

## SPIS TREŚCI

### I. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

II. Zakres opracowania

III. Stan istniejący

IV Charakterystyka ruchu

V. Stan projektowany

VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

b) Oznakowanie poziome

### II. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny	1:10000
2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu	1:500
3. Przekrój normalny wyniesienia	1:50

## **OPIS TECHNICZNY**

### **I. Podstawa opracowania**

- Umowa z Inwestorem
- Aktualny podkład mapowy – skala 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)
- Zał. 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),
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. nr 1137 z późniejszymi zmianami).
- Wizja w terenie,

### **II. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji dla zadania polegającego na przebudowie ul. Klonowej w Trzcielu.

Zakres całego opracowania zlokalizowany jest w pasie drogowym drogi gminnej, ulicy Klonowej.

Początek inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu ul. Klonowej z ul. Łąkową km 0+000.00 koniec na skrzyżowaniu z ul. Dębową km 0+218.13. Długość odcinka objętego przebudową 218.13m.

W ramach inwestycji zakłada się:

- rozebranie istniejącej konstrukcji jezdni, zjazdów oraz chodników,
- wykonanie koryta pod projektowaną konstrukcję jezdni, zjazdów i chodników,
- zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu rurami dwudzielnymi,
- wymianę wpustów deszczowych na wpusty jezdniowo krawężnikowe,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni, zjazdów i chodników,
- wykonanie humusowania i obsiania trawą terenów nieumocnionych.
- wykonanie kanału technologicznego,
- przebudowę skrzyżowania ul. Klonowej z ul. Łąkową,
- przebudowę skrzyżowania ul. Klonowej z Dębową,
- wykonanie wyniesionej tarczy skrzyżowania ul. Klonowej i Dębowej,
- odtworzenie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,

### **III. Stan istniejący**

W stanie istniejącym ul Klonowa posiada nawierzchnię bitumiczną oraz z betonowej kostki brukowej o szerokości 6,00m. Nawierzchnia jezdni ograniczona jest krawężnikami

betonowymi. W pasie drogowym występują chodniki dla pieszych z betonowej kostki brukowej. Konstrukcja chodników ograniczona jest obrzeżami betonowymi 8x30.

Zjazdy na przyległe posesje wykonane są z betonowej kostki brukowej..

Odwodnienie jezdni odbywa się do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz w przyległy teren pasa drogowego.

#### **IV Charakterystyka ruchu**

W zakresie inwestycji odbywa się generalnie ruch lokalny związany z funkcjonowaniem osiedla domów jednorodzinnych.

#### **V. Stan projektowany**

Przebudowywany układ mieści się w pasie drogowym ul. Klonowej, drogi publicznej o klasie technicznej "L", kategorii ruchu KR-2, prędkości projektowej  $V_p=40\text{km/h}$ .

Początek opracowania przyjęto na skrzyżowaniu ul. Klonowej z ul. Łąkową. Zaprojektowano skrzyżowanie typu "T". Szerokość jezdni na wlotach to 6,00m promienie łuków wyokrąglających  $R=14,00$  i  $16,00\text{m}$ . Zakres przebudowy wlotów ul. Łąkowej zakończono na końcu łuków wyokrąglających krawędzie jezdni ul. Klonowej i Łąkowej.

Jezdnię ul. Klonowej zaprojektowano o szerokości 6,00m z betonowej kostki brukowej koloru szarego. Konstrukcję jezdni ograniczono krawężnikami betonowymi 15x30 na ławie betonowej z oporem.

Obustronnie zaprojektowano chodnik dla pieszych odsunięty od jezdni o szerokości 1,5m z betonowej kostki brukowej koloru szarego. Konstrukcję chodnika ograniczono obrzeżami betonowymi 8x30 na ławie betonowej z oporem.

W ramach inwestycji zakłada się wykonanie nowych nawierzchni zjazdów na przyległe posesje z betonowej kostki brukowej koloru grafitowego. Między konstrukcją zjazdu i jezdni oraz na granicy pasa drogowego zaprojektowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22 na ławie betonowej z oporem. Na prostopadłych do jezdni krawędziach zjazdu zaprojektowano opornik betonowy 12x25 na ławie betonowej z oporem.

