

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu dla rozbudowy i budowy ulicy Ogrodowej w Bielsku Podlaskim wraz z budową oraz przebudową istniejącej infrastruktury technicznej

1. Podstawa opracowania

- umowa z Miastem Bielsk Podlaski
- mapa zasadnicza w skali 1:500
- projekt zagospodarowania terenu
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- analiza sytuacji w terenie
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. nr 177, poz. 1729)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 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 (Dz.U. nr 220, poz. 2181).

2. Opis stanu istniejącego

Przedmiotem inwestycji celu publicznego jest rozbudowa i budowa ulicy Ogrodowej Bielsku Podlaskim na:

- odcinku drogi gminnej publicznej długości 567,40 m,
- trzech odcinkach dróg gminnych niepublicznych długości 89,65 m + 104,92 m + 115,35 m to jest o łącznej długości 309,92 m

Projektowany zakres robót jest w terenie o zwartej zabudowie budynków mieszkalnych jednorodzinnych, wielorodzinnych i obiektów usługowo-handlowych.

Pas drogowy ulicy Ogrodowej (klasa drogi L, prędkość projektowa 40 km/h) na odcinku od ulicy Kazimierzowskiej do ulicy Widowskiej posiada szerokość wystarczającą do zaprojektowania jezdni szerokości 6,0 m, obustronnych chodników i pasów postojowych, jednak na dwóch skrzyżowaniach konieczne jest poszerzenie pasa drogowego kosztem wykupienia fragmentów dwóch działek. Na tym odcinku jest nawierzchnia jezdni bitumiczna szerokości 6 m.

Droga stanowiąca połączenie ulicy Ogrodowej z ulicą Jagiellońską pomiędzy budynkiem mieszkalnym wielorodzinnym o numerze 8 i budynkiem mieszkalnym o numerze 10 (klasa drogi D, prędkość projektowa 30 km/h) posiada nawierzchnię betonową szerokości 3,5 m.

Droga stanowiąca połączenie ulicy Ogrodowej z ulicą Jagiellońską pomiędzy budynkami mieszkalnymi o numerach 38 i 40 (klasa drogi D, prędkość projektowa 30 km/h) jest drogą gruntową. Również drogą gruntową klasy D o prędkości projektowej 30 km/h jest sięgacz tej drogi, równoległy do odcinka ulicy o nawierzchni bitumicznej.

Na terenie inwestycji jest:

- linia elektryczna NN napowietrzna i kablowa,
- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- kanalizacja deszczowa,
- sieć ciepłownicza,
- sieć telekomunikacyjna napowietrzna i kablowa.

3. Krótka charakterystyka projektowanej inwestycji

Na odcinku od ulicy Kazimierzowskiej do ulicy Widowskiej projektuje się:

- dwukierunkową jezdnię bitumiczną szerokości 6,0 m
- obustronne chodniki z kostki betonowej brukowej,
- po lewej stronie pasy postojowe dla samochodów osobowych.

Na drodze stanowiącej połączenie ulicy Ogrodowej z ulicą Jagiellońską pomiędzy budynkiem mieszkalnym wielorodzinnym o numerze 8 i budynkiem mieszkalnym jednorodzinnym o numerze 10 projektuje się:

- jednokierunkową jezdnię bitumiczną szerokości 3,50 m w krawężnikach po obu stronach,
- chodnik z kostki betonowej brukowej od strony budynku mieszkalnego wielorodzinnego.

Na drodze stanowiącej połączenie ulicy Ogrodowej z ulicą Jagiellońską pomiędzy budynkami mieszkalnymi o numerach 38 i 40 i na drodze będącej sięgaczem tej drogi projektuje się pasy pieszo-jezdne z kostki betonowej brukowej pomiędzy ogrodzeniami, garażami i granicami istniejących pasów drogowych według sytuacji przedstawionej na projekcie zagospodarowania terenu. Na tych pasach pieszo-jezdnych nie projektuje się krawężników. Na projekcie zagospodarowania terenu przedstawione zróżnicowanie kolorystyczne projektowanej kostki betonowej brukowej ma służyć optycznemu wyeksponowaniu jezdni, chodników i zjazdów, przy czym oznakowanie tych dróg znakami D-40 (strefa zamieszkania) sprawia, że obowiązuje:

- pierwszeństwo pieszych przed pojazdami,
- ograniczenie prędkości do 20 km/h,
- parkowanie tylko w miejscach wyznaczonych (w przypadku omawianych odcinków ulicy, ze względu na brak miejsca, nie wyznaczono miejsc parkowania).

Roboty będą polegały głównie na wykonaniu między innymi:

- karczowania drzew i krzewów,
- robót rozbiórkowych jezdni, krawężników, zjazdów, chodników,
- robót ziemnych (wykopy) z odwiezieniem mas ziemnych na odkład ze względu na ich nadmiar,
- podbudowy pod jezdnię ulicy, pasy postojowe, zjazdy i chodniki,
- nawierzchni jezdni ulicy, pasów postojowych, zjazdów i chodników,
- oznakowania poziomego i pionowego.

4. Opis rozwiązań projektowych

Wszystkie rozwiązania w zakresie organizacji ruchu przedstawiono na rys. "Plan sytuacyjny do projektu stałej organizacji ruchu" w skali 1:500. Na tym planie znaki drogowe pionowe istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej z opisem obok, że znak jest istniejący. Znaki pionowe projektowane przedstawiono jako kolorowe, z dodatkowym opisem, że jest to znak projektowany. Znaki przewidziane do usunięcia pokazano jako czarno-białe, przekreślone. Znaki przewidziane do przestawienia przedstawiono z opisem wskazującym ich nową lokalizację.

Oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie z planem sytuacyjnym, stosując linie określone w "Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach" (Dz.U. nr 220, poz. 2181), z użyciem materiałów posiadających aktualne świadectwa IBDiM dopuszczające do stosowania na drogach i ulicach. Przyjęto oznakowanie poziome grubowarstwowe.

Oznakowanie poziome i pionowe musi spełniać wymagania określone w SST.

5. Uwagi końcowe

Wszystkie znaki zastosować z grupy wielkości średnie (S). Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy zastosować folie odbłaskowe typu 2. Wszystkie znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię ruchu pieszego i samochodowego. Oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być wykonane zgodnie ze "Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach" (Dz.U. nr 220, poz. 2181)

Wobec tego, że oznakowanie pionowe jest wykonywane w końcowej fazie robót, przed sporządzeniem wykopu na ustawienie znaku, należy sprawdzić specjalistycznym sprzętem do lokalizowania podziemnych sieci infrastruktury technicznej (kable, rurociągi), czy w miejscu przewidywanego znaku nie występują w/w podziemne sieci, które mogłyby być uszkodzone podczas wykonywania wykopu.