

**USŁUGI BUDOWLANE
I PRZEMYSŁOWE**

Mirosław Musielak

Piękocin 26
56-300 Milicz

**PROJEKT ORGANIZACJI
RUCHU TYMCZASOWEGO**

***BUDOWA I PRZEBUDOWA NAWIERZCHNI
ULICY DĘBOWEJ, TOPOŁOWEJ, KLONOWEJ,
SPORTOWEJ, KASZTANOWEJ I BUKOWEJ
W TWARDOGÓRZE
WRAZ Z CHODNIKAMI I ŚCIEŻKĄ PIESZO-ROWEROWĄ
PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA ISTNIEJĄCEGO
UZBROJENIA PODZIEMNEGO***

LOKALIZACJA:

Twardogóra

INWESTOR:

**Gmina Twardogóra
ul. Ratuszowa 14
56-416 Twardogóra**

mgr inż. Mirosław Musielak
uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania
robotami, w szczególności konstrukcyjno-budowlanej
NR 41/89/UW, 180/02/DUW
w specjalności instalacje sanitarne
NR 22/02/DUW
56-300 MILICZ, PIĘKOCIN NR 26
tel. (071) 36-32-972

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Mirosław Musielak

wrzesień 2005 r.

KARTA UZGODNIENÍ

do Projektu Organizacji Ruchu Tymczasowego
Budowa i przebudowa nawierzchni ulicy Dębowej, Topolowej, Klonowej, Sportowej,
Kasztanowej i Bukowej w Twardogórze wraz z chodnikami i ścieżką pieszo-
rowerową. Przebudowa i rozbudowa istniejącego uzbrojenia podziemnego.

1. Zaopiniowany POZYTYWNIIE / NEGATYWNIIE / Z ZASTRZEZENIAMI* przez:

.....
GMINA TWARDOGÓRZA
56-413 TWARDGÓRZA UL. RATUSZOWA 14
.....
uwagi: BRAK
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data: 04.10.2005,

Podpis:
KIERDWNIK
Referat: Infrastruktury Technicznej
mgr inż. Aleksander Król

2. Zaopiniowany POZYTYWNIIE / NEGATYWNIIE / Z ZASTRZEZENIAMI* przez:

.....
.....
ZARZĄD DROG POWIATOWYCH
w OLESNICY
uwagi:
Zaopiniowano: pozytywnie / negatywnie
P.T. organizacji ruchu
.....
.....
.....
Olesnica, dnia 13.10.2005
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data:

Podpis:

3. Zaopiniowany POZYTYWNIIE / NEGATYWNIIE / Z ZASTRZEZENIAMI* przez:

.....
.....
uwagi:
Zatwierdzono
13.10.2005
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data:

Podpis:

* - niepotrzebne skreślić

OPIS TECHNICZNY

do organizacji ruchu tymczasowego

Budowa i przebudowa nawierzchni ulicy Dębowej, Topolowej, Klonowej, Sportowej, Kasztanowej i Bukowej w Twardogórze wraz z chodnikami i ścieżką pieszo-rowerową. Przebudowa i rozbudowa istniejącego uzbrojenia podziemnego.

1. Podstawa opracowania

- zlecenie Inwestora

2. Podstawa prawna

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury o z dnia 3 lipca 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).

3. Inwestor

Gmina Twardogóra
ul. Ratuszowa 14
56-416 Twardogóra

4. Charakterystyka inwestycji

W roku 2005 r. Urząd Miasta i Gminy Twardogóra podjął decyzję zagospodarowania pasów ulic Dębowej, Topolowej, Klonowej, Sportowej, Kasztanowej i Bukowej. Zagospodarowanie działek ewidencyjnych gruntu, stanowiących pas wspomnianych ulic polegać ma na budowie nawierzchni utwardzonej jezdni, chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, pasów zieleni izolacyjnej i ozdobnej oraz przebudowę i rozbudowę infrastruktury podziemnej.

Projektowana inwestycja ma na celu polepszenie warunków komunikacyjnych i bytowych na osiedlu domków jednorodzinnych.

Projekt przewiduje budowę jezdni o następujących parametrach:

ul. Dębowa

jezdnia

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| - istniejąca nawierzchnia | gruntowo-żuźłowa |
| - długość | 425 m |
| - szerokość jezdni | 6,5 m |
| - projektowana nawierzchnia | asfaltobeton |
| - pochylenie poprzeczne | dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$ |

chodnik

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| - szerokość | 1,5 m |
| - nawierzchnia | kostka betonowa |
| - pochylenie poprzeczne | jednospadowe, $i=1\%$ |

ścieżka pieszo-rowerowa

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| - szerokość | 3,0 m |
| - nawierzchnia | kostka betonowa |
| - pochylenie poprzeczne | jednospadowe, $i=1\%$ |

zielen izolacyjna (jezdnia-chodnik)

- | | |
|-------------|-----------|
| - szerokość | ok. 3,5 m |
|-------------|-----------|

ul. Topolowa

jezdnia

- | | |
|---------------------------|------------------|
| - istniejąca nawierzchnia | gruntowo-żuźłowa |
| - długość | 341 m |
| - szerokość jezdni | 4,5 m |

- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodniki

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

zielen izolacyjna (jezdnia-chodnik)

- szerokość 1,0 m

ul. Klonowa

jezdnia

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa
- długość 170 m
- szerokość jezdni 4,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodniki

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

zielen izolacyjna (jezdnia-chodnik)

- szerokość 1,0 m

ul. Sportowa

jezdnia

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa
- długość 700 m
- szerokość 6,0 – 6,5 m
- projektowana nawierzchnia asfaltobeton
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodnik

- szerokość 2,0 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

ścieżka pieszo-rowerowa

- szerokość 2,5 m

- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

ul. Kasztanowa

jezdnia

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa
- długość 87 m
- szerokość 5,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodnik

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

ścieżka pieszo-rowerowa

- szerokość 3,0 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

zielen izolacyjna (jezdnia-chodnik)

- szerokość 1,0 m

ul. Bukowa

jezdnia

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa
- długość 60 m
- szerokość 4,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodniki

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

W związku z utwardzeniem znacznej powierzchni pasa drogowego konieczne jest zagospodarowanie wody opadowej i roztopowej. W tym celu w każdej z ulic wybudowane zostaną wpusty uliczne wraz z przykanalikami kanalizacji deszczowej. W punktach, gdzie

brak jest istniejącego uzbrojenia podziemnego, zostaną również wybudowane odcinki kanalizacji deszczowej, sanitarnej oraz sieci wodociągowej

Wody spływające z powierzchni chodników odprowadzane będą na pasy zieleni, bądź też na jezdnię.

5. Cel opracowania

W związku z realizacją inwestycji istnieje konieczność wprowadzenia odpowiedniego oznakowania regulującego ruch w trakcie prowadzenia robót budowlanych.

Technologia prac budowlanych przewiduje podział robót na 3 etapy, tj.:

ETAP I

budowa skrzyżowania ul. Akacjowej z ul. Kasztanową

budowa ul. Dębowej

budowa ul. Sportowej od skrzyżowania z ul. Dębową do skrzyżowania z ul. Bukową

ETAP II

budowa ul. Topolowej

budowa ul. Klonowej

ETAP III

budowa ul. Bukowej

budowa ul. Sportowej od skrzyżowania z ul. Bukową do włączenia w istniejącą nawierzchnię utwardzoną

Podział na etapy wynika z technologii budowy infrastruktury podziemnej oraz z konieczności umożliwienia dojazdu do posesji mieszkańcom osiedla w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

W niniejszym projekcie przedstawiono oznakowanie robót i sposób wyłączenia jezdni z ruchu dla wszystkich etapów.

Szczegóły rozmieszczenia znaków pionowych zawiera załącznik graficzny.

6. Ogólne zasady prowadzenia robót w pasie drogowym

W trakcie budowy skrzyżowania ul. Kasztanowej i Dębowej z ul. Lipową, w odległości ok. 30 m od początku robót budowlanych (na obu jezdniach) należy umieścić znak A-14 „roboty na drodze” i znak B-33 „ograniczenie prędkości – 30 km/h”, w odległości ok. 10 m

znak A-12b „zwężenie jezdni prawostronne” lub A-12c „zwężenie jezdni lewostronne” oraz znak B-22 „zakaz skrętu w prawo” lub B-21 „zakaz skrętu w lewo”.
Na zaporach U-20b należy umieścić znak B-1 „zakaz ruchu”.

W przypadku realizacji budowy ulic, wyłączoną z ruchu część pasa drogowego należy również wygrodzić zaporami U-20b).

Na początku wygrodzonego odcinka ulicy należy umieścić znak A-14 „roboty na drodze” oraz B-1 „zakaz ruchu” z tabliczką informacyjną „Nie dotyczy mieszkańców”.

Na ulicach prostopadłych projekt przewiduje ustawienie znaków, odpowiednio, B-22 „zakaz skrętu w prawo” lub B-21 „zakaz skrętu w lewo” z opcjonalną tabliczką informacyjną „Nie dotyczy mieszkańców”.

Szczegóły oznakowania robót w trakcie realizacji poszczególnych etapów zawierają załączniki graficzne.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą barwy pomarańczowej, ewentualnie, w wyjątkowych sytuacjach, używać w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu elementów odblaskowych.

Konstrukcja zapór powinna zapewnić ich stabilność. Powinny one być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy, mając na uwadze różne warunki atmosferyczne. W porze nocnej należy zastosować oznakowanie świetlne, pulsacyjne.

