

## **SPIS TREŚCI:**

<b>1. DANE OGÓLNE .....</b>	<b>2</b>
1.1. INWESTOR: .....	2
1.2. BIURO PROJEKTOWE: .....	2
1.3. PODSTAWA FORMALNO – PRAWNA OPRACOWANIA: .....	2
1.4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA .....	2
1.5. PODSTAWA OPRACOWANIA .....	2
<b>2. PRZEDMIOT PROJEKTU .....</b>	<b>3</b>
<b>3. OPIS OZNAKOWANIA .....</b>	<b>3</b>
<b>4. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....</b>	<b>4</b>

## **1. DANE OGÓLNE**

### **1.1. Inwestor:**

Powiat Bielski  
ul. Piastowska 40  
43-300 Bielsko-Biała

### **1.2. Biuro projektowe:**

MBD Projekt  
Marcin Zieliński  
ul. Lwowska 55/2, 34-100 Wadowice

MBD Projekt  
Dariusz Augustyn  
ul. Brzozowa 5, 34-400 Nowy Targ

### **1.3. Podstawa formalno – prawna opracowania:**

Umowa zawarta pomiędzy POWIATEM BIELSKIM, ul. Piastowska 40, 43-300 Bielsko-Biała, a konsorcjum utworzonym przez firmy – MBD Projekt Dariusz Augustyn, ul. Brzozowa 5, 34-400 Nowy Targ i MBD Projekt Marcin Zieliński, ul. Lwowska 55/2, 34-100 Wadowice.

### **1.4. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu dla przebudowy drogi powiatowej nr 4425S Czechowice – Zabrzeg - Międzyrzecze – Wapienica w miejscowości Międzyrzecze Górne.

Zakres opracowania obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- przebudowę istniejących skrzyżowań, polegającą głównie na korekcie łuków wyokrąglających oraz korekcie niwelety wlotów podporządkowanych,
- budowę ścieżki rowerowej wraz z kanalizacją deszczową,
- remont i poprawę istniejącego odwodnienia drogi w postaci rowów odkrytych, kanalizacji deszczowej oraz przepustów pod drogą i zjazdami do posesji,
- przebudowę zjazdów indywidualnych.

### **1.5. Podstawa opracowania**

- Podkład sytuacyjno-wysokościowy,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw Nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, poz. 430,

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dziennik Ustaw Nr 177 z dnia 14 października 2003 roku, poz. 1729,
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z dnia 12 października 2002 roku,
- Załączniki nr 1–4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku,
- Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym z dnia 20.06.1997r. z późniejszymi zmianami, Dziennik Ustaw Nr 98, poz. 602 z 1997r.,
- Ustawa o drogach publicznych Dziennik Ustaw z 1985 r. Nr 14, poz. 60 z późn. zm.,
- Inwentaryzacja oznakowania.

## **2. PRZEDMIOT PROJEKTU**

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu dla przebudowy drogi powiatowej nr 4425S Czechowice - Zabrzeg - Międzyrzecze - Wapienica w miejscowości Międzyrzecze Górne – Etap II od km 0+014.37 do km 0+835.00

## **3. OPIS OZNAKOWANIA**

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków planu sytuacyjnego.

Zaprojektowane znaki pionowe należą do grupy znaków średnich.

Początek opracowania zlokalizowany jest w km 0+014 na skrzyżowaniu czterowylotowym, na którym ruch regulowany jest za pomocą oznakowania pionowego. Z uwagi na zmianę przebiegu drogi z pierwszeństwem przejazdu na skrzyżowaniu, w celu podkreślenia pierwszeństwa, wprowadzono oznakowanie poziome.

Przed przejściami dla pieszych wprowadzono jednostronne znaki D-6, na jezdni zaprojektowano znaki poziome P-10, a od strony najazdu linie zatrzymania P-14.

Poza obszarem zabudowanym za pomocą znaków ostrzegawczych oznakowano wyjątkowo niebezpieczne łuki.

Na wlotach dróg podporządkowanych, na których nie został spełniony warunek widoczności, znaki A-7 „Ustąp pierwszeństwa przejazdu” wymieniono na znaki bezwarunkowego zatrzymania B-20 „Stop”.

W km około 0+200 za pomocą oznakowania pionowego oraz poziomego ograniczono dostępność. Wprowadzono ruch jednokierunkowy, projektując osobno wjazd i wyjazd.

Na niwelecie sprawdzono pochylenia podłużne i wyznaczono odcinki, na których przekraczają one 6 % w przypadku podjazdu oraz 7 % w przypadku zjazdu. Odcinki te zostały oznakowane za pomocą znaków pionowych A-22 „niebezpieczny zjazd” oraz A-23 „niebezpieczny podjazd” wraz z tabliczkami T-9 podającymi największą wartość spadku (nachylenia) z dokładnością do 1 %.

Liczby zamieszczone pod projektowanymi znakami pionowymi znajdującymi się na wlotach dróg podporządkowanych oznaczają odległość danego znaku od krawędzi drogi głównej.

Oznakowanie poziome zaprojektowano w całości jako cienkowarstwowe. Przy projektowaniu linii segregacyjnych sprawdzono widoczność zarówno pionową jak i poziomą, uzależniając wymagane odległości widoczności od dopuszczalnej prędkości na danym odcinku, dostosowując projektowane oznakowanie (odcinki pozwalające na wyprzedzanie) od warunków widoczności.

#### **4. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU**

Na odcinkach o przekroju drogowym, po zewnętrznych stronach łuków poziomych, zagęszczono słupki prowadzące ustawiając je w rozstawie zależnym od promienia łuku.

Na wyjątkowo niebezpiecznych łukach poziomych z uwagi na ich niewielkie promienie zastosowano oznakowanie tablicami prowadzącymi U-3c oraz U-3d.

Bariery ochronne stalowe U-14a będące w złym stanie technicznym wymieniono na nowe, a w miejscach brakujących zaprojektowano nowe odcinki.