

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT: *Rozbudowa ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Goździkowskiej do ul. Grottgera i przebudowa ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Grottgera do ul. Matejki.*

INWESTOR: *Burmistrz Miasta Łapy
ul. Sikorskiego 24
18-100 Łapy*

STADIUM: ***PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU***

ZESPÓŁ AUTORSKI:

BRANŻA DROGOWA

PROJEKTANT : *mgr inż. Marek Gwiazdowski
Bł/46/02*

WSPÓŁPRACA: *mgr inż. Krzysztof Kulesza*

SPRAWDZAJĄCY : *mgr inż. Adam Sosnowski
Bł/45/02*

CZĘŚĆ OPISOWA

CZĘŚĆ OPISOWA.....	2
Spis zawartości	2
KARTY UZGODNIENÍ	3
Opis techniczny.....	5
1. Przedmiot i zakres inwestycji.....	5
2. Podstawa opracowania.....	5
3. Istniejący stan zagospodarowania	6
4. Rozwiązania projektowe	6
5. Uwagi końcowe.....	8
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
rys.1 Plan orientacyjny skala 1:10000	9
rys.2.Plan sytuacyjny skala 1:500.....	10

KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu związanej z rozbudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Goździkowskiej do ul. Grottgera i przebudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Grottgera do ul. Matejki.

L.p.	Instytucja (pieczęć i podpis)
1.	Urząd Miejski w Łapach

KARTY UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu związanej z rozbudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Goździkowskiej do ul. Grottgera i przebudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Grottgera do ul. Matejki.

L.p.	Instytucja (pieczęć i podpis)
2.	Starostwo Powiatowe w Białymstoku

Opis techniczny

do projektu stałej organizacji ruchu związanej z rozbudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Goździkowskiej do ul. Grottgera i przebudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Grottgera do ul. Matejki.

1. Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związanej z rozbudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Goździkowskiej do ul. Grottgera i przebudową ul. Korczaka w Łapach na odcinku od ul. Grottgera do ul. Matejki.

Niniejsze opracowanie zawiera rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe, oraz projekt stałej organizacji ruchu.

2. Podstawa opracowania

- a) zlecenie Inwestora
- b) mapa zasadnicza w skali 1:500
- c) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami);
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 117 poz. 1729);
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” Załącznik 1-4 (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.);
- f) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999r.);
- g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 329);
- h) Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 roku poz. 1393);

3. Istniejący stan zagospodarowania

W stanie istniejącym, w obrębie opracowania, omawiany odcinek drogi gminnej przebiega przez teren zabudowany. Droga stanowi połączenie pomiędzy ul. Goździkowską, ul. Kossaka, ul. Grotgiera, ul. Makowskiego, ul. Dunikowskiego i dalej z ul. Jana Matejki w Łapach. Wzdłuż drogi zlokalizowane są tereny o charakterystyce mieszkalnej z zabudową jednorodziną. W okolicy skrzyżowania ul. Korczaka z ul. Goździkowską zlokalizowany jest szpital.

W stanie istniejącym, w obrębie opracowania, droga gminna ul. Korczaka posiada przekrój uliczny, nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 7,0 m. Nawierzchnie utwardzone są w stanie przeciętnym, spękanie, z ubytkami, niespełniające wymagań dotyczących równości podłużnej i poprzecznej. Istniejące obustronne chodniki dla pieszych o szerokości od 1,3 m do 3,5 m (w rejonie przejazdu rowerowego- ciągu pieszo- rowerowego) posiadają nawierzchnię z płyt betonowych. Chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni oraz poza zieleńcem. Przy ul. Korczaka rejonie szpitala umiejscowiona jest zatoka postojowa o dł. ok 45,0 m i głębokości 2,6 m, w sąsiedztwie skrzyżowania z ul. Dunikowskiego zlokalizowana jest zatoka postojowa o dł. 60,0 m. Przez ul. Korczaka w rejonie skrzyżowania z ul. Goździkowską wytyczono przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym. W ciągu ul. Korczaka w zakresie opracowania występują łącznie trzy przejścia dla pieszych.

Występują zjazdy do posesji (publiczne i indywidualne) o nawierzchni bitumicznej lub z betonowej kostki brukowej lub betonowej oraz skrzyżowania z drogami bocznymi o nawierzchni bitumicznej lub z betonowej kostki brukowej.

W ciągu drogi oznakowanie poziome występuje jedynie w rejonie skrzyżowań z ul. Goździkowską i ul. Wyszyńskiego i w rejonie przejść dla pieszych. Oznakowanie poziome składa się ze znaków P-4, P-10, P-11, P-12, P-14.

Oznakowanie pionowe składa się ze znaków A-7, A-26, B-20, D-1, D-2, D-4a, D-6, D-6b, D-40, D-41.

Część pasa drogowego pokryta jest humusem, drzewami i krzewami.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Rozwiązania sytuacyjno- wysokościowe:

Zaprojektowano fragment drogi gminnej klasy D o długości 375 m z jezdnią bitumiczną o szerokości od 6,0m w rejonie zatoki postojowej do 7,0 m (4,5 m jezdni drogi manewrowej). Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi gminnej została zaprojektowana dla kategorii obciążenia ruchem KR2. W zakresie opracowania droga posiadać będzie przekrój uliczny. Po obu stronach zlokalizowane zostały chodniki dla pieszych zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni, za zieleńcem lub za zatoką postojową, o szerokości od 1,5 m do 3,71 m.. Całość trasy w planie składa się z odcinka prostego.