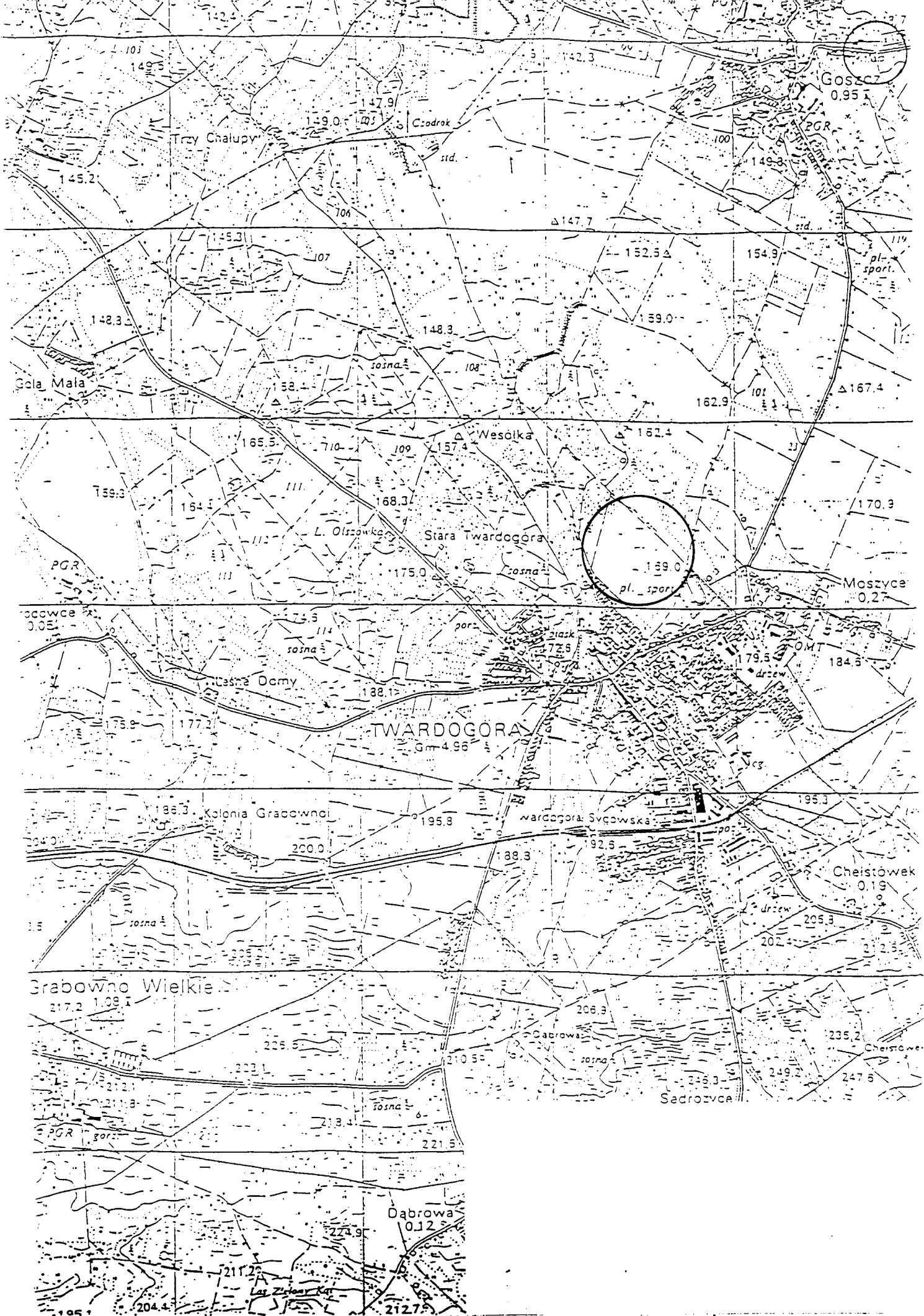
Wymiary znaków używanych do oznakowania robót należy wykonać jako „duże” i nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków drogowych (tej samej kategorii) zastosowanych na danej drodze.

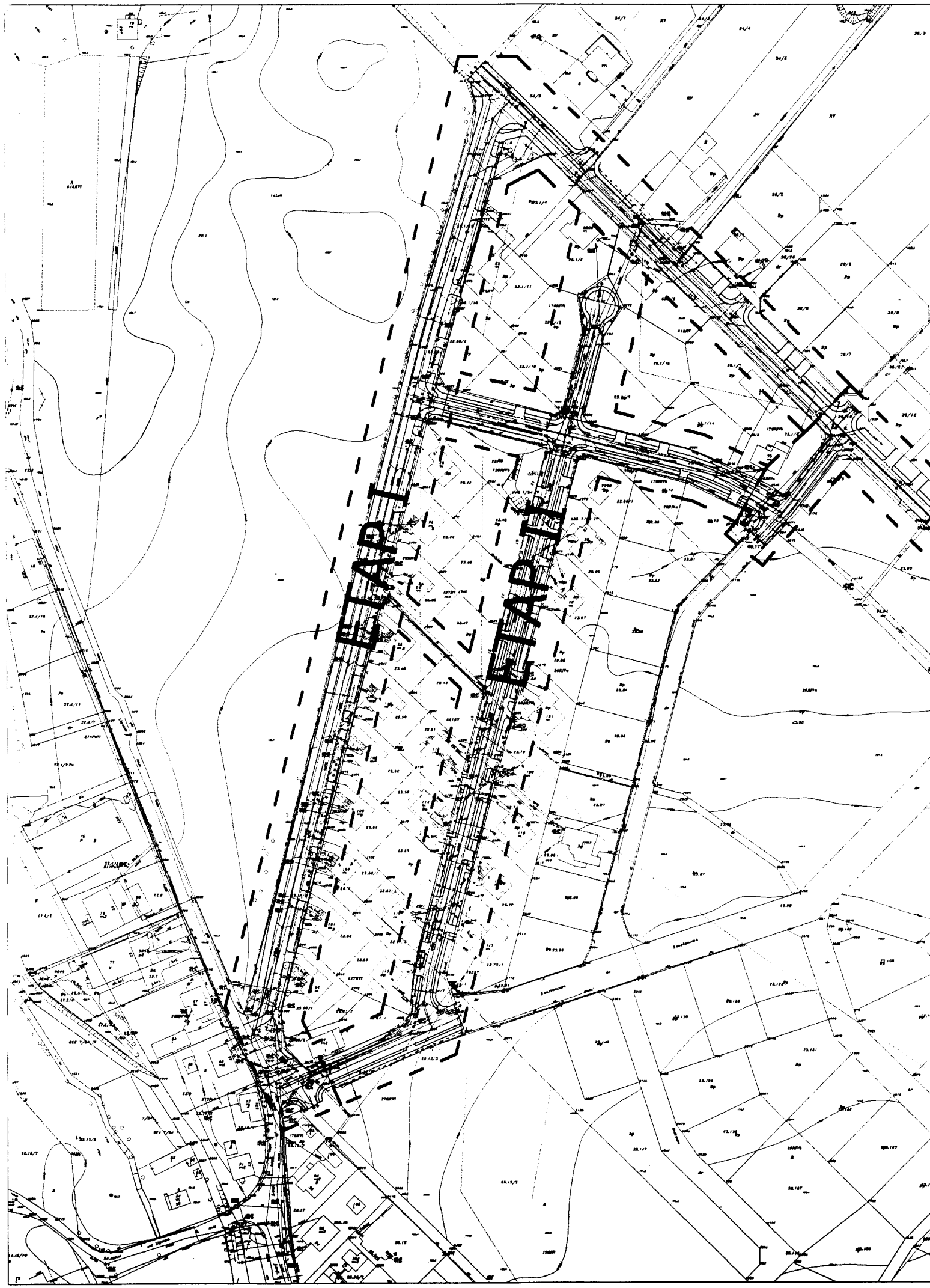
Znaki użyte do czasowej organizacji ruchu muszą być wkomponowane w istniejące oznakowanie na danym odcinku drogi.

