nieproporcjonalnie duża. Miejsca oczekiwania i postoju autobusów zlokalizowane w centrum miasta są niepraktyczne.

W sąsiedztwie dworca od strony Al. Legionów zlokalizowany jest kompleks pawilonów, w którym znajdują się punkty handlowe i usługowe. Po przeciwnej stronie dworca w latach poprzednich została zrealizowana miejska hala targowa. Obydwa obiekty powodują duży ruch

pieszy podróżnych jak i mieszkańców. Przy ul. Dworcowej, łączącej się z Al. Legionów, również znajdują się obiekty handlowe i usługowe będące generatorami ruchu.

Obsługa komunikacyjna dworca PKS, kompleksu pawilonów handlowych oraz hali targowej odbywa się z ul. Sikorskiego i Dworcowej. Przy czym przejazd wzdłuż całej hali targowej nie jest możliwy ze względu na istniejący budynek szaletu miejskiego.

W trakcie wizji lokalnej w terenie zaobserwowano duży ruch pieszy związany z dojściem do hali targowej od ul. Sikorskiego i Al. Legionów. Ruch pieszy podróżnych nasila się w godzinach szczytu porannego i popołudniowego przyjazdów i odjazdów autobusów i busów.

Na terenie inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- wodociąg,
- kable energetyczne,
- słupy oświetleniowe,
- kable telekomunikacyjne,
- gazociąg,
- sieć C.O.

#### IV. **Rozwiązania projektowe.**

W zakresie obsługi komunikacyjnej projektowanego kompleksu zaprojektowano:

##### ***Wewnętrzną drogę komunikacyjną.***

Wzdłuż hali targowej, z wykorzystaniem istniejącego podłączenia do ul. Sikorskiego, zaprojektowano drogę komunikacyjną o szerokości 6,0 m, obramowaną krawężnikiem betonowym. Projektowana droga będzie służyć obsłudze komunikacyjnej terenu byłego dworca PKS. Przy drodze zlokalizowano zatoki komunikacji miejskiej powiązane z węzłem przesiadkowym oraz parkingi dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5x5,0m usytuowane prostopadle do krawędzi jezdni. Miejsca dla osób niepełnosprawnych zaprojektowano o wymiarach 3,6x5,0m.

Zatoki autobusowe zlokalizowano za zjazdem na obszar węzła przesiadkowego. Parametry zatok: szerokość 3,0m, długość krawędzi zatrzymania 20,0m, skos wyjazdowy z drogi 1:8, skos wjazdowy na drogę 1:4, nawierzchnia z kostki kamiennej.

Zaprojektowano zjazdy do przewidywanych usług -zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej, o szerokości i łukach wyokrąglających wg rys. 2. *Projekt zagospodarowania terenu.* Utrzymano dojazd do hali targowej od jej zachodniej strony. Niewielka korekta zjazdu z ul. Sikorskiego związana jest z geometrią osi drogi serwisowej przy usługach oraz zmianą lokalizacji przejścia dla pieszych.

Po obu stronach jezdni zlokalizowano chodniki dla pieszych o zmiennej szerokości, z betonowej kostki brukowej w obramowaniu obrzeżami betonowymi.

Na wewnętrznej drodze komunikacyjnej zaproponowano konstrukcje nawierzchni odpowiadająca obciążeniu ruchem KR3.

#### ***Węzeł przesiadkowy.***

W rejonie podłączenia wewnętrznej drogi komunikacyjnej łączącej ul. Sikorskiego z ul. Dworcową przewidziano wykonanie stanowisk dla wysiadających i wsiadających. Stanowiska te będą funkcjonalnie powiązane z projektowanym budynkiem dworca komunikacji zamiejskiej. Komunikacja autobusów i busów do stanowisk obsługi pasażerów będzie odbywała się dwukierunkowo od ul. Dworcowej i od wewnętrznej drogi komunikacyjnej łączącej ul. Dworcową z ul. Sikorskiego. Szerokości pasów ruchu wzdłuż stanowisk wynoszą 3,5m. Wyspy oddzielające stanowiska postojowe dla autobusów zaprojektowano o szerokości 3,0, o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

Zjazd do obsługi pawilonów handlowych przewidziano, niezależnie od wjazdu dla autobusów i busów, w rejonie zatoki autobusowej w rejonie skrzyżowania z ul. Dworcową. Zaprojektowano zjazd szerokości 5,0m o nawierzchni bitumicznej.

#### ***Obsługę usług z drogi wewnętrznej.***

Z ul. Dworcowej zaprojektowano drogę serwisową o szerokości 5,0m do obsługi przyległych budynków handlowo-usługowych oraz parkingów dla pojazdów osobowych.

#### ***Parking dla pojazdów osobowych.***

Zaprojektowano parking dla pojazdów osobowych na 135 miejsc parkingowych w tym 4 na postój taksówek. Miejsca postojowe o wymiarach 2,5x5,0m usytuowano prostopadle do krawędzi dróg manewrowych, jednokierunkowych o szerokości 5,0m. Parking skomunikowano za pomocą dróg dojazdowych szer. 5,0m z betonowej kostki brukowej oraz drogi o szerokości 6,0m o nawierzchni bitumicznej.

W celu pokonania różnicy wysokości projektowanych nawierzchni do stanu istniejącego, wzdłuż pasa kolejowego zaprojektowano palisady betonowe –palisady dł. 60cm.

