



DROGOWIEC Sp. z o.o.

DROGOWIEC Sp. z o.o.
ul. Zwierzyniecka 10 lok. 3; 15-333 Białystok
tel. 505 031 332; e-mail: biuro@spdrogowiec.pl
KRS 0000583625; NIP: 9662100389; REGON: 362887758

Egz.

NAZWA OBIEKTU: Ulica 010KZ na odcinku od ul. 1 Maja do ul. Szpitalnej w Wysokiem Mazowieckiem

STADIUM: **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU – aneks do projektu zatwierdzonego 10.04.17 r.**

ADRES: Wysokie Mazowieckie
ul. 1 Maja, Szpitalna

INWESTOR: **Gmina Miejska Wysokie Mazowieckie
ul. Ludowa 15
18-200 Wysokie Mazowieckie**



ZESPÓŁ AUTORSKI:

Branża	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Drogowa Projektował:	mgr inż. Łukasz Milewski	PDL/0098/POOD/11 PDL/BD/0030/12	
Współpraca:	mgr inż. Paweł Grzybek		

Białystok 18.04.2017

Spis zawartości opracowania

I. Część opisowa

Strona tytułowa.....	1
Spis zawartości opracowania	2
Opis techniczny	5

II. Część rysunkowa

Rys. nr 1 – Plan orientacyjny; skala 1:15000	8
Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny; skala 1:500.....	10

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu ulicy 010KZ w Wysokiem Mazowieckiem.

Projektowana organizacja ruchu obejmuje nową geometrię oraz oznakowanie pionowe i poziome. Celem opracowania jest ustalenie organizacji ruchu na projektowanych ulicach.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie Inwestora
- mapa zasadnicza w skali 1:500,
- obowiązujące przepisy i wytyczne,
- wizje lokalne w terenie,
- Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 03.07.2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia,
- Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 23.09. 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. Stan istniejący

Przedmiotowa ulica zostanie zlokalizowana w południowej części miasta Wysokie Mazowieckie i będzie stanowić połączenie ul. 1 Maja z ul. Szpitalną. W chwili obecnej teren, po którym będzie przebiegać projektowana ulica jest niezabudowany oraz niezagospodarowany, który zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego (UCHWAŁA NR XXXVII/141/05 RADY MIASTA WYSOKIE MAZOWIECKIE z dnia 24 listopada 2005 r.) zostanie przeznaczony pod budownictwo jednorodzinne.

3.2. Przewidywane zmiany zagospodarowania terenu

Zmiany w zagospodarowaniu terenu objętego inwestycją będą polegały na:

- budowie jezdni, chodników, ciągów pieszo-rowerowych i zjazdów,
- zagospodarowaniu zieleni w granicach istniejącego i projektowanego pasa drogowego,
- rozbiórce i budowie infrastruktury.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Założenia projektowe:

- klasa drogi – Z,
- kategoria ruchu –KR3,
- szerokość jezdni – 7,0 m,
- szerokość chodników – 1,5 m i 2,0 m,
- szerokość ścieżki rowerowej – 2,0 m

4.2. Ulica w planie

Ulica stanowić będzie główny ciąg komunikacyjny łączący ul. 1 Maja z ul. Szpitalną. W związku z tym jej jezdnię zaprojektowano o szerokości 7,0 m obramowaną krawężnikiem betonowym 20x30 cm. Na całej długości odcinka przewidziano obustronny chodnik o szerokości 1,5 m oraz ścieżkę rowerową o szer. 1,5 m oddzielone od jezdni pasem zieleni.

Budowa projektowanej ulicy prowadzona będzie w projektowanych liniach rozgraniczających.

Początek projektowanej trasy ulicy założono w osi ul. 1 Maja, koniec zaś w osi ul. Szpitalnej. Oś składa się z odcinków prostych oraz łuków kołowych o promieniach $R=200$ m i $R=500$ m. Ponadto przewidziano wykonanie brakujących odcinków ul. Sucharskiego oraz ul. Raginisa (jezdnie o szerokości 6,0 m i chodniki o szerokości 2,0 m).

4.3. Ulica w przekroju podłużnym

Projektowaną niweletę ukształtowano mając na uwadze konieczność odprowadzenia wód opadowych i roztopowych grawitacyjnie do istniejących kanałów deszczowych. Początek i koniec projektowanej ulicy dowiązано wysokościowo do ul. 1 Maja i ul. Szpitalnej. Ponadto w miarę możliwości dowiązано się do istniejącej rzeźby terenu, a także do istniejących nawierzchni ulic: Raginisa i Sucharskiego.