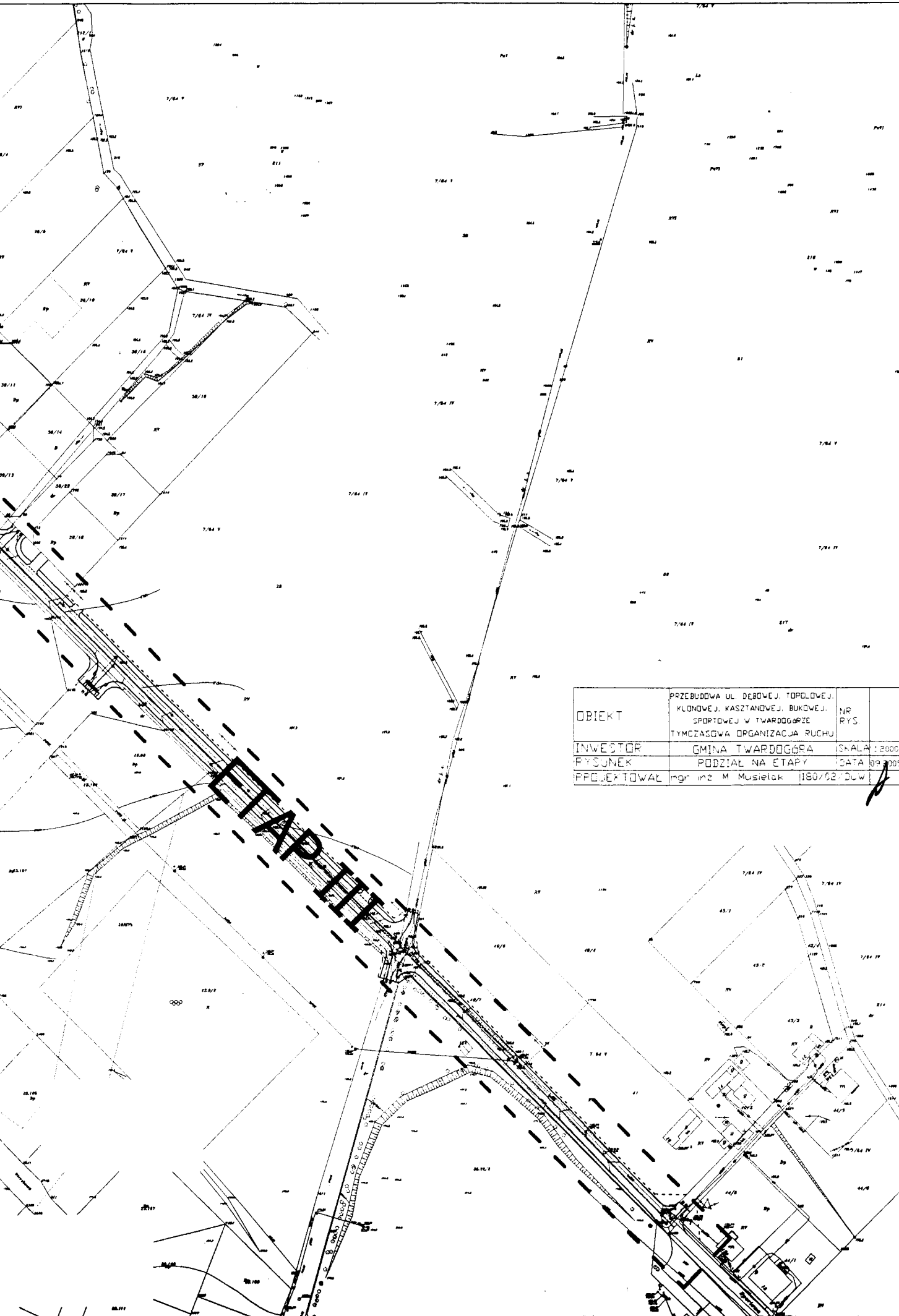
Do oznakowania robót należy używać wyłącznie znaków pionowych odblaskowych lub fluoroscencyjnych o wysokości 1,5 m. Znaki należy umieścić w odległości 0,5 – 2 m od krawędzi jezdni. Długość zapór drogowych nie może być mniejsza niż 0,75 m.

7. Termin realizacji robót

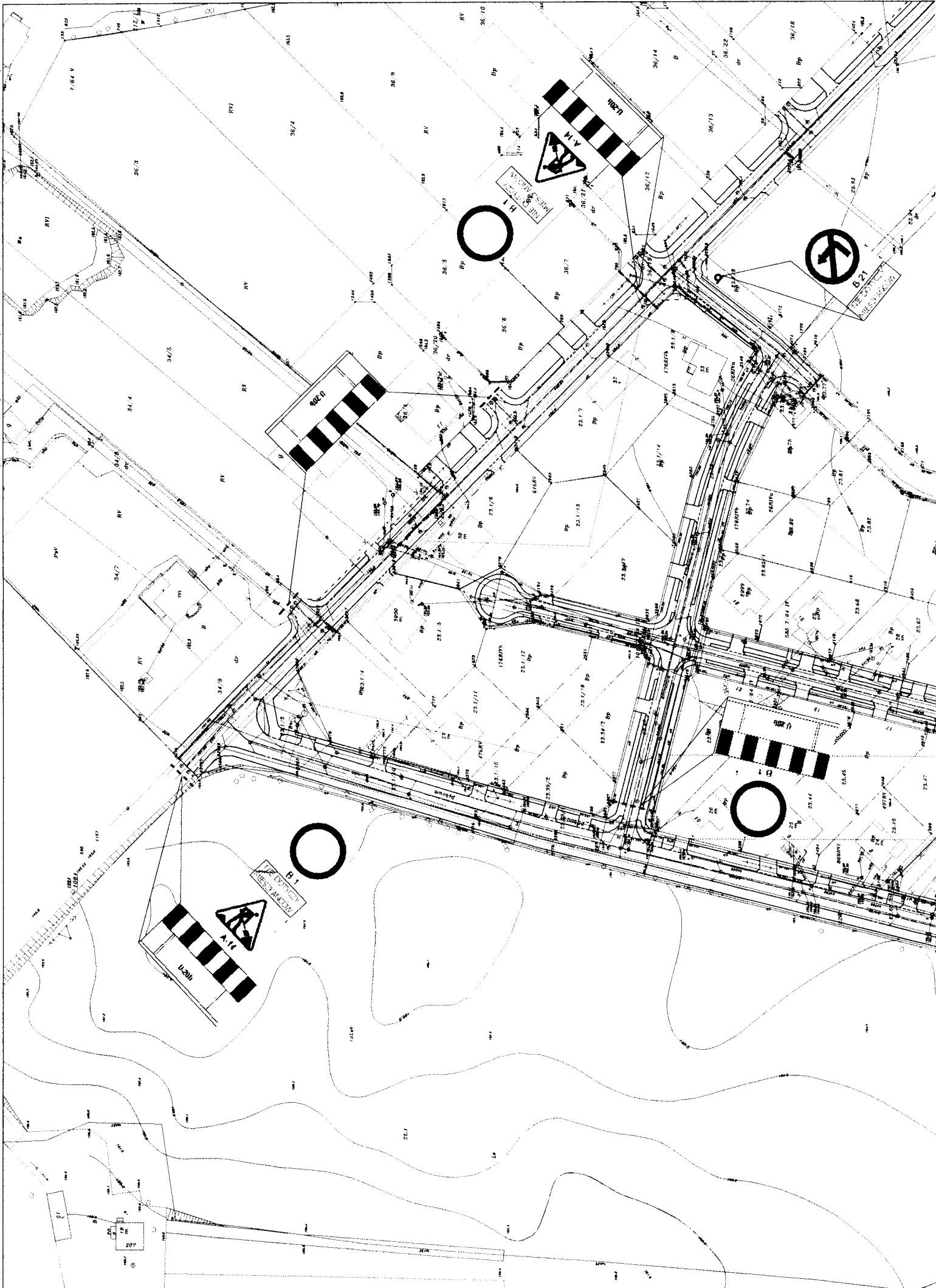
IV kwartał 2005 r. - I, II kwartał 2006 r.

