

CZĘŚĆ OPISOWA

1.	Podstawa opracowania	3
2.	Przedmiot i zakres opracowania	3
3.	Charakterystyka drogi i ruchu	3
3.1.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	3
3.2.	Pomiar ruchu drogowego	3
3.3.	Projektowane zagospodarowanie terenu	3
3.4.	Pojazd miarodajny	3
3.5.	Rozwiązania budowlane i techniczne (obiekt liniowy)	3
•	<i>Jezdnia</i>	3
•	<i>Pobocza</i>	3
•	<i>Chodniki</i>	3
•	<i>Skrzyżowania</i>	3
•	<i>Zjazdy</i>	4
4.	Elementy bezpieczeństwa ruchu	4
4.1.	Zabezpieczenie ruchu kołowego	4
4.2.	Zabezpieczenie ruchu pieszego	4
5.	Opis projektowanej organizacji ruchu	4
6.	Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu	4
7.	Termin wprowadzenia oznakowania	4
8.	Uwagi:	4

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.	Orientacja, skala 1:10000	rys nr 1
2.	Stała organizacja ruchu, skala 1:500	rys nr 2

1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r „Prawo o ruchu drogowym” tekst jednolity Dz.U.2017.1260 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem; tekst jednolity Dz.U.2017.784;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych; Dz.U.2002.170.1393 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia 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; Dz.U.2003.220.2181 z późniejszymi zmianami;
- Aktualizowanej mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500;
- Wizji w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest stała organizacja ruchu dla odcinka drogi powiatowej nr 4417S Świątoszówka – Bielsko-Biała w m. Jasienica. Zakres opracowania obejmuje odcinek drogi poczynszczy od rejonu jej skrzyżowania ze "starym" dojazdem do drogi krajowej nr 1 – km 0+012.77¹ – do rejonu mostu na rzece Jasienica – km 0+362.54.

3. Charakterystyka drogi i ruchu

3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

W stanie istniejącym droga powiatowa posiada jedną dwukierunkową jezdnię o szerokości 7m z obustronnymi poboczami o minimalnej szerokości 1m. Istniejąca droga posiada bardzo dużą dostępność. W granicach pracowania występują liczne zjazdy do istniejącej zabudowy jednorodzinnej jak i do obiektów, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. Ponadto występują też dwa skrzyżowania z drogami gminnymi o znikomym znaczeniu komunikacyjnym.

W stanie istniejącym droga posiada oznakowanie poziome a także oznakowanie pionowe, które jest niekompletne w przypadku oznakowania skrzyżowań.

3.2. Pomiar ruchu drogowego

Z uwagi na zakres opracowania pomiary ruchu drogowego nie były wykonywane.

Obecnie droga prowadzi ruch wszelkich pojazdów bez ograniczeń tonażowych.

Drogą kursują autobusy komunikacji międzymiastowej.

3.3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Roboty budowlane obejmują budowę chodnika po stronie prawej (jadąc w kierunku Bielska-Białej) oraz poprawę istniejącego odwodnienia – oczyszczenie i regulacja rowów drogowych oraz przepustów pod zjazdami.

W planie przebieg drogi pozostaje niezmieniony – oś drogi oraz szerokość jej jezdni jest zgodna ze stanem istniejącym.

Zasadnicze rozwiązanie wysokościowe nie ulega zmianie. Powyższe zmiany nie mają wpływu na przyległy teren.

3.4. Pojazd miarodajny

Jako pojazd miarodajny przyjęto typowy ciągnik siodłowy z naczepą o ciężarze 40t i o długości około L=18m.

3.5. Rozwiązania budowlane i techniczne (obiekt liniowy)

• *Jezdnie*

Jako typowy przekrój poprzeczny przewidziano przekrój daszkowy z pochyleniem 2% z jedną jezdnią o szerokości 7m i z dwoma pasami ruchu po 3.5m każdy. Droga posiadać będzie przekrój pół-uliczny – z chodnikiem po stronie prawej i poboczem po stronie lewej jadąc w kierunku Bielska-Białej.