Koniec opracowania znajduje się na skrzyżowaniu ul. Klonowej z Dębową. W obszarze skrzyżowania zaprojektowano wyniesioną tarczę wraz z przejściem dla pieszych na wlocie ul. Klonowej. Jezdnia ul. Klonowej posiada szerokość 6,00m ul. Dębowej 6,00 i 5,50m. Krawędzie jezdni ul. Klonowej i Dębowej wyokrąglono łukami o promieniach 8,00m

##### **Konstrukcja jezdni**

- betonowa kostka brukowa gr. 8cm kolor szary
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 gr. 25cm

##### **Nawierzchnia chodnika**

- betonowa kostka brukowa kolor szary gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm

##### **Nawierzchnia zjazdu**

- betonowa kostka brukowa kolor grafit gr. 8cm
- podsypka cementowo piaskowa gr. 3cm

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm

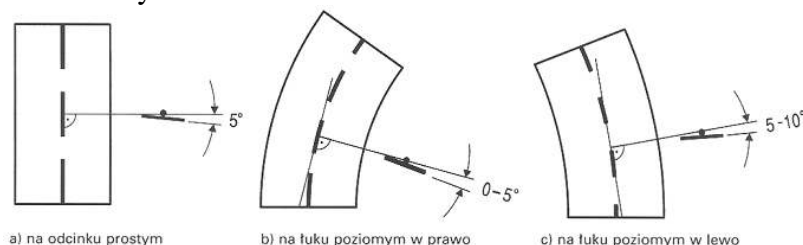
Nawierzchnię jezdni ograniczono krawężnikami betonowymi 15x30 na ławie betonowej z oporem C12/15. W miejscach zjazdów zaprojektowano krawężniki betonowe najazdowe 15x22 na ławie betonowej C12/15 z oporem. Na prostopadłych krawędziach zjazdów zaprojektowano oporniki betonowe 12x25 na ławie betonowej C12/15 z oporem. Nawierzchnię chodników ograniczono obrzeżami betonowymi 8x30 na ławie betonowej z oporem C12/15.

Jezdnię ul. Klonowej należy wykonać w przekroju daszkowym o pochyleniu poprzecznym 2,00%. Chodniki dla pieszych należy wykonać w pochyleniu poprzecznym 2,00% w kierunku jezdni.

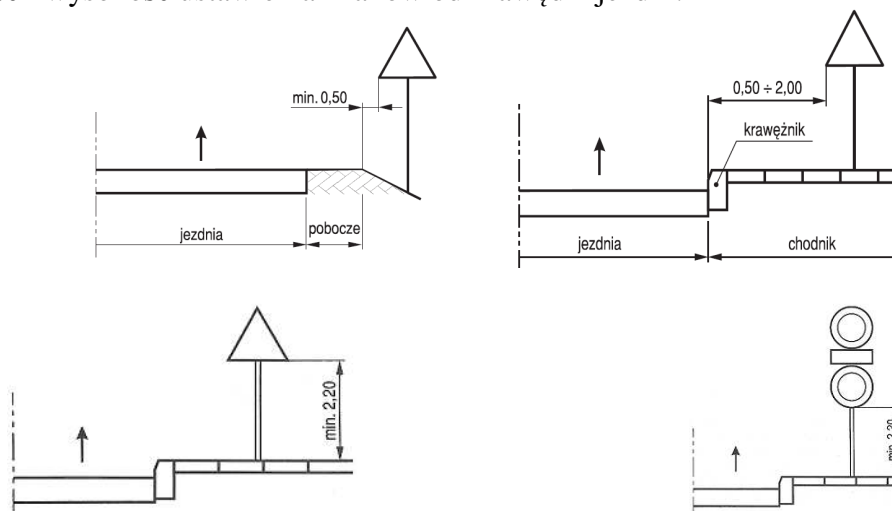
## VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

### Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
małe	M	750	600		600

## VII. Opis organizacji ruchu

#### a) Oznakowanie pionowe

Znaki opisane jako projektowane należy ustawić jako nowe w zakresie tablic i słupków.

Znaki opisane jako istniejące należy pozostawić bez zmian.

Znaki opisane jako usuwane należy zdemontować w zakresie tarczy i słupka.

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2.

Należy ustawić znaki z grupy wielkości małe.

Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Projektowane znaki nowe

Nazwa	Szt.	Stan
D-6	2	Projektowany - mały
D-1	1	Projektowany - mały
D-2	1	Projektowany - mały
A-11a	3	Projektowany - mały
T-1	3	Projektowany - mały
B-43	2	Projektowany - mały
B-44	1	Projektowany - mały
A-5	3	Projektowany - mały
Razem		16

#### b) Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe koloru białego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Zestawienie oznakowania

Symbol znaku poziomego	Ilość na jednostkę		Ilość [mb/szt.]	Powierzchnia [m2]
Strzałki i inne symbole				
P-25	0,272	m <sup>2</sup> /mb	9	2,1
P-10	0,5	m <sup>2</sup> /mbs	6	12
P-14	0,0375	m <sup>2</sup> /mb	3,5	1,3
SUMA				15,40

Termin wprowadzenia: do lutego 2022.

Opracował: mgr inż. Marcin Jurewicz