#### ***Ciągi piesze***

Zaprojektowano chodniki dla pieszych o zmiennej szerokości:

- wzdłuż budynku hali targowej,
- w rejonie parkingów dla pojazdów osobowych,
- dookoła placu gdzie będzie odbywała się obsługa podróżnych (węzeł przesiadkowy),
- wzdłuż ul. Dworcowej.

Pomiędzy zatokami komunikacji miejskiej przewidziano wykonanie przejścia dla pieszych przez projektowaną drogę. Ruch pieszych będzie głównie koncentrował się w rejonie węzła

przesiadkowego oraz w rejonie budynku miejskiego. Główne wejścia do usług będą zlokalizowane z chodnika przyległego do Al. Legionów.

## V. Rozwiązania projektowe w zakresie stałej organizacji ruchu.

### Stała organizacja ruchu - docelowa

Opracowano projekt stałej organizacji ruchu (*rys. 2 Plan sytuacyjny- SOR docelowa*). Obsługa centrum przesiadkowego odbywała się będzie za pomocą projektowanych dróg: ul. Dworcowej i ulicy łączącej ul. Sikorskiego z ul. Dworcową. Obie ulice będą funkcjonowały jako ulice dwukierunkowe. Ruch pojazdów w rejonie centrum przesiadkowego projektuje się również jako dwukierunkowy.

Zaprojektowano ulicę jednokierunkową wokół placu parkingowego dla pojazdów osobowych. Obsługa poszczególnych miejsc parkingowych także za pomocą dróg jednokierunkowych.

Oznakowanie poziome:

- pasy ruchu dla przeciwnych kierunków rozdzielono liniami podwójnymi ciągłymi **P-4**,
- linię P-4 w rejonie zjazdów i skrzyżowań zastąpiono liniami przerywanymi szerokimi **P-1e**, lub zastosowano linię **P-6**,
- kierunki ruchu na skrzyżowaniach i w miejscach charakterystycznych oznakowano za pomocą strzałek kierunkowych malowanych na jezdni,
- na wlotach skrzyżowań zastosowano linie zatrzymania bezwzględnego **P-12** lub warunkowego **P-13**,
- miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych należy rozmalować piktogramami **P-24** na nawierzchni koloru niebieskiego,
- przejścia dla pieszych oznakować liniami **P-10** z linią warunkowego zatrzymania od strony najazdu **P-14** oraz przejazd dla rowerzystów **P-11**.

Oznakowanie pionowe:

- wloty skrzyżowań dróg podporządkowanych zaprojektowano ze znakami **B-20** (STOP) lub **A-7** (ustąp pierwszeństwa), natomiast wloty dróg z pierwszeństwem przejazdu ze znakami **D-1** (droga z pierwszeństwem),
- zastosowano znaki **B-2** i **D-3** w celu oznakowania dróg jednokierunkowych oraz wykluczając ruch pojazdów osobowych na placu centrum przesiadkowego (**B-2** z tabliczką „Nie dotyczy autobusów”),
- miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych oznakowano **D-18** z tabliczką **T-29**.
- przed wszystkimi przejściami dla pieszych zaprojektowano znaki **D-6**,

- na zjeździe z ul. Sikorskiego projektuje się przejazd rowerowy z przejściem dla pieszych **D-6b**.

- na wlocie ul. Dworcowej do ul. Legionów, zastosowano tablicę z kierunkami ruchu na poszczególnych pasach **F-10**.

- w obrębie inwestycji będzie obowiązywała strefa ograniczenia prędkości oznakowana za pomocą znaków **B-43** i koniec strefy **B-44**.

Szczegóły wykonania oznakowania i usytuowania znaków pokazano w części rysunkowej (rys. 2 *Plan sytuacyjny- SOR docelowa*).

### ***Organizacja ruchu na czas budowy centrum przesiadkowego***

W celu zapewnienia funkcjonowania dworca PKS (miejsca obsługi podróżnych) Inwestycję podzielono na 2 etapy. W pierwszym etapie zostanie wykonany docelowo plac parkingowy, w drugim pozostała część inwestycji.

Po zrealizowaniu etapu I robót, plac parkingowy będzie pełnił funkcję centrum przesiadkowego, które należy oznakować wg rys. 3 *Organizacja ruchu na czas budowy centrum przesiadkowego*.

Drogi manewrowe pomiędzy miejscami parkingowymi będą pełniły funkcję przystanków komunikacji zbiorowej z oznakowaniem nawierzchni linią przystankową **P-17** oraz na chodnikach dla pieszych między miejscami parkingowymi umieszczając znaki **D-15**.

Ruch wokół placu parkingowego udostępniony będzie wyłącznie dla komunikacji zbiorowej (autobusów i busów), poprzez zastosowanie znaków **B-2** z tabliczką „Nie dotyczy autobusów”.

### **VI. Uwagi końcowe.**

Znaki pionowe na projektowanych drogach zaprojektowano z grupy wielkości „małe” (M) z tarczami pokrytymi folią odblaskową 2 typu. Stalowe słupki stanowiące konstrukcję wsporczą dla tarcz znaków powinny posiadać średnicę wewnętrzną  $\geq$  min. 5 cm. Oznakowanie poziome zaprojektowano jako **cienkowarstwowe**.

W części rysunkowej znaki projektowane pokazano jako kolorowe, zaś istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej. Znaki istniejące przewidziane do likwidacji przekreślono.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – po zrealizowaniu inwestycji – 31 grudnia 2018 r.