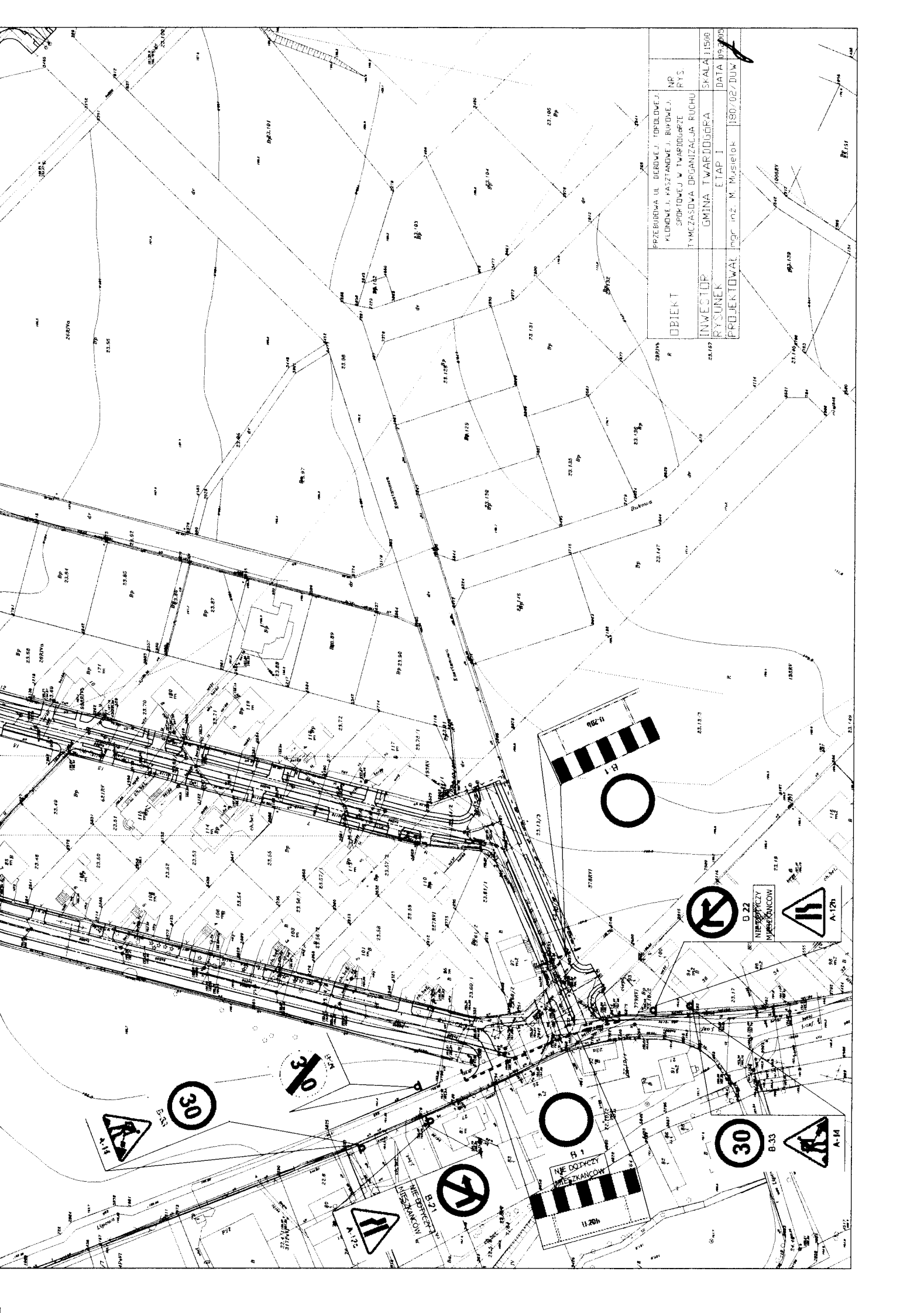




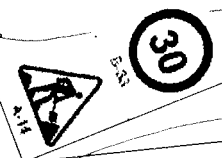


| | | |
|-------------|---|--------------|
| OBIEKT | PRZEBUDOWA UL. DEBOWEJ, TOPOLWEJ, KŁONOWEJ, KASZTANOWEJ, BUKOWEJ, SPORTOWEJ W TWARDOGÓRZE TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU | NR RYS. |
| INWESTOR | GMINA TWARDOGÓRA | SKALA 1:2000 |
| RYCUNEK | PODZIAŁ NA ETAPY | DATA 09.2009 |
| PROJEKTOWAŁ | mgr inż. M. Musielak | 180/92/DW |

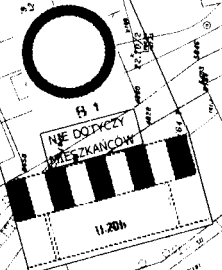




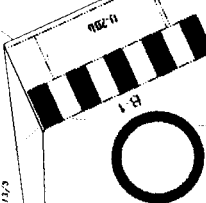
| | | |
|--|-----------------------------|---|
| PRZEJAZDOWA UL. BERDWEJ, TOPILOWEJ, KLONOWEJ, KASZANOWEJ I RUPDWEJ, SPRĘTOWEJ W TWARDOGÓRCZE TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU | NR RYS. | SKALA 1:1500 |
| OBJEKT | INWESTOR | DATA 09.2005 |
| RYSUJEK | GMINA TWARDOGÓRKA ETAP I | PROJEKTOWAŁ inż. M. Musielak 180/02/DUK |



