

WYKONAWCA

- - INFRA - ROADS - -

**Pracownia Inżynierska
„INFRA-ROADS”**
Tomasz Bator
ul. Bronowicka 42/28

INWESTOR:

Gmina Zator
Pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
32-640 Zator

ADRES INWESTYCJI:

miejsowość Graboszyce
gmina Zator
powiat oświęcimski
województwo małopolskie

NAZWA INWESTYCJI:

**Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej
i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na
osiedlu w Graboszycach, gmina Zator**

RODZAJ
OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Kuranowski

KRAKÓW, STYCZEŃ 2020r

SPIS ZAWARTOŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	WSTĘP	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Podstawa opracowania	3
1.3.	Podstawowe przepisy i normatywy	3
2.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	4
3.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO	6
4.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO.....	6
5.	UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU	6
6.	TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7.	PRZEDMIAR MATERIAŁÓW	6

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na osiedlu w Graboszycach, gmina Zator”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Zator, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator – Zamawiającym, a Pracownią Inżynierską "INFRA-ROADS" Tomasz Bator, ul. Bronowicka 42/28, 30-091 Kraków – Wykonawcą.

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500;
- Inwentaryzacja terenowa i fotograficzna;
- Uzgodnienia z Inwestorem i zarządcą drogi;
- Obowiązujące normy i przepisy branżowe.

1.3. Podstawowe przepisy i normatywy

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym;
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- 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.

2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

W ramach inwestycji zaprojektowano trzy odcinki dróg wewnętrznych oraz odcinek chodnika. Trasy dróg wytrasowano, w taki sposób aby wszystkie elementy tych dróg mieściły się w liniach rozgraniczających MPZP.

Odcinek A-B

Odcinek A-B rozpoczyna się połączeniem z ulicą Kalinową. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 6.0m. Trasa odcinka A-B składa się z odcinków prostych oraz jednego łuku kołowego o promieniu 250m. Na długości odcinka zlokalizowane są dwa połączenia: z odcinkiem D-E w km 0+059.46 oraz z odcinkiem B-C w km 0+115.36.

Początek odcinka A-B dostosowano wysokościowo do niwelety ulicy Kalinowej. Niweleta odcinka A-B składa się z odcinków o pochyleniu od 5.00% do 11.98%. Powstałe załomy projektowanej niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach: $R_1=400\text{m}$ (łuk wklęsły), $R_2=600\text{m}$ (łuk wypukły), $R_3=300\text{m}$ (łuk wklęsły) oraz $R_4=150\text{m}$ (łuk wypukły).

Odcinek A-B posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój daszkowy o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 5.0m. Na odcinku dojazdu do ulicy Kalinowej szerokość jezdni zwiększona jest do 6.0m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm.

Odcinek B-C

Odcinek B-C rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukiem o promieniu 5.0m. Trasa odcinka B-C składa się z jednego odcinka prostego o długości 55.86m.

Początek odcinka B-C dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka A-B. Niweleta odcinka B-C składa się z odcinków o pochyleniu od 2.00% do 6.29%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wypukłym o promieniu: $R_1=300\text{m}$.

Odcinek B-C posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm. Na długości 50.97m za lewym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm.

Odcinek D-E

Odcinek D-E rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 5.0 oraz 6.0m. Trasa odcinka D-E składa się z jednego odcinka prostego o długości 133.99m.

Początek odcinka D-E dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka B-C. Niweleta odcinka D-E składa się z odcinków o pochyleniu od 0.39% do 3.70%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wklęsłym o promieniu: $R_1=600\text{m}$.

Odcinek D-E posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm (odcinkowo wyniesienie lewego krawężnika wynosi 12cm, 4cm lub 2cm). Na długości 126.80m za prawym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm. W km 0+087.99 zaprojektowano w jezdni odwodnienie liniowe w postaci korytka betonowego o szerokości 30cm z kratą żeliwną klasy D400.

Chodnik

Odcinek chodnika stanowi połączenie pomiędzy odcinkiem D-E a ulicą Kalinową. Trasa chodnika składa się z odcinka prostego o długości 48.98m.

Projektowany chodnik posiada szerokość 2.16m (szerokość zasadnicza 2.00m) oraz ograniczony jest obustronnie obrzeżami betonowymi 8x30cm. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2.00%.

