

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
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.

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.

Aktualnie oznakowane są wloty podporządkowane w zakresie znaków A7 wlot ulicy Krótkiej, Puszkina oraz wlot ulicy Kościelnej w rejonie skrzyżowania z ulicą Białowieską (droga powiatowa)

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,

W ramach robót na skrzyżowaniu z ulicą Puszkina uporządkowana zostanie jego geometria. Skrzyżowanie zostanie utrzymane w dotychczasowym kształcie z wyspą pomiędzy wlotami ulicy Puszkina.

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 przewiduje oznakowanie:

- ✓ wlotów nadrzędnych (ulica Kościelna) na skrzyżowaniu z ulicą Puszkina i Krótką znakami D1;
- ✓ zamiana oznakowania wlotów podporządkowanych na znaki B-20;
- ✓ wskazanie zasad organizacji ruchu na skrzyżowaniu z ulicą Puszkina z racji dwóch, zlokalizowanych blisko siebie, rozdzielonych wyspą środkową, wlotów tej ulicy;
- ✓ wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h z racji łuku poziomego o dużym kącie zwrotu trasy i małym promieniu;
- ✓ wyznaczenie przejść dla pieszych (poziomo i pionowo) na skrzyżowaniach oraz w miejscach gdzie projektowana szerokość chodnika jest mniejsza od 1,25 (z racji istniejącego przebiegu linii rozgraniczających) co uniemożliwia swobodne przechodzenie pieszych,

5. Warunki techniczne dla znaków drogowych

Znaki pionowe (droga gminna) powinny być rozmiaru małego. Wyjątek stanowią znaki A-7, B-20 i D6, które powinny być rozmiaru średniego. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 1, wyjątek stanowią znaki A-7, B-20, D-6 gdzie lica 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 5° 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