W odległości do 20,0 m od skrzyżowań pochylenia podłużne nie przekraczają 3,0%, natomiast na pozostałych odcinkach ukształtowano je ze spadkami nie przekraczającymi 6%.

4.4. Przekroje normalne i konstrukcje nawierzchni

Jezdnie o szerokości 6,0 m i 7,0 m ze spadkiem daszkowym i pochyleniem 2,0 %. Chodniki przyległe do jezdni o szerokości 2,0 m i 1,5 m oddzielone od jezdni zieleńcem ze spadkiem 2,0% w kierunku jezdni. Ścieżka rowerowa o szerokości 2,0 m ze spadkiem 2,0% w kierunku jezdni oddzielona od niej zieleńcem.

Do obramowania jezdni ulicy zastosowano krawężnik betonowy 20x30 cm ustawiony ze światłem 12 cm. Krawężnik betonowy najazdowy 20x22 cm ze światłem 4 cm zastosowano na zjazdach indywidualnych na prywatne posesje, natomiast na przejściach dla pieszych zastosowano krawężnik 20x30 cm ze światłem 1 cm.

Do obramowania chodników zastosowano obrzeża betonowe 6x20 cm. Do obramowania zjazdów zastosowano obrzeża betonowe 8x30 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, gr. 5 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, gr. 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego, gr 7 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 25 cm.

Konstrukcja nawierzchni chodników nr 1:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej, gr. 6 cm,
- podsypka cementowo piaskowa gr. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, gr. 10 cm.

Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, gr. 3+3 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, gr. 15 cm.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej czerwonej, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo piaskowa gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, gr. 15 cm.

4.5. Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Zaprojektowano chodniki o pochyleniach podłużnych i poprzecznych nie przekraczających dopuszczalnych pochyłeń z uwagi na ruch osób niepełnosprawnych. Na skrzyżowaniach zastosowano rampy oraz płytki betonowe o fakturze rozpoznawalnej przez osoby niewidome.

5. ORGANIZACJA RUCHU

Skrzyżowanie przedmiotowej ul. z ul. 1 Maja objęto opracowaniem przebudowy drogi krajowej nr 66. Skrzyżowanie z ul. Szpitalną zaprojektowano jako czterewłotowe, skanalizowane. Wprowadzono dodatkowy pas do skrętu w lewo na wlocie ul. Szpitalnej od strony granicy miasta. Zachowano pierwszeństwo przejazdu dla pojazdów poruszających się ul. Szpitalną. Pozostałe skrzyżowania zaprojektowano jako zwykle trzywłotowe z pierwszeństwem przejazdu dla ul. 010KZ. Wzdłuż przedmiotowej ulicy zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy, przy czym część ciągu o szerokości 2,0 m przeznaczoną dla rowerzystów zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej. Na przecięciu drogi dla rowerów ze zjazdami indywidualnymi zachowano ciągłość nawierzchni DDR. Całokształt projektowanej organizacji ruchu został przedstawiony na rys. nr 2.

5.1. Oznakowanie pionowe - zakres opracowania i oznaczenia

Zakres projektowanego oznakowania pionowego obejmuje:

- oznakowanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów
- oznakowanie wlotów skrzyżowań,
- oznakowanie odcinków pomiędzy skrzyżowaniami

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 pionowe należy zastosować z grupy znaków średnich w II klasie odblaskowości.

Znaki dotyczące ciągów pieszo-rowerowych należy zastosować z grupy znaków małych w II klasie odblaskowości.

Oznakowanie pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.

5.2. Oznakowanie poziome - zakres opracowania i oznaczenia

Zakres projektowanego oznakowania poziomego obejmuje:

- oznakowanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów
- oznakowanie wlotów skrzyżowań,
- oznakowanie odcinków pomiędzy skrzyżowaniami

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków poziomych:

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

Oznakowanie poziome na jezdni wykonać jako cienkowarstwowe z wyjątkiem grubowarstwowych linii wibracyjnych.

Oznakowanie poziome musi spełniać wymagania podane w SST.

6. TERMIN WPROWADZENIA I PRZYWRÓCENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu – III kwartał 2018r.

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

Branża	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Drogowa Projektował:	mgr inż. Łukasz Milewski	PDL/0098/POOD/11 PDL/BD/0030/12	
Współpraca:	mgr inż. Paweł Grzybek		