UWAGA:

Drogi wewnętrzne stanowić będą dojścia z możliwością dojazdu do nieruchomości przyległych do działek gminnych.

Z uwagi na zastosowane oznakowanie (strefa zamieszkania), na drogach wewnętrznych dopuszczalna prędkość ograniczona będzie do 20km/h.

Ulica Kalinowa

Ulica Kalinowa jest drogą gminną wewnętrzną. Posiada jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4.0m. Ulica ta jest drogą bez przejazdu i stanowi dojazd do przyległej zabudowy jednorodzinnej oraz do stawu rybnego.

Droga przebiega przez obszar zabudowany, gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona jest do 50 km/h w godzinach 5:00-23:00, oraz 60 km/h w godzinach 23:00-5:00.

3. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Projektowane oznakowanie pionowe ogranicza się do oznakowania włączenia odcinka A-B do ulicy Kalinowej za pomocą znaków D-40 oraz D-41. Ponadto projektowany odcinek chodnika oznakowano znakami C-16 i C-16a.

Należy zastosować znaki drogowe z grupy małych o folii odbłaskowej typ 1.

4. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Projekt nie przewiduje zastosowania oznakowania poziomego.

5. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną budową dróg wewnętrznych.

6. TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany czas wprowadzenia organizacji ruchu- 2. połowa 2020.

7. PRZEDMIAR MATERIAŁÓW

Oznakowanie pionowe, zestawienie znaków:

L.p.	Nazwa	Sztuk
1	D-40	1
2	D-41	1
3	C-16	2
4	C-16a	2

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

WYKONAWCA

- - INFRA - ROADS - -

**Pracownia Inżynierska
„INFRA-ROADS”**
Tomasz Bator
ul. Bronowicka 42/28

INWESTOR:

Gmina Zator
Pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
32-640 Zator

ADRES INWESTYCJI:

miejsowość Graboszyce
gmina Zator
powiat oświęcimski
województwo małopolskie

NAZWA INWESTYCJI:

**Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej
i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na
osiedlu w Graboszycach, gmina Zator**

RODZAJ
OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Kuranowski

KRAKÓW, STYCZEŃ 2020r

SPIS ZAWARTOŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	WSTĘP	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Podstawa opracowania	3
1.3.	Podstawowe przepisy i normatywy	3
2.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	4
3.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO	6
4.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO.....	6
5.	UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU	6
6.	TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7.	PRZEDMIAR MATERIAŁÓW	6

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na osiedlu w Graboszycach, gmina Zator”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Zator, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator – Zamawiającym, a Pracownią Inżynierską "INFRA-ROADS" Tomasz Bator, ul. Bronowicka 42/28, 30-091 Kraków – Wykonawcą.

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500;
- Inwentaryzacja terenowa i fotograficzna;
- Uzgodnienia z Inwestorem i zarządcą drogi;
- Obowiązujące normy i przepisy branżowe.

1.3. Podstawowe przepisy i normatywy

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym;
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- 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.

2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

W ramach inwestycji zaprojektowano trzy odcinki dróg wewnętrznych oraz odcinek chodnika. Trasy dróg wytrasowano, w taki sposób aby wszystkie elementy tych dróg mieściły się w liniach rozgraniczających MPZP.

Odcinek A-B

Odcinek A-B rozpoczyna się połączeniem z ulicą Kalinową. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 6.0m. Trasa odcinka A-B składa się z odcinków prostych oraz jednego łuku kołowego o promieniu 250m. Na długości odcinka zlokalizowane są dwa połączenia: z odcinkiem D-E w km 0+059.46 oraz z odcinkiem B-C w km 0+115.36.

Początek odcinka A-B dostosowano wysokościowo do niwelety ulicy Kalinowej. Niweleta odcinka A-B składa się z odcinków o pochyleniu od 5.00% do 11.98%. Powstałe załomy projektowanej niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach: $R_1=400\text{m}$ (łuk wklęsły), $R_2=600\text{m}$ (łuk wypukły), $R_3=300\text{m}$ (łuk wklęsły) oraz $R_4=150\text{m}$ (łuk wypukły).

Odcinek A-B posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój daszkowy o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 5.0m. Na odcinku dojazdu do ulicy Kalinowej szerokość jezdni zwiększona jest do 6.0m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm.