• *Pobocza*

Wzdłuż drogi występuje istniejące jednostronne pobocze (strona lewa) o nawierzchni z kruszyw i szerokości 1m z pochyleniem w kierunku istniejącego rowu drogowego o wartości ok. 6%.

• *Chodniki*

Zaprojektowany został chodnik przy-jezdniowy o typowej szerokości 2.0m. Pochylenie poprzeczne chodnika jest jednostronne i wynosi zasadniczo 2% w kierunku jezdni.

• *Skrzyżowania*

Skrzyżowania z drogami gminnymi o znikomym znaczeniu komunikacyjnym (ulice: Wiśniowa, Wesota) – bez zmian – inwestycja obejmuje ich przebudowę jedynie w zakresie dowiązania wysokościowego jezdni do budowanego chodnika.

¹ kilometr lokalny

- **Zjazdy**

Bez zmian – inwestycja obejmuje przebudowę istniejących zjazdów w zakresie ich dowiązania wysokościowego do budowanego chodnika.

4. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Jako podstawowe zabezpieczenie ruchu drogowego przewidziano znaki pionowe i poziome zgodne z Rozporządzeniem 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; Dz.U.2003.220.2181 z późniejszymi zmianami.

4.1. Zabezpieczenie ruchu kołowego

W ramach inwestycji zaprojektowano uzupełnienie istniejących stalowych barier ochronnych typu mostowego jako drogowych, stalowych barier ochronnych skrajnych N2W2A wyposażonych w poręcz w rejonie nasypów przylegających do istniejących cieków wodnych. Skos początkowy 8m.

4.2. Zabezpieczenie ruchu pieszego

Poręcz umieszczana na długości stalowej, drogowej bariery ochronnej.

5. Opis projektowanej organizacji ruchu

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem 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; Dz.U.2003.220.2181 z późniejszymi zmianami.

5.1. Oznakowanie poziome

W niniejszej dokumentacji przewidziano pełne oznakowanie poziome, w postaci:

- linii P-1e w ciągu linii P-4 w miejscach występowania zjazdów i skrzyżowań;
- linii P-4 rozgraniczającej pasy o przeciwnych kierunkach ruchu w rejonie wlotów skrzyżowania;
- linii P-6 poprzedzającej linię P-4;
- linii P-12 wyznaczającej miejsce zatrzymania na krawędzi jezdni głównej;
- linii P-16 na wlotach skrzyżowań oznakowanych znakiem B-20 STOP;

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym.

5.2. Oznakowanie pionowe

W niniejszej dokumentacji przewidziano pełne oznakowanie pionowe zgodne ze stanem istniejącym uzupełnione o:

- komplety znaków D-1 w ciągu drogi głównej oraz B-20 dla dróg podporządkowanych jako oznakowanie skrzyżowań;

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z załączonymi planami sytuacyjnymi.

6. Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu

Konieczność zmiany organizacji ruchu związana jest z budową chodnika.

7. Termin wprowadzenia oznakowania

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu: koniec roku 2018r.

8. Uwagi:

- Projektowane oznakowanie poziome – grubowarstwowe, gładkie barwy białej;
- Znaki pionowe – średnie z tarczami stalowymi, ocynkowanymi podwójnie giętymi pokrytymi folią odblaskową I generacji oraz II generacji dla znaków B-20, D-6;
- Lokalnie przewidziano zastosowanie znaków z grupy "małe" w przypadku znaków D-1 umieszczanych przed skrzyżowaniami w ciągu drogi głównej;
- Konstrukcje wsporcze dla znaków: słupki stalowe – $\phi 60\text{mm}$ dla znaków z pojedynczą tarczą oraz $\phi 76\text{mm}$ w pozostałych przypadkach mocowane do fundamentu z betonu min. C12/15;

Opracował:
mgr inż. Rafał RADZIO