3%

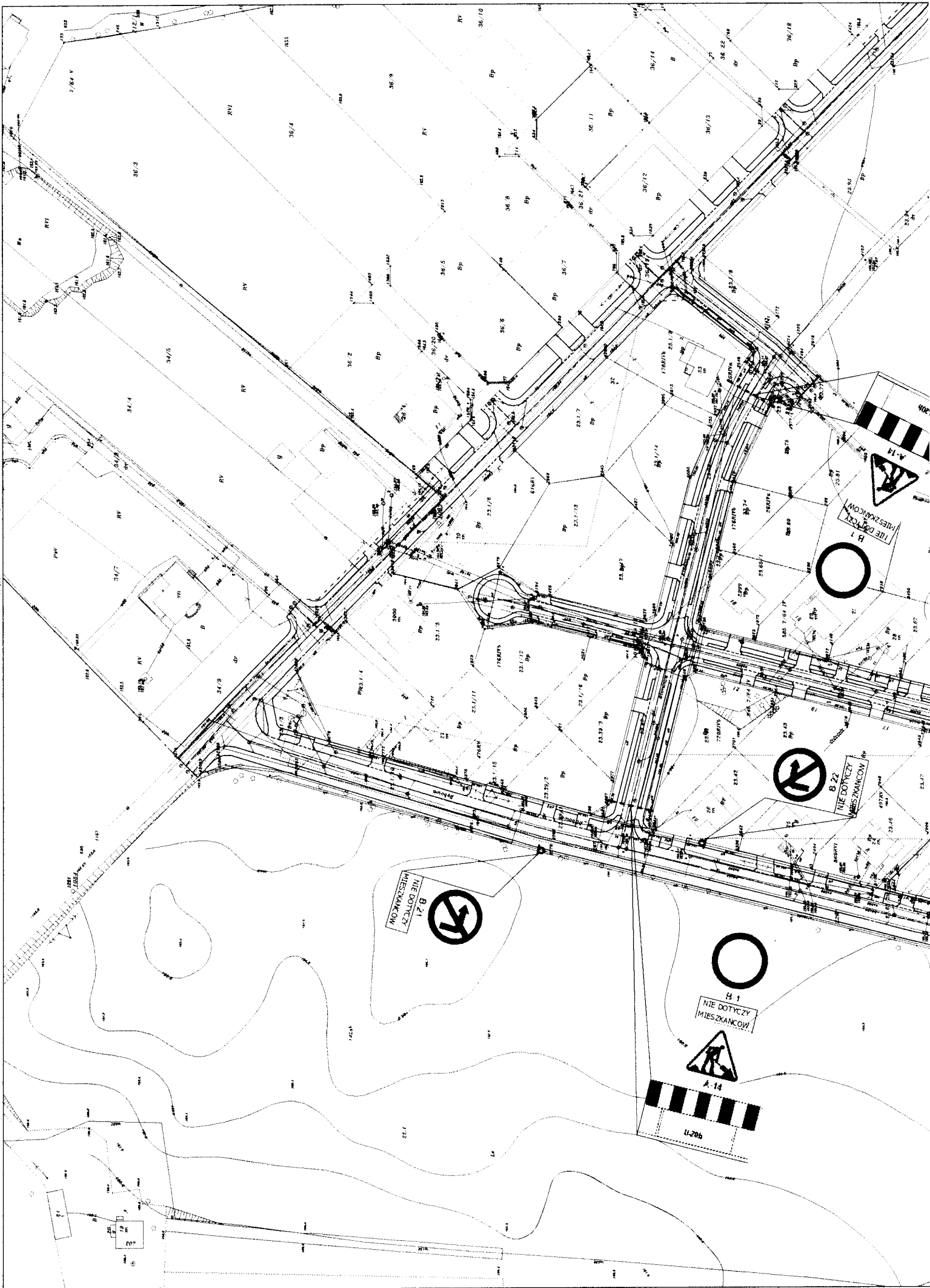


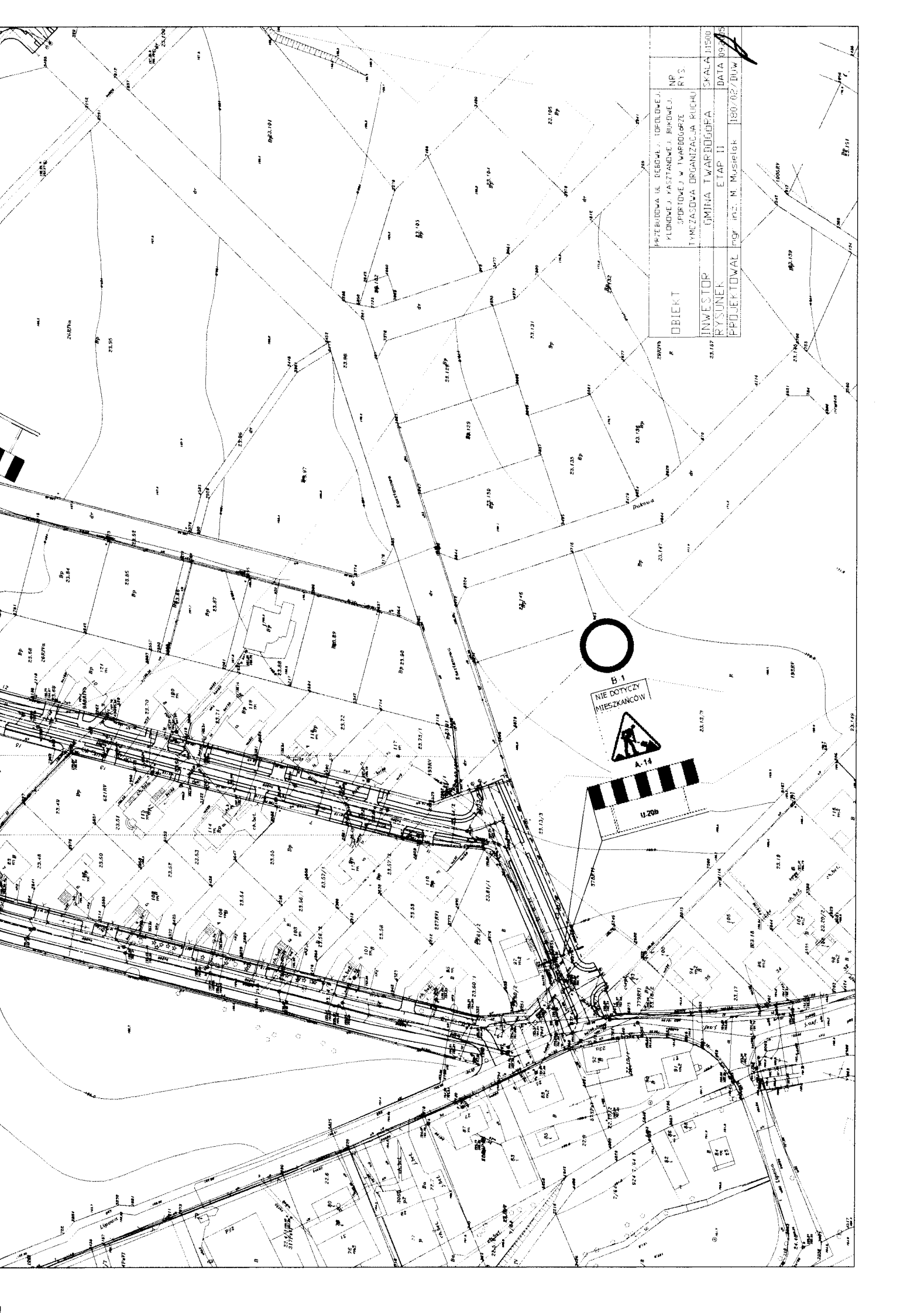
B-22
NIE WSTĘPIĆ
MIEZKANCOM



B-21
NIE WSTĘPIĆ
MIEZKANCOM







| | |
|-------------|--|
| OBJEKT | PRZEBUDWA IŁA BEZMIEJ. TOPOLOGICZ. KLONOWEJ KASTANOWEJ BUKOWEJ. SPORTELW W TWAROGÓRZE TYNIEZAGWA ORGANIZACJA RUCHU |
| INWESTOR | GMINA TWAROGÓRKA |
| RYSUJEK | ETAP II |
| PROJEKTOWAŁ | mgr inż. M. Musieish |
| SKALA | 1:500 |
| DATA | 09.2015 |
| PROJEKTOWAŁ | mgr inż. M. Musieish |



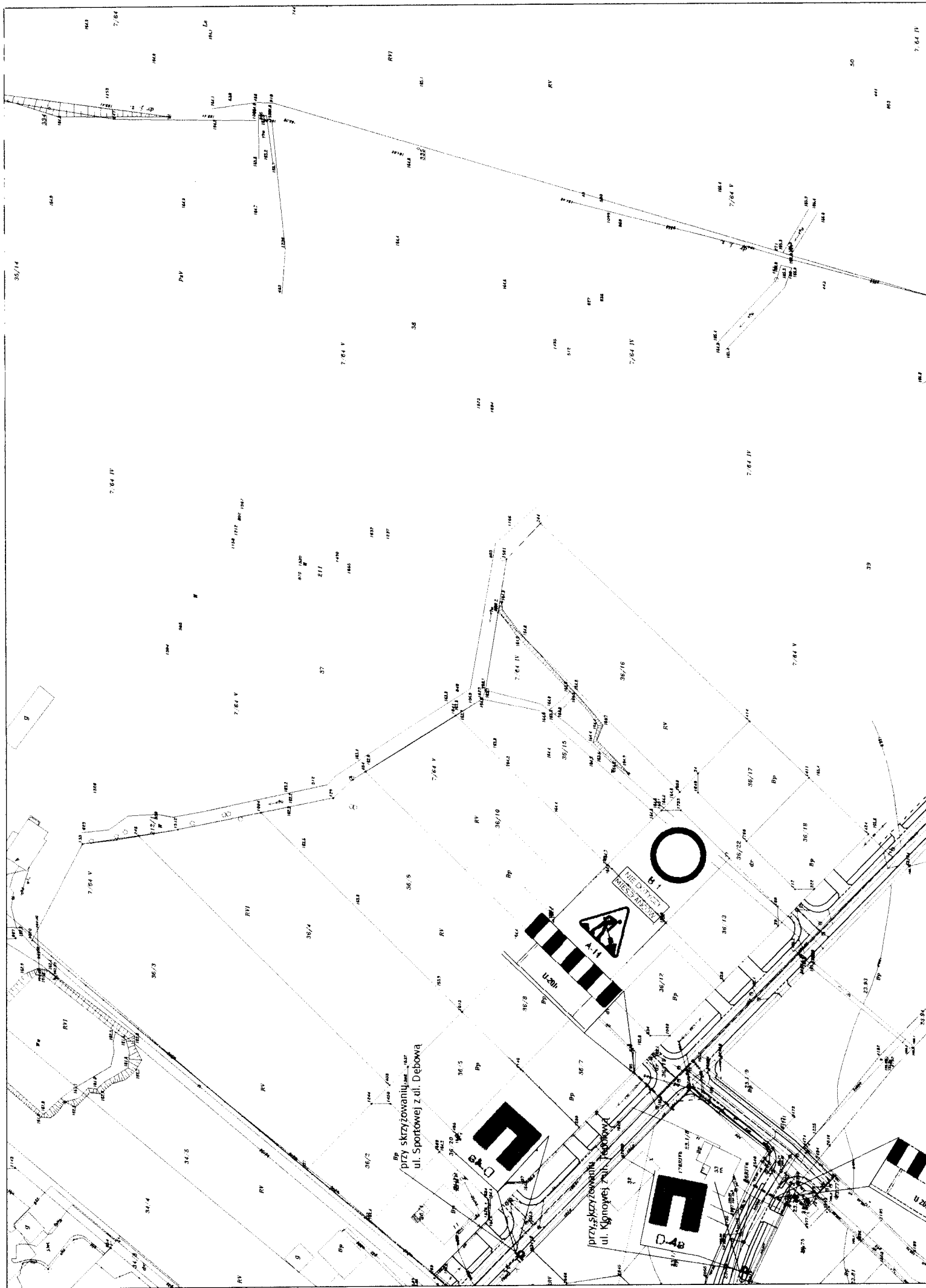
B.1
NIE DOTYCZY
MIESZKAŃCÓW



A-14



U-20b



35/14

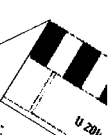
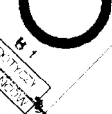
50

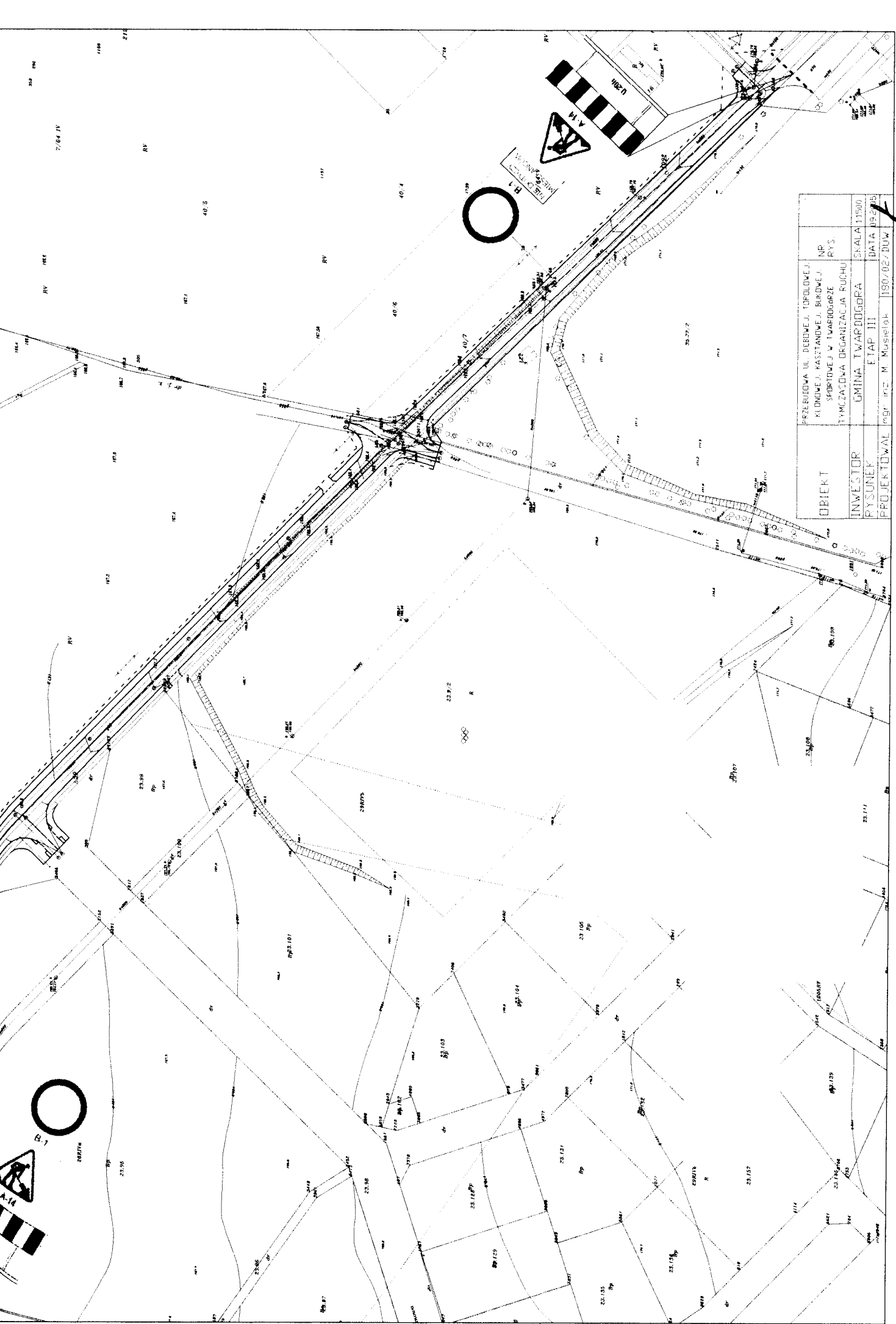
7.64 IV

39

przy skrzyżowaniu ul. Sportowej z ul. Dębowa

przy skrzyżowaniu ul. Kłopotowej z ul. Teleszowskiej





| | | | |
|----------|--|--|-----------------------------------|
| OBIEKT | PRZEbudowa UL. BIEDWEJ, TOPOLOWEJ, KLONOWEJ, KASZTANOWEJ, BURDWEJ, SPORTOWEJ W TWARDOGÓRZE | | SKALA 1:1500 |
| | TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU | | DATA 09.2015 |
| INWESTOR | GMINA TWARDOGÓRKA | | PROJEKTOWAL |
| PYSUNEK | ETAP III | | mgr inż. M. Musielak 1500/02/2014 |