Odcinek B-C

Odcinek B-C rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukiem o promieniu 5.0m. Trasa odcinka B-C składa się z jednego odcinka prostego o długości 55.86m.

Początek odcinka B-C dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka A-B. Niweleta odcinka B-C składa się z odcinków o pochyleniu od 2.00% do 6.29%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wypukłym o promieniu: $R_1=300\text{m}$.

Odcinek B-C posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm. Na długości 50.97m za lewym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm.

Odcinek D-E

Odcinek D-E rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 5.0 oraz 6.0m. Trasa odcinka D-E składa się z jednego odcinka prostego o długości 133.99m.

Początek odcinka D-E dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka B-C. Niweleta odcinka D-E składa się z odcinków o pochyleniu od 0.39% do 3.70%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wklęsłym o promieniu: $R_1=600\text{m}$.

Odcinek D-E posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm (odcinkowo wyniesienie lewego krawężnika wynosi 12cm, 4cm lub 2cm). Na długości 126.80m za prawym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm. W km 0+087.99 zaprojektowano w jezdni odwodnienie liniowe w postaci korytka betonowego o szerokości 30cm z kratą żeliwną klasy D400.

Chodnik

Odcinek chodnika stanowi połączenie pomiędzy odcinkiem D-E a ulicą Kalinową. Trasa chodnika składa się z odcinka prostego o długości 48.98m.

Projektowany chodnik posiada szerokość 2.16m (szerokość zasadnicza 2.00m) oraz ograniczony jest obustronnie obrzeżami betonowymi 8x30cm. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2.00%.

UWAGA:

Drogi wewnętrzne stanowić będą dojścia z możliwością dojazdu do nieruchomości przyległych do działek gminnych.

Z uwagi na zastosowane oznakowanie (strefa zamieszkania), na drogach wewnętrznych dopuszczalna prędkość ograniczona będzie do 20km/h.

Ulica Kalinowa

Ulica Kalinowa jest drogą gminną wewnętrzną. Posiada jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4.0m. Ulica ta jest drogą bez przejazdu i stanowi dojazd do przyległej zabudowy jednorodzinnej oraz do stawu rybnego.

Droga przebiega przez obszar zabudowany, gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona jest do 50 km/h w godzinach 5:00-23:00, oraz 60 km/h w godzinach 23:00-5:00.

3. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Projektowane oznakowanie pionowe ogranicza się do oznakowania włączenia odcinka A-B do ulicy Kalinowej za pomocą znaków D-40 oraz D-41. Ponadto projektowany odcinek chodnika oznakowano znakami C-16 i C-16a.

Należy zastosować znaki drogowe z grupy małych o folii odbłaskowej typ 1.

4. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Projekt nie przewiduje zastosowania oznakowania poziomego.

5. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną budową dróg wewnętrznych.

6. TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany czas wprowadzenia organizacji ruchu- 2. połowa 2020.

7. PRZEDMIAR MATERIAŁÓW

Oznakowanie pionowe, zestawienie znaków:

L.p.	Nazwa	Sztuk
1	D-40	1
2	D-41	1
3	C-16	2
4	C-16a	2

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

WYKONAWCA

- - INFRA - ROADS - -

**Pracownia Inżynierska
„INFRA-ROADS”**
Tomasz Bator
ul. Bronowicka 42/28

INWESTOR:

Gmina Zator
Pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
32-640 Zator

ADRES INWESTYCJI:

miejsowość Graboszyce
gmina Zator
powiat oświęcimski
województwo małopolskie

NAZWA INWESTYCJI:

**Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej
i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na
osiedlu w Graboszycach, gmina Zator**

RODZAJ
OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Kuranowski

KRAKÓW, STYCZEŃ 2020r

SPIS ZAWARTOŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	WSTĘP	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Podstawa opracowania	3
1.3.	Podstawowe przepisy i normatywy	3
2.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	4
3.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO	6
4.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO.....	6
5.	UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU	6
6.	TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7.	PRZEDMIAR MATERIAŁÓW	6

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na osiedlu w Graboszycach, gmina Zator”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Zator, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator – Zamawiającym, a Pracownią Inżynierską "INFRA-ROADS" Tomasz Bator, ul. Bronowicka 42/28, 30-091 Kraków – Wykonawcą.

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500;
- Inwentaryzacja terenowa i fotograficzna;
- Uzgodnienia z Inwestorem i zarządcą drogi;
- Obowiązujące normy i przepisy branżowe.

