



DROGOWIEC Sp. z o.o.

DROGOWIEC Sp. z o.o.
ul. Zwierzyniecka 10 lok. 3; 15-333 Białystok
tel. 796 166 476; e-mail: biuro@spdrogowiec.pl
KRS 0000583625; NIP: 9662100389; REGON: 362887758

Egz.

NAZWA OBIEKTU: Przebudowa ul. Dębowej w Pisz



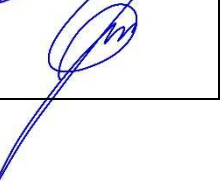
STADIUM: PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ADRES: Pisz
Os. Wschód
Dębowa

INWESTOR: Gmina Pisz
ul. Gustawa Gizewiusza 5
12-200 Pisz



ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

Branża	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Drogowa Projektował:	mgr inż. Łukasz Milewski	PDL/0098/POOD/11 PDL/BD/0030/12	
Drogowa Projektował:	mgr inż. Paweł Sietejko	PDL/0103/POOD/12 PDL/BD/0017/13	
Drogowa Projektował:	mgr inż. Piotr Jakubecki	PDL/0037/POOD/10 PDL/BD/0131/10	

Białystok, 30.10.2018

Spis zawartości opracowania

I. Część opisowa

Strona tytułowa

Spis zawartości opracowania

Opis techniczny

II. Część rysunkowa

Rys. nr 0 – Plan orientacyjny; skala 1:10000

Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny- skala 1:500

III. Załączniki

zatwierdzenie Burmistrza Pisza

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu ulicy Dębowej w Piszcu.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa z Inwestorem,
- aktualny podkład geodezyjny w skali 1:500,
- uzgodnienia z Inwestorem,
- inwentaryzacja istniejących urządzeń drogowych,
- obowiązujące przepisy, normy i wytyczne m.in.:
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.Nr 177 z dnia 14.10.2003 r.);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 z dnia 12.10.2002 r.);
- Załączniki 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

3. ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. Stan istniejący

Ulica zlokalizowana jest na osiedlu Wschód w Piszcu i przebiega przez teren o zabudowie jednorodzinnej. Na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię żwirową bez wydzielonych ciągów pieszych. Jej stan jest zły, pogorszony dodatkowo brakiem skutecznego odwodnienia czego skutkiem są liczne zastoiska wody.

Ul. Dębowa stanowi połączenie pomiędzy ul. Kowieńską i Sosnową (odrębne opracowanie projektowe), a także łączy się z ul. Brzozową (również odrębne opracowanie projektowe). Skrzyżowania zaprojektowano jako zwykle – trójwlotowe.

3.2. Przewidywane zmiany zagospodarowania terenu

Zmiany w zagospodarowaniu terenu objętego inwestycją będą polegały na:

- budowie jezdni, skrzyżowań, chodników wraz z opaskami oraz zjazdów,
- budowie infrastruktury technicznej – odwodnienia drogowego,
- rozbiórce kolidujących elementów drogowych tj. krawężniki, obrzeża, nawierzchni oraz ogrodzeń.

3.3. Stan projektowany – parametry techniczne

Parametry techniczne:

- Klasa drogi: D,
- Kategoria ruchu: KR1,
- Szerokość jezdni: 5,5 m,
- Szerokość chodników: 2,0 m,
- Szerokość opasek: 0,5 m,
- Szerokość pasa drogowego: 12,0 m.

Ulica w planie

Początek projektowanej osi przyjęto na skrzyżowaniu z ul. Sosnową, koniec zaś na skrzyżowaniu z ul. Kowieńską. Oś o długości 140.95 m składa się z odcinków prostych oraz łuku poziomego o $R=80$ m.

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,5 m z jednostronnym chodnikiem po stronie lewej o szerokości 2,0 m. Po stronie prawej zaprojektowano opaskę jezdni szer. 0,5 m.

Zjazdy indywidualne zaprojektowano o szerokości 4,0 ze skosami 1:1 w miejscach istniejących bram wjazdowych. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi należy dostosować do jej ukształtowania. Na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne zjazdu nie powinno być większe niż 5,0%, a na dalszym odcinku – nie większe niż 15,0%.

4. NATĘŻENIE RUCHU

Natężenie ruchu na projektowanych ulicach jest niewielkie i związane z obsługą zabudowy jednorodzinnej. Na podstawie obserwacji podczas wizji lokalnych stwierdzono, iż największe natężenie ruchu występuje w szczycie porannym i popołudniowym (wyjazd i powrót z pracy). W większości są to pojazdy osobowe z niewielkim odsetkiem pojazdów ciężarowych (pojazdy służb komunalnych).

Nie należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu wraz z budową ulicy, gdyż charakter ulicy jako drogi dojazdowej do zabudowań jednorodzinnych nie ulegnie zmianie.

5. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt przewiduje wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h na ul. Sosnowej, ul. Grabowej, ul. Jaworowej, ul. Dębowej, Brzozowej, ul. Topolowej,

Wszystkie skrzyżowania zaprojektowano jako zwykłe. Przecięcia krawędzi jezdni na skrzyżowaniach wyokrąglono łukami o promieniach od 8,0 m do 12,0m.

Zakres opracowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na rysunku nr 1.

Oznakowanie pionowe

Zakres projektowanego oznakowania pionowego obejmuje:

- oznakowanie skrzyżowań;
- oznakowanie przejść dla pieszych;

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków pionowych:

- znaki pionowe istniejące pokazano jako czarno-białe oraz podano oznaczenia wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki pionowe projektowane pokazano poprzez ich podkolorowanie oraz podanie oznaczeń wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki przeznaczone do likwidacji lub wymiany – znaki szare przekreślone.

Symbol znaku	Ilość [szt.]
A-7	5
D-1	4
D-2	2
D-6	4

Znaki pionowe należy zastosować z grupy znaków małych w II klasie odbłaskowości.

Oznakowanie pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.

Oznakowanie poziome

Zakres projektowanego oznakowania poziomego obejmuje:

- oznakowanie przejść dla pieszych.

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków poziomych:

- znaki poziome istniejące pokazano jako zielone,
- znaki poziome projektowane pokazano jako czerwone.

Wykaz poziomych znaków projektowanych na jezdni:

Symbol znaku	Ilość/długość [szt./m]	Uwagi
P – 10	11,0	szer. 4,0m


Oznakowanie poziome na jezdni wykonać jako cienkowarstwowe.

Oznakowanie poziome musi spełniać wymagania podane w SST.

6. Termin realizacji inwestycji i wprowadzenie organizacji ruchu

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest III 2018 -IV kwartał 2019r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

Branża	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Drogowa Projektował:	mgr inż. Łukasz Milewski	PDL/0098/POOD/11 PDL/BD/0030/12	
Drogowa Projektował:	mgr inż. Paweł Sietejko	PDL/0103/POOD/12 PDL/BD/0017/13	
Drogowa Projektował:	mgr inż. Piotr Jakubecki	PDL/0037/POOD/10 PDL/BD/0131/10	