**USŁUGI BUDOWLANE
I PRZEMYSŁOWE**

Mirosław Musielak

Piękocin 26
56-300 Milicz

**PROJEKT STAŁEJ
ORGANIZACJI RUCHU**

***BUDOWA I PRZEBUDOWA NAWIERZCHNI
ULICY DĘBOWEJ, TOPOŁOWEJ, KLONOWEJ,
SPORTOWEJ, KASZTANOWEJ I BUKOWEJ
W TWARDOGÓRZE
WRAZ Z CHODNIKAMI I ŚCIEŻKĄ PIESZO-ROWEROWĄ
PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA ISTNIEJĄCEGO
UZBROJENIA PODZIEMNEGO***

LOKALIZACJA:

Twardogóra

INWESTOR:

**Gmina Twardogóra
ul. Ratuszowa 14
56-416 Twardogóra**

mgr inż. Mirosław Musielak
Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania
robotami, w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
NR 41/89/UW, NR 180/02/DUW
w specjalności instalacje sanitarne
NR/27/02/DUW
56-300 MILICZ, PIĘKOCIN NR 26
tel. (071) 38-32-972

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Mirosław Musielak

wrzesień 2005 r.

KARTA UZGODNIENÍ

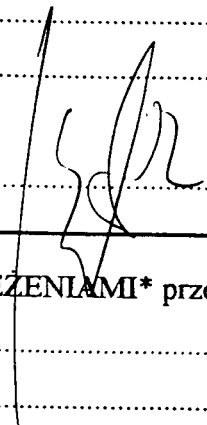
do Projektu Stałej Organizacji Ruchu

Budowa i przebudowa nawierzchni ulicy Dębowej, Topolowej, Klonowej, Sportowej, Kasztanowej i Bukowej w Twardogórze wraz z chodnikami i ścieżką pieszo-rowerową. Przebudowa i rozbudowa istniejącego uzbrojenia podziemnego.

1. Zaopiniowany POZYTYWNIIE / ~~NEGATYWNIE~~ / ~~Z ZASTRZEŻENIAMI*~~ przez:

uwagi:

Data:

Podpis: 

2. Zaopiniowany POZYTYWNIIE / NEGATYWNIE / Z ZASTRZEŻENIAMI* przez:

uwagi:

Data:

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH
W OLEŚNICZY

Zaopiniowano pozytywnie / ~~negatywnie~~
P.T. organizacji ruchu

SPECJALISTA
ds. inżynierii ruchu

Podpis: 

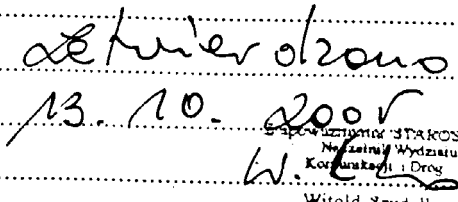
dnia

13.10.2005

3. Zaopiniowany POZYTYWNIIE / NEGATYWNIE / Z ZASTRZEŻENIAMI* przez:

uwagi:

Data:

Podpis: 

* - niepotrzebne skreślić

OPIS TECHNICZNY

do stałej organizacji ruchu

Budowa i przebudowa nawierzchni ulicy Dębowej, Topolowej, Klonowej, Sportowej, Kasztanowej i Bukowej w Twardogórze wraz z chodnikami i ścieżką pieszo-rowerową. Przebudowa i rozbudowa istniejącego uzbrojenia podziemnego.

1. Podstawa opracowania

- zlecenie Inwestora

2. Podstawa prawna

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury o z dnia 3 lipca 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).

3. Inwestor

Gmina Twardogóra
ul. Ratuszowa 14
56-416 Twardogóra

4. Charakterystyka inwestycji

W roku 2005 r. Urząd Miasta i Gminy Twardogóra podjął decyzję zagospodarowania pasów ulic Dębowej, Topolowej, Klonowej, Sportowej, Kasztanowej i Bukowej. Zagospodarowanie działek ewidencyjnych gruntu, stanowiących pas wspomnianych ulic polegać ma na budowie nawierzchni utwardzonej jezdni, chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, pasów zieleni izolacyjnej i ozdobnej oraz przebudowę i rozbudowę infrastruktury podziemnej.

Projektowana inwestycja ma na celu polepszenie warunków komunikacyjnych i bytowych na osiedlu domków jednorodzinnych.

Projekt przewiduje budowę jezdni o następujących parametrach:

ul. Dębowa

jezdnia

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| - istniejąca nawierzchnia | gruntowo-żuźłowa |
| - długość | 425 m |
| - szerokość jezdni | 6,5 m |
| - projektowana nawierzchnia | asfaltobeton |
| - pochylenie poprzeczne | dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$ |

chodnik

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| - szerokość | 1,5 m |
| - nawierzchnia | kostka betonowa |
| - pochylenie poprzeczne | jednospadowe, $i=1\%$ |

ścieżka pieszo-rowerowa

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| - szerokość | 3,0 m |
| - nawierzchnia | kostka betonowa |
| - pochylenie poprzeczne | jednospadowe, $i=1\%$ |

zielen izolacyjna (jezdnia-chodnik)

- | | |
|-------------|-----------|
| - szerokość | ok. 3,5 m |
|-------------|-----------|

ul. Topolowa

jezdnia

- | | |
|---------------------------|------------------|
| - istniejąca nawierzchnia | gruntowo-żuźłowa |
| - długość | 341 m |

- szerokość jezdni 4,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodniki

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

zielen izolacyjna (jezdniachodnik)

- szerokość 1,0 m

ul. Klonowa

jezdni

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa
- długość 170 m
- szerokość jezdni 4,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodniki

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

zielen izolacyjna (jezdniachodnik)

- szerokość 1,0 m

ul. Sportowa

jezdni

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźlowa
- długość 700 m
- szerokość 6,0 – 6,5 m
- projektowana nawierzchnia asfaltobeton
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodnik

- szerokość 2,0 m
- nawierzchnia kostka betonowa

- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$
- ścieżka pieszo-rowerowa
- szerokość 2,5 m
 - nawierzchnia kostka betonowa
 - pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

ul. Kasztanowa

jezdnia

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźłowa
- długość 87 m
- szerokość 5,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodnik

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

ścieżka pieszo-rowerowa

- szerokość 3,0 m
- nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

zielen izolacyjna (jezdnia-chodnik)

- szerokość 1,0 m

ul. Bukowa

jezdnia

- istniejąca nawierzchnia gruntowo-żuźłowa
- długość 60 m
- szerokość 4,5 m
- projektowana nawierzchnia kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne dwuspadowe, daszkowe, $i=2\%$

chodniki

- szerokość 1,5 m
- nawierzchnia kostka betonowa

- pochylenie poprzeczne jednospadowe, $i=1\%$

W związku z utwardzeniem znacznej powierzchni pasa drogowego konieczne jest zagospodarowanie wody opadowej i roztopowej. W tym celu w każdej z ulic wybudowane zostaną wpusty uliczne wraz z przykanalikami kanalizacji deszczowej. W punktach, gdzie brak jest istniejącego uzbrojenia podziemnego, zostaną również wybudowane odcinki kanalizacji deszczowej, sanitarnej oraz sieci wodociągowej

Wody spływające z powierzchni chodników odprowadzane będą na pasy zieleni, bądź też na jezdnię.

5. Cel opracowania

Po etapie inwestycyjnym konieczne będzie uzupełnienie znaków pionowych i poziomych. Szczegóły rozmieszczenia znaków zawiera załącznik graficzny.

Przedstawione rozwiązania organizacji ruchu nie spowodują zagrożenia płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Omówienie wprowadzonej organizacji ruchu

Niniejszy projekt wprowadza szereg znaków pionowych, regulujących ruch po realizacji przedmiotowych inwestycji.

W tym celu przewiduje się wprowadzenie znaków A-7 „ustęp pierwszeństwa przejazdu” i D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu”. Jako ciąg z pierwszeństwem przejazdu ustala się ulice: Dębową, Topolową oraz Sportową.

W związku na zwarty charakter zabudowy, typowo osiedlowej części Twardogóry, oraz ze względu na założenia projektowe, prędkość w obrębie projektowanych ulic została ograniczona do 40 km/h. Zostało to zrealizowane znakiem B-43 „strefa ograniczonej prędkości”. Strefa ograniczonej prędkości zostaje odwołana znakiem B-44.