1.3. Podstawowe przepisy i normatywy

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym;
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- 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.

2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

W ramach inwestycji zaprojektowano trzy odcinki dróg wewnętrznych oraz odcinek chodnika. Trasy dróg wytrasowano, w taki sposób aby wszystkie elementy tych dróg mieściły się w liniach rozgraniczających MPZP.

Odcinek A-B

Odcinek A-B rozpoczyna się połączeniem z ulicą Kalinową. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 6.0m. Trasa odcinka A-B składa się z odcinków prostych oraz jednego łuku kołowego o promieniu 250m. Na długości odcinka zlokalizowane są dwa połączenia: z odcinkiem D-E w km 0+059.46 oraz z odcinkiem B-C w km 0+115.36.

Początek odcinka A-B dostosowano wysokościowo do niwelety ulicy Kalinowej. Niweleta odcinka A-B składa się z odcinków o pochyleniu od 5.00% do 11.98%. Powstałe załomy projektowanej niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach: $R_1=400\text{m}$ (łuk wklęsły), $R_2=600\text{m}$ (łuk wypukły), $R_3=300\text{m}$ (łuk wklęsły) oraz $R_4=150\text{m}$ (łuk wypukły).

Odcinek A-B posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój daszkowy o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 5.0m. Na odcinku dojazdu do ulicy Kalinowej szerokość jezdni zwiększona jest do 6.0m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm.

Odcinek B-C

Odcinek B-C rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukiem o promieniu 5.0m. Trasa odcinka B-C składa się z jednego odcinka prostego o długości 55.86m.

Początek odcinka B-C dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka A-B. Niweleta odcinka B-C składa się z odcinków o pochyleniu od 2.00% do 6.29%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wypukłym o promieniu: $R_1=300\text{m}$.

Odcinek B-C posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm. Na długości 50.97m za lewym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm.

Odcinek D-E

Odcinek D-E rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 5.0 oraz 6.0m. Trasa odcinka D-E składa się z jednego odcinka prostego o długości 133.99m.

Początek odcinka D-E dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka B-C. Niweleta odcinka D-E składa się z odcinków o pochyleniu od 0.39% do 3.70%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wklęsłym o promieniu: $R_1=600m$.

Odcinek D-E posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm (odcinkowo wyniesienie lewego krawężnika wynosi 12cm, 4cm lub 2cm). Na długości 126.80m za prawym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm. W km 0+087.99 zaprojektowano w jezdni odwodnienie liniowe w postaci korytka betonowego o szerokości 30cm z kratą żeliwną klasy D400.

Chodnik

Odcinek chodnika stanowi połączenie pomiędzy odcinkiem D-E a ulicą Kalinową. Trasa chodnika składa się z odcinka prostego o długości 48.98m.

Projektowany chodnik posiada szerokość 2.16m (szerokość zasadnicza 2.00m) oraz ograniczony jest obustronnie obrzeżami betonowymi 8x30cm. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2.00%.

UWAGA:

Drogi wewnętrzne stanowić będą dojścia z możliwością dojazdu do nieruchomości przyległych do działek gminnych.

Z uwagi na zastosowane oznakowanie (strefa zamieszkania), na drogach wewnętrznych dopuszczalna prędkość ograniczona będzie do 20km/h.

Ulica Kalinowa

Ulica Kalinowa jest drogą gminną wewnętrzną. Posiada jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4.0m. Ulica ta jest drogą bez przejazdu i stanowi dojazd do przyległej zabudowy jednorodzinnej oraz do stawu rybnego.

Droga przebiega przez obszar zabudowany, gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona jest do 50 km/h w godzinach 5:00-23:00, oraz 60 km/h w godzinach 23:00-5:00.

3. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Projektowane oznakowanie pionowe ogranicza się do oznakowania włączenia odcinka A-B do ulicy Kalinowej za pomocą znaków D-40 oraz D-41. Ponadto projektowany odcinek chodnika oznakowano znakami C-16 i C-16a.

Należy zastosować znaki drogowe z grupy małych o folii odbłaskowej typ 1.

4. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Projekt nie przewiduje zastosowania oznakowania poziomego.

5. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną budową dróg wewnętrznych.

6. TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany czas wprowadzenia organizacji ruchu- 2. połowa 2020.

7. PRZEDMIAR MATERIAŁÓW

Oznakowanie pionowe, zestawienie znaków:

L.p.	Nazwa	Sztuk
1	D-40	1
2	D-41	1
3	C-16	2
4	C-16a	2

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

WYKONAWCA

- - INFRA - ROADS - -

**Pracownia Inżynierska
„INFRA-ROADS”**
Tomasz Bator
ul. Bronowicka 42/28

INWESTOR:

Gmina Zator
Pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
32-640 Zator

ADRES INWESTYCJI:

miejsowość Graboszyce
gmina Zator
powiat oświęcimski
województwo małopolskie

NAZWA INWESTYCJI:

**Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej
i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na
osiedlu w Graboszycach, gmina Zator**

RODZAJ
OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Kuranowski

KRAKÓW, STYCZEŃ 2020r

SPIS ZAWARTOŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	WSTĘP	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Podstawa opracowania	3
1.3.	Podstawowe przepisy i normatywy	3
2.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	4
3.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO	6
4.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO.....	6
5.	UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU	6
6.	TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7.	PRZEDMIAR MATERIAŁÓW	6

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na osiedlu w Graboszycach, gmina Zator”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Zator, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator – Zamawiającym, a Pracownią Inżynierską "INFRA-ROADS" Tomasz Bator, ul. Bronowicka 42/28, 30-091 Kraków – Wykonawcą.

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500;
- Inwentaryzacja terenowa i fotograficzna;
- Uzgodnienia z Inwestorem i zarządcą drogi;
- Obowiązujące normy i przepisy branżowe.

1.3. Podstawowe przepisy i normatywy

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym;
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- 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.

2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

W ramach inwestycji zaprojektowano trzy odcinki dróg wewnętrznych oraz odcinek chodnika. Trasy dróg wytrasowano, w taki sposób aby wszystkie elementy tych dróg mieściły się w liniach rozgraniczających MPZP.

Odcinek A-B

Odcinek A-B rozpoczyna się połączeniem z ulicą Kalinową. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 6.0m. Trasa odcinka A-B składa się z odcinków prostych oraz jednego łuku kołowego o promieniu 250m. Na długości odcinka zlokalizowane są dwa połączenia: z odcinkiem D-E w km 0+059.46 oraz z odcinkiem B-C w km 0+115.36.

Początek odcinka A-B dostosowano wysokościowo do niwelety ulicy Kalinowej. Niweleta odcinka A-B składa się z odcinków o pochyleniu od 5.00% do 11.98%. Powstałe załomy projektowanej niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach: $R_1=400\text{m}$ (łuk wklęsły), $R_2=600\text{m}$ (łuk wypukły), $R_3=300\text{m}$ (łuk wklęsły) oraz $R_4=150\text{m}$ (łuk wypukły).

Odcinek A-B posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój daszkowy o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 5.0m. Na odcinku dojazdu do ulicy Kalinowej szerokość jezdni zwiększona jest do 6.0m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm.

Odcinek B-C

Odcinek B-C rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukiem o promieniu 5.0m. Trasa odcinka B-C składa się z jednego odcinka prostego o długości 55.86m.

Początek odcinka B-C dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka A-B. Niweleta odcinka B-C składa się z odcinków o pochyleniu od 2.00% do 6.29%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wypukłym o promieniu: $R_1=300\text{m}$.

Odcinek B-C posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm. Na długości 50.97m za lewym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm.

Odcinek D-E

Odcinek D-E rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 5.0 oraz 6.0m. Trasa odcinka D-E składa się z jednego odcinka prostego o długości 133.99m.

Początek odcinka D-E dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka B-C. Niweleta odcinka D-E składa się z odcinków o pochyleniu od 0.39% do 3.70%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wklęsłym o promieniu: $R_1=600\text{m}$.

Odcinek D-E posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm (odcinkowo wyniesienie lewego krawężnika wynosi 12cm, 4cm lub 2cm). Na długości 126.80m za prawym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm. W km 0+087.99 zaprojektowano w jezdni odwodnienie liniowe w postaci korytka betonowego o szerokości 30cm z kratą żeliwną klasy D400.

Chodnik

Odcinek chodnika stanowi połączenie pomiędzy odcinkiem D-E a ulicą Kalinową. Trasa chodnika składa się z odcinka prostego o długości 48.98m.

