

Egz. do uzgodnień

TYTUŁ INWESTYCJI:	Przebudowa ulicy Kościelnej w Kleszczelach
INWESTOR:	Miasto Kleszczele ul. 1-go Maja 17-250 Kleszczele
STADIUM:	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
ZAKRES:	Skrzyżowanie ulicy Kościelnej z Białowieską
BRANŻA:	drogowa,
PROJEKTANT:	mgr inż. Krzysztof Karabin Upr.do proj. bez ograniczeń w spec. drogowej MAZ/0122/POOD/08

28.08.2012 r.

Zawartość opracowania

I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	4
1. Przedmiot i zakres opracowania	4
2. Przepisy formalno-prawne	4
3. Stan istniejący	4
4. Stan projektowany	4
5. Warunki techniczne dla znaków drogowych	5
6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	5
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	6
Rys.1 – Lokalizacja inwestycji	7
Rys. 2 – Plan oznakowania	8

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa **ulicy Kościelnej w Kleszczelach**. Celem przebudowy drogi jest poprawa warunków komunikacyjnych w granicach istniejącego pasa drogowego.

Niniejsze opracowanie przedstawia organizację ruchu na skrzyżowaniu ulicy Kościelnej z Białowieską.

2. Przepisy formalno-prawne

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- [1]. Mapa zasadnicza w skali 1:1000
- [2]. 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. 1999 r. Nr 43 poz. 430);
- [3]. Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia 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. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.);
- [4]. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1997 r. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami);
- [5]. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego.

3. Stan istniejący

Istniejący odcinek ulicy posiada przekrój uliczny, obramowany obustronnie krawężnikami oraz częściowymi chodnikami. Jezdnia szer. 5,5 m posiada nawierzchnię z brukowca, częściowo zniszczoną po robotach związanych z budową kanalizacji sanitarnej.

Ulica na długości projektowanego odcinka krzyżuje się z ulicą Krótką, Puszkina – drogi gminne oraz ulicą Białowieską – droga powiatowa.

Skrzyżowanie jest aktualnie oznakowane w zakresie wyznaczenia pierwszeństwa przejazdu ulicą Białowieską znakami D-1 oraz wlotu podporządkowanego znakiem A7 na ulicy Kościelnej.

4. Stan projektowany

Projektowane zagospodarowanie terenu przedstawiono na rys. 2. Projektowane elementy branży drogowej to jezdnia o nawierzchni bitumicznej, zjazdy z betonowej kostki brukowej oraz chodniki z nawierzchnią z betonowych płyt chodnikowych.

Parametry techniczne projektowanego odcinka ulicy:

- jezdnia nawierzchnia bitumiczna – 5,5 m
- chodniki nawierzchnia płyt chodnikowych – 1,25- 2,0 m,

Skrzyżowanie z ulicą Białowieską zostanie dowiązane sytuacyjnie i wysokościowo do wykonanej nawierzchni jezdni i chodników drogi powiatowej.

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Krawężniki obramowujące jezdnię zostaną ustawiony ze światłem 6cm, a w miejscach przejść dla pieszych i na zjazdach – 2cm.

Projektowana organizacja ruchu na skrzyżowaniu z drogą powiatową – ulicą Białowieską - przewiduje oznakowanie:

- ✓ zamiana oznakowania wlotów podporządkowanych na znak B-20;
- ✓ wyznaczenie przejścia dla pieszych (poziomo i pionowo) na wlocie ulicy Kościelnej

5. Warunki techniczne dla znaków drogowych

Projektowane znaki pionowe B-20 i D6 powinny być rozmiaru średniego. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2.

Znaki należy ustawiać w odległościach $0,5 \div 2,0$ m od zewnętrznej krawędzi jezdni do krawędzi tablicy znaku. Tablice znaków należy zawieszać na wysokości min. 2,2 m od dolnej krawędzi tablicy do poziomu chodnika lub 2,0 m w przypadku umieszczania znaku poza chodnikiem. Tablice znaków pionowych należy mocować na słupkach stalowych ocynkowanych. Odchylenie tarczy powinno być w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni i powinno wynosić około 5o w kierunku jezdni. Odległość pomiędzy ustawionymi znakami powinna wynosić nie mniej niż 10 m. Konstrukcje wsporcze urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny być stabilne i nie powodować zagrożenia dla uczestników ruchu.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako grubowarstwowe.

Znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny spełniać wymagania techniczne zawarte w Załączniku nr 1-4 do Rozporządzenia 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. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.).

6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się bezpośrednio po zakończeniu robót związanych z budową ulicy.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys.1 – Lokalizacja inwestycji

Rys. 2 – Plan oznakowania