Na początku „ślepego” odcinka ulicy Topolowej założono ustawienie znaku informującego D-4a „droga bez przejazdu”.

Wprowadzono oznakowanie poziome w postaci znaku P-10 „przejście dla pieszych” oraz P-10 łącznie z P-11 „przejazd dla rowerzystów”. Znaki poziome uprzedzone są znakami

pionowymi informacyjnymi D-6 „przejście dla pieszych” oraz D-6b „przejazd dla rowerzystów”. Sposób ustawienia znaków D-6 pokazano na schemacie (załącznik graficzny).

Szczegóły celowej organizacji ruchu przedstawia załącznik graficzny.

Wymiary znaków używanych do oznakowania należy wykonać jako „duże” i nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków drogowych (tej samej kategorii) zastosowanych na danej drodze.

Znaki użyte do organizacji ruchu muszą być wkomponowane w istniejące oznakowanie na danym rejonie.

Do oznakowania należy używać wyłącznie znaków pionowych odblaskowych lub fluorescencyjnych o wysokości min. 1,5 m. Znaki należy umieścić w odległości min. 0,5 m, nie większej jednak niż 5 m od krawędzi jezdni.

7. Zestawienie znaków

Znaki projektowane:

A-7 ustęp pierwszeństwa przejazdu - 12 szt.

B-43 strefa ograniczonej prędkości - 4 szt.

B-44 koniec strefy ograniczonej prędkości - 4 szt.

D-1 droga z pierwszeństwem przejazdu - 11 szt.

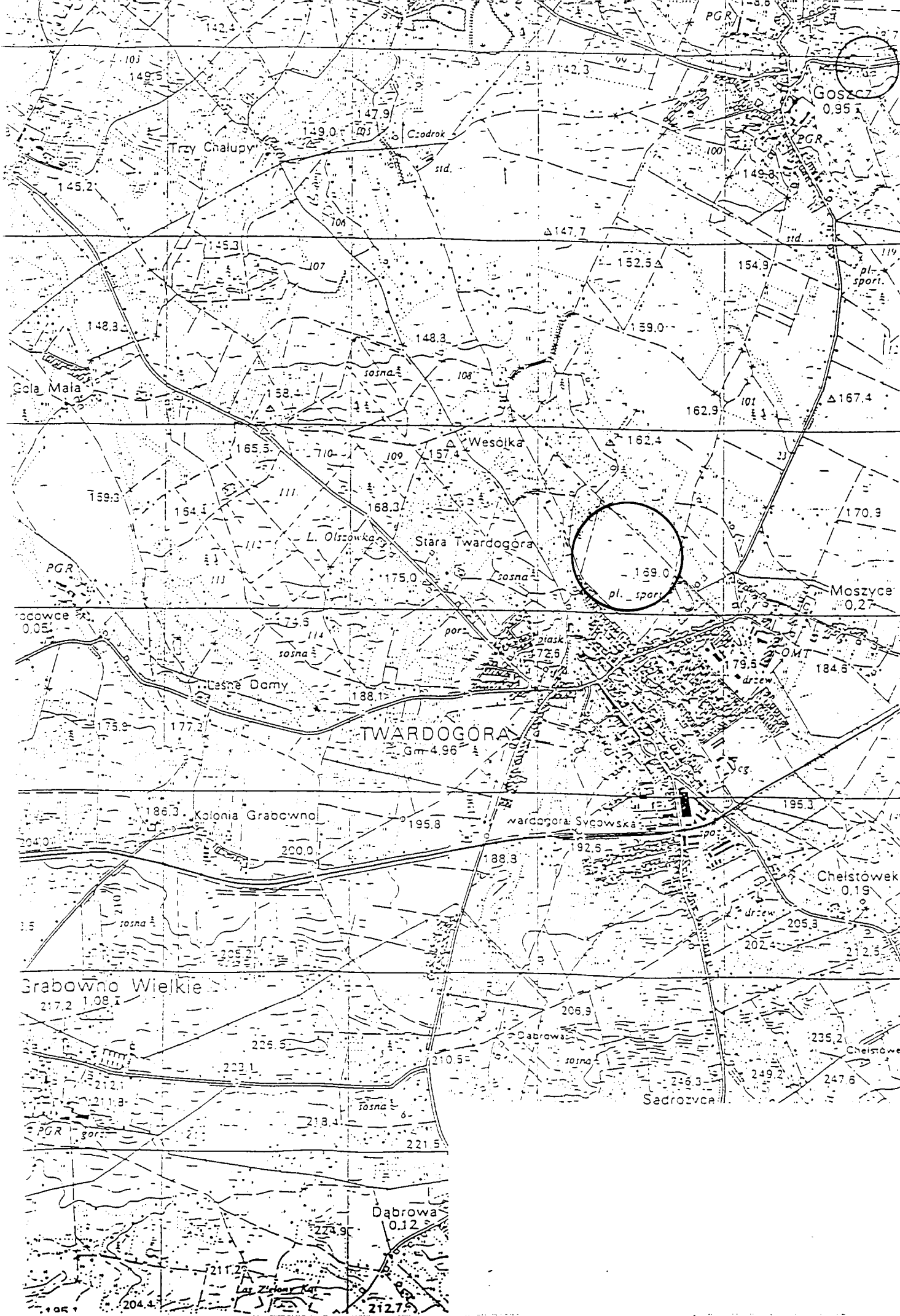
D-4a droga bez przejazdu - 1 szt.

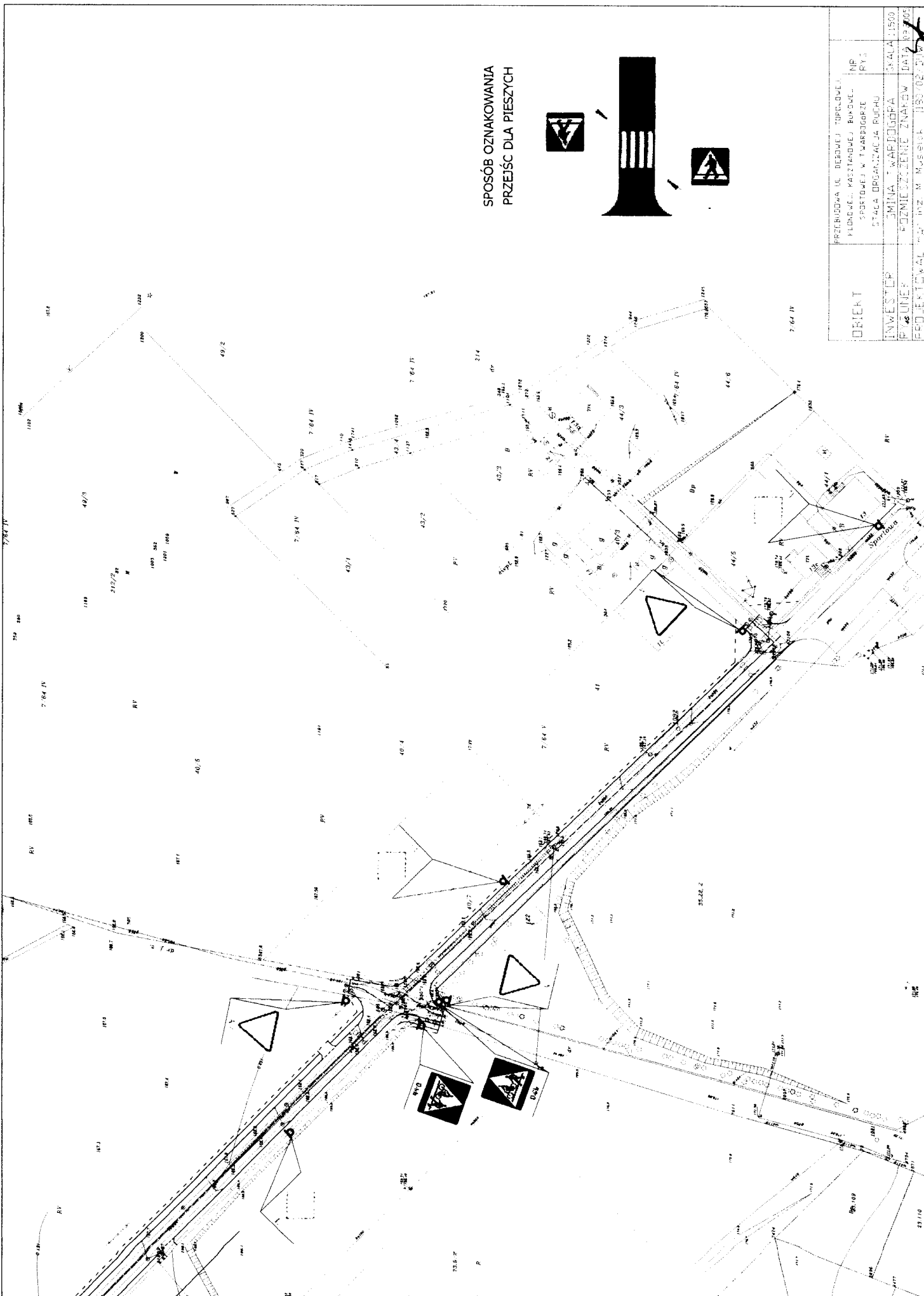
D-6 przejście dla pieszych – 58 szt.

D-6b przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów - 12 szt.