Projektowany chodnik posiada szerokość 2.16m (szerokość zasadnicza 2.00m) oraz ograniczony jest obustronnie obrzeżami betonowymi 8x30cm. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2.00%.

UWAGA:

Drogi wewnętrzne stanowić będą dojścia z możliwością dojazdu do nieruchomości przyległych do działek gminnych.

Z uwagi na zastosowane oznakowanie (strefa zamieszkania), na drogach wewnętrznych dopuszczalna prędkość ograniczona będzie do 20km/h.

Ulica Kalinowa

Ulica Kalinowa jest drogą gminną wewnętrzną. Posiada jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4.0m. Ulica ta jest drogą bez przejazdu i stanowi dojazd do przyległej zabudowy jednorodzinnej oraz do stawu rybnego.

Droga przebiega przez obszar zabudowany, gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona jest do 50 km/h w godzinach 5:00-23:00, oraz 60 km/h w godzinach 23:00-5:00.

3. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Projektowane oznakowanie pionowe ogranicza się do oznakowania włączenia odcinka A-B do ulicy Kalinowej za pomocą znaków D-40 oraz D-41. Ponadto projektowany odcinek chodnika oznakowano znakami C-16 i C-16a.

Należy zastosować znaki drogowe z grupy małych o folii odbłaskowej typ 1.

4. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Projekt nie przewiduje zastosowania oznakowania poziomego.

5. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną budową dróg wewnętrznych.

6. TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany czas wprowadzenia organizacji ruchu- 2. połowa 2020.

7. PRZEDMIAR MATERIAŁÓW

Oznakowanie pionowe, zestawienie znaków:

L.p.	Nazwa	Sztuk
1	D-40	1
2	D-41	1
3	C-16	2
4	C-16a	2

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

WYKONAWCA

- - INFRA - ROADS - -

**Pracownia Inżynierska
„INFRA-ROADS”**
Tomasz Bator
ul. Bronowicka 42/28

INWESTOR:

Gmina Zator
Pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 1
32-640 Zator

ADRES INWESTYCJI:

miejsowość Graboszyce
gmina Zator
powiat oświęcimski
województwo małopolskie

NAZWA INWESTYCJI:

**Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej
i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na
osiedlu w Graboszycach, gmina Zator**

RODZAJ
OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Kuranowski

KRAKÓW, STYCZEŃ 2020r

SPIS ZAWARTOŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.	WSTĘP	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Podstawa opracowania	3
1.3.	Podstawowe przepisy i normatywy	3
2.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	4
3.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO	6
4.	OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO.....	6
5.	UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU	6
6.	TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7.	PRZEDMIAR MATERIAŁÓW	6

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Budowa dróg wewnętrznych wraz z sieciami kanalizacji sanitarnej i opadowej, siecią wodociągową i siecią oświetlenia ulicznego, na osiedlu w Graboszycach, gmina Zator”

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Zator, Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1, 32-640 Zator – Zamawiającym, a Pracownią Inżynierską "INFRA-ROADS" Tomasz Bator, ul. Bronowicka 42/28, 30-091 Kraków – Wykonawcą.

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500;
- Inwentaryzacja terenowa i fotograficzna;
- Uzgodnienia z Inwestorem i zarządcą drogi;
- Obowiązujące normy i przepisy branżowe.

1.3. Podstawowe przepisy i normatywy

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym;
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- 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.

2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

W ramach inwestycji zaprojektowano trzy odcinki dróg wewnętrznych oraz odcinek chodnika. Trasy dróg wytrasowano, w taki sposób aby wszystkie elementy tych dróg mieściły się w liniach rozgraniczających MPZP.

Odcinek A-B

Odcinek A-B rozpoczyna się połączeniem z ulicą Kalinową. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 6.0m. Trasa odcinka A-B składa się z odcinków prostych oraz jednego łuku kołowego o promieniu 250m. Na długości odcinka zlokalizowane są dwa połączenia: z odcinkiem D-E w km 0+059.46 oraz z odcinkiem B-C w km 0+115.36.

Początek odcinka A-B dostosowano wysokościowo do niwelety ulicy Kalinowej. Niweleta odcinka A-B składa się z odcinków o pochyleniu od 5.00% do 11.98%. Powstałe załomy projektowanej niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach: $R_1=400\text{m}$ (łuk wklęsły), $R_2=600\text{m}$ (łuk wypukły), $R_3=300\text{m}$ (łuk wklęsły) oraz $R_4=150\text{m}$ (łuk wypukły).