Włączenia dróg bocznych zrealizowano jako skrzyżowania lub zjazdy o nawierzchni bitumicznej, których przecięcia jezdni zostały wyokrąglone łukami kołowymi. Skrzyżowanie ul. Korczaka z ul. Goździkowską zaprojektowano jako zwykłe, krawędzie przecięcia jezdni wyokrąglono łukami o promieniach $R=15,0$ m.

Projektowana droga posiada przekrój uliczny, gdzie obramowanie stanowi krawężnik betonowy. Zaprojektowano zatoki postojowe i drogę manewrową do obsługi miejsc postojowych o nawierzchni z betonowej kostki brukowej obramowanej krawężnikiem betonowym pełnej wysokości lub krawężnikiem betonowym najazdowym. Chodniki dla pieszych przewidziano o szerokości od 1,5 m- 2,0 m, ciąg pieszo- rowerowy posiada szerokość 3,5 m, obramowanie chodników stanowi obrzeże betonowe.

W celu poprawy warunków ruchu na ul. Korczaka i zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu zaprojektowano jezdnię dodatkową o dł. ok. 67 m, obsługującą dodatkowe miejsca postojowe.

Przewidziano zjazdy indywidualne i publiczne do sąsiadujących działek o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

Zaprojektowano zjazdy indywidualne o szerokości jezdni 3,5m- 4,5m, przecięcia krawędzi zjazdów z krawędzią jezdni zrealizowano za pomocą skosów 1:1 na dł. 1,5m. Wszystkie zjazdy posiadać będą pobocza o szerokości 0,75m. Pobocza zjazdów zlokalizowanych w przekroju ulicznym (w ciągu chodnika dla pieszych) posiadają nawierzchnię jak na chodniku.

Zaprojektowano zjazdy publiczne o szerokości jezdni 5,0-6,0m, przecięcia krawędzi zjazdów z krawędzią jezdni zrealizowano za pomocą łuków kołowych o promieniu od $R=2,0-6,0$ m. Wszystkie zjazdy posiadać będą pobocza o szerokości 0,75m (gruntowe lub gruntowe z opaską o szerokości 0,5m). Pobocza zjazdów zlokalizowanych w przekroju ulicznym (w ciągu chodnika dla pieszych) posiadają nawierzchnię jak na chodniku.

Spadek poprzeczny zjazdów dostosowano do pochylenia podłużnego drogi głównej, spadek podłużny zaprojektowano w dostosowaniu do ukształtowania korony drogi głównej oraz poza koroną drogi nie większy niż 5,0 %.

Zjazdy indywidualne do posesji posiadać będą nawierzchnię ograniczoną obrzeżem betonowym 8*30 cm lub krawężnikiem betonowym najazdowym 15*22 cm. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej lub z kostki kamiennej zjazdów publicznych obramowana będzie krawężnikiem betonowym 15*30 cm lub krawężnikiem betonowym najazdowym 15*22 cm. Zjazdy do posesji zaprojektowano w dostosowaniu do projektowanej niwelety ulicy oraz rzędnych terenu na posesjach. Pochylenie poprzeczne dostosowano do niwelety drogi gminnej, pochylenie podłużne w granicach pasa drogowego nie przekracza 5,0%.

4.2. Rozwiązania w zakresie organizacji ruchu:

Oznakowanie poziome:

Zmiany w oznakowaniu poziomym polegają głównie na odtworzeniu istniejącego oznakowania poziomego w postaci linii P-12, P-4, P-11, P-10, P-14 i znaku P-23 w rejonie skrzyżowania z ul. Goździkowską, P-12 z linią P-4 w ramach skrzyżowania z ul. Dunikowskiego oraz znaku P-10 w rejonie skrzyżowania z ul. Wszyńskiego i uzupełnieniu znaku P-10 o dwa znaki P-14.

Z uwagi na zmianę rodzaju przejścia dla pieszych przy szpitali na przejście wyniesione znak P-10 należy zastąpić znakami P-10 i P-25 wraz ze znakiem P-14.

Miejsca dla niepełnosprawnych należy oznakować znakiem P-20 na niebieskim tle.

Oznakowanie pionowe:

Zmiany w oznakowaniu pionowym polegają głównie na uzupełnieniu istniejącego oznakowania o znaki D-18 z tabliczką T-29, D-1, D-3 i B-2 oraz aktywne znaki D-6 z zasilaniem energią słoneczną ustawione w miejsce dwóch istniejących znaków D-6.

5. Uwagi końcowe

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową typu 2.

Szczegóły wykonania oznakowania i usytuowania znaków pokazano w części rysunkowej. Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach oraz sposób pokazany na planszy sytuacyjnej, aby nie kolidowały z istniejącymi elementami drogi. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako cienkowarstwowe.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu rok 2022 r., po zakończeniu realizacji inwestycji.