8. Termin wprowadzenia organizacji

IV kwartał 2005 r. - I, II kwartał 2006 r.

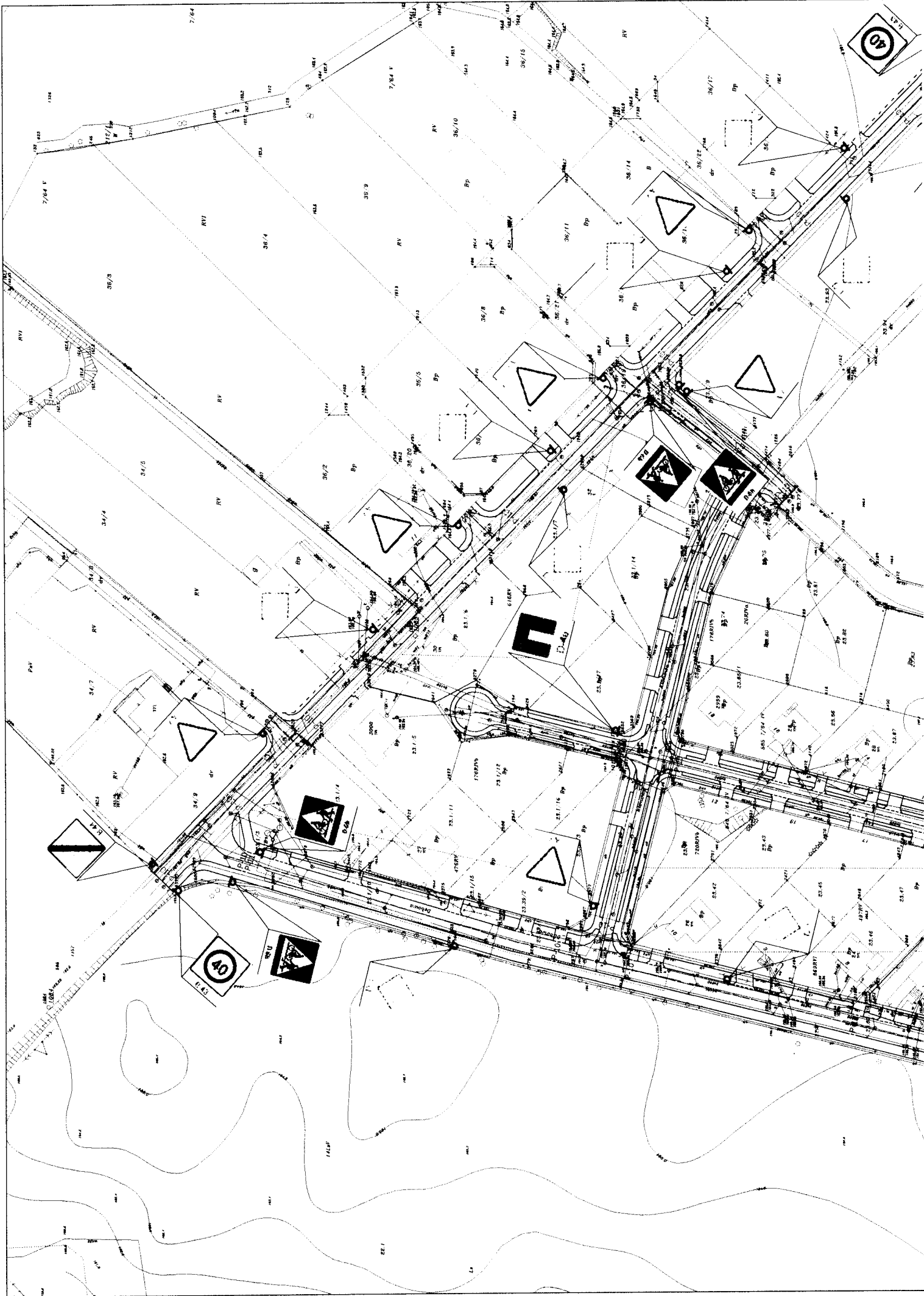


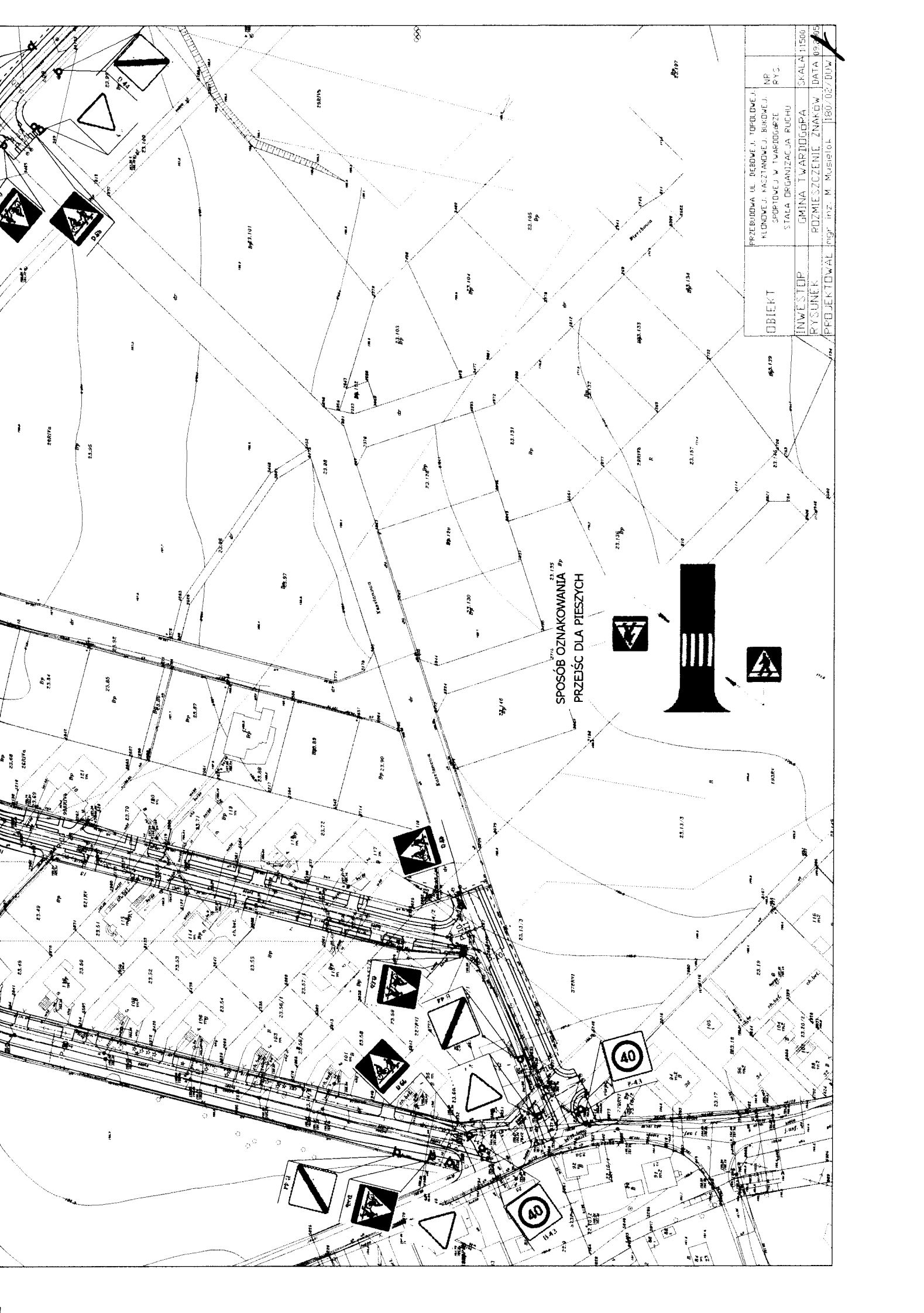


SPOSÓB OZNAKOWANIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH

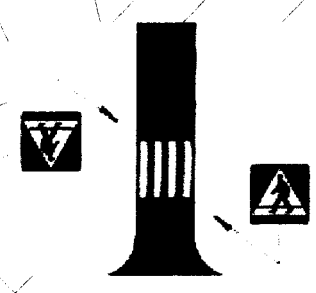


| | | | |
|------------|--|---------|------------------|
| OBIEKT | PRZEBUDOWA UL. DIEBOWEJ - PORUCZEŁA FUNDUSZ PASTORALNY W BUKACIE SPORTOWEJ W TWARDOGÓRZE | | |
| | NIP | RY.3 | |
| INWESTOR | STACJA ORGANIZACJA RUCHU | | |
| | PM 1500 | PM 1500 | DATA: 02.01.2017 |
| PROJEKTOWY | FUNDUSZ PASTORALNY BUKACIE | | |





SPOSÓB OZNAKOWANIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH



| | | |
|--|-----------------------|-----------------|
| PRZEBUDWA UL. DEBOWEJ, TOPOLNICE, KLONOWEJ, KACZANOWEJ, BUKOWEJ, SPORTOWEJ W TWARDOGÓRZE | NR P.V. | SKALA 1:1500 |
| STALA ORGANIZACJA RUCHU | | DATA 09.05.2018 |
| INWESTOR | GMINA TWARDOGÓRA | |
| RYSUJĄCY | ROZMIESZCZENIE ZNAKÓW | |
| PROJEKTOWAŁ | mgr inż. M. Musielak | 1807.02/01/W |

OBIEKT