Odcinek A-B posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój daszkowy o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 5.0m. Na odcinku dojazdu do ulicy Kalinowej szerokość jezdni zwiększona jest do 6.0m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm.

Odcinek B-C

Odcinek B-C rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukiem o promieniu 5.0m. Trasa odcinka B-C składa się z jednego odcinka prostego o długości 55.86m.

Początek odcinka B-C dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka A-B. Niweleta odcinka B-C składa się z odcinków o pochyleniu od 2.00% do 6.29%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wypukłym o promieniu: $R_1=300\text{m}$.

Odcinek B-C posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm. Na długości 50.97m za lewym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm.

Odcinek D-E

Odcinek D-E rozpoczyna się połączeniem z odcinkiem A-B. Połączenie to zaprojektowano poprzez wyokrąglenie krzyżujących się krawędzi dróg łukami o promieniach 5.0 oraz 6.0m. Trasa odcinka D-E składa się z jednego odcinka prostego o długości 133.99m.

Początek odcinka D-E dostosowano wysokościowo do niwelety odcinka B-C. Niweleta odcinka D-E składa się z odcinków o pochyleniu od 0.39% do 3.70%. Załom projektowanej niwelety wyokrąglono łukiem pionowymi wklęsłym o promieniu: $R_1=600\text{m}$.

Odcinek D-E posiada przekrój uliczny jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu w przeciwnych kierunkach. W przekroju poprzecznym droga posiada przekrój jednostronny o spadku 2.0%. Szerokość jezdni wynosi 4.5m. Jezdni drogi ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30cm wyniesionymi na wysokość 6cm (odcinkowo wyniesienie lewego krawężnika wynosi 12cm, 4cm lub 2cm). Na długości 126.80m za prawym krawężnikiem zaprojektowano muldę betonową o szerokości 50cm. W km 0+087.99 zaprojektowano w jezdni odwodnienie liniowe w postaci korytka betonowego o szerokości 30cm z kratą żeliwną klasy D400.

Chodnik

Odcinek chodnika stanowi połączenie pomiędzy odcinkiem D-E a ulicą Kalinową. Trasa chodnika składa się z odcinka prostego o długości 48.98m.

Projektowany chodnik posiada szerokość 2.16m (szerokość zasadnicza 2.00m) oraz ograniczony jest obustronnie obrzeżami betonowymi 8x30cm. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2.00%.

UWAGA:

Drogi wewnętrzne stanowić będą dojścia z możliwością dojazdu do nieruchomości przyległych do działek gminnych.

Z uwagi na zastosowane oznakowanie (strefa zamieszkania), na drogach wewnętrznych dopuszczalna prędkość ograniczona będzie do 20km/h.

Ulica Kalinowa

Ulica Kalinowa jest drogą gminną wewnętrzną. Posiada jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4.0m. Ulica ta jest drogą bez przejazdu i stanowi dojazd do przyległej zabudowy jednorodzinnej oraz do stawu rybnego.

Droga przebiega przez obszar zabudowany, gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona jest do 50 km/h w godzinach 5:00-23:00, oraz 60 km/h w godzinach 23:00-5:00.

3. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Projektowane oznakowanie pionowe ogranicza się do oznakowania włączenia odcinka A-B do ulicy Kalinowej za pomocą znaków D-40 oraz D-41. Ponadto projektowany odcinek chodnika oznakowano znakami C-16 i C-16a.

Należy zastosować znaki drogowe z grupy małych o folii odbłaskowej typ 1.

4. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Projekt nie przewiduje zastosowania oznakowania poziomego.

5. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną budową dróg wewnętrznych.

6. TERMIN OBOWIĄZYWANIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany czas wprowadzenia organizacji ruchu- 2. połowa 2020.

7. PRZEDMIAR MATERIAŁÓW

Oznakowanie pionowe, zestawienie znaków:

L.p.	Nazwa	Sztuk
1	D-40	1
2	D-41	1
3	C-16	2
4	C-16a	2

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Lp.	Nazwa rysunku	Nr rys.
1	Orientacja	1
2	Plan sytuacyjny	2