

<p>Biuro projektowe:</p>	<div data-bbox="687 154 847 271" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="906 154 1326 271" data-label="Text"> <p>BIURO PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH KRZYSZTOF SULIGA UL. TECZOWA 3/6, 05-270 MARKI TEL: 791-95-65-51, EMAIL: BIURO@BPI-KS.PL NIP: 693-202-60-76</p> </div>	
<p>Inwestor:</p>	<div data-bbox="639 327 762 472" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="842 344 1262 454" data-label="Text"> <p>BURMISTRZ MIASTA PIASTOWA UL. 11 LISTOPADA 2 05-820 PIASTÓW</p> </div>	
<p>NAZWA INWESTYCJI:</p>	<p>PRZEBUDOWA DROGI PUBLICZNEJ GMINNEJ ULICY W. ŁUKASIŃSKIEGO W PIASTOWIE</p>	
<p>Nazwa i adres obiektu budowlanego:</p>	<p>Droga publiczna gminna ul. W. Łukasińskiego w Piastowie</p>	
<p>Projektant</p>	<p>mgr inż. Krzysztof Suliga</p>	
<p><u>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</u></p>		
<p>10.2025 r.</p>		<p>Egz.</p>

Spis treści

1	Wstęp	2
1.1	Zakres opracowania	2
1.2	Podstawa opracowania	2
2	Stan istniejący	2
2.1	Istniejące zagospodarowanie	2
3	Stan projektowany	2
3.1	Projektowane zagospodarowanie terenu	2
3.2	Projektowane oznakowanie	4
4	Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	4
5	Część rysunkowa	4
	Część rysunkowa	5

1 Wstęp

1.1 Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt stałej organizacji ruchu wykonany w ramach projektu:

„PRZEBUDOWA DROGI PUBLICZNEJ GMINNEJ ULICY W. ŁUKASIŃSKIEGO W PIASTOWIE”.

1.2 Podstawa opracowania

Do wykonania niniejszego opracowania posłużyły następujące materiały wyjściowe:

- umowa z Inwestorem,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- obowiązujące przepisy w zakresie organizacji ruchu oraz prawa o ruchu drogowym,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2 Stan istniejący

2.1 Istniejące zagospodarowanie

Ulica W. Łukasińskiego jest drogą publiczną gminną klasy D o numerze 310451W. Projektowana droga, na odcinku objętym opracowaniem, krzyżuje się z drogą publiczną powiatową nr 4118W klasy L – ulicą Piłsudskiego. Kontynuację ulicy Łukasińskiego na terenie osiedla mieszkaniowego stanowią drogi wewnętrzne, które pozwalają na dojazd do dróg publicznych – ulic Sowińskiego i Wysockiego. W momencie składania niniejszej dokumentacji do opiniowania dla drogi powiatowej ul. J. Piłsudskiego została wydana decyzja ZRID zezwalająca na jej rozbudowę. W ramach rozbudowy ul. J. Piłsudskiego podziałowi ulegną działki częściowo wchodzące obecnie w pas drogowy ul. W. Łukasińskiego. W celu uniknięcia nałożenia się obu inwestycji niniejszy projekt przebudowy ul. W. Łukasińskiego rozpoczyna się w miejscu, gdzie założono w projekcie rozbudowy ul. J. Piłsudskiego granicę pasa drogi powiatowej.

Zagospodarowanie sąsiadujących z drogą gruntów stanowią domy jednorodzinne po stronie północnej oraz szkoła podstawowa po stronie południowej.

Przekrój istniejącej drogi składa się z jezdni, terenów zieleni oraz lokalnie ze zjazdów do posesji. Jezdnia, zbudowana z płyt betonowych ma szerokość 5m. Jezdnia nie posiada odwodnienia – wody opadowe odprowadzane są w teren zielony. Ulica jest oświetlona.

W obrębie ulicy występuje zieleń w postaci drzew, krzewów, trawników.

W obrębie pasa drogowego ulic zlokalizowane są następujące urządzenia uzbrojenia terenu: napowietrzna i podziemna linia eN, podziemna linia teletechniczna, wodociąg, gazociąg, kanalizacja sanitarna

Natężenie ruchu:

- SDR 160 [P/d],
- natężenie miarodajne ruchu rowerowego 15 [P/h] ,
- natężenie miarodajne ruchu pieszych 29 [os./h]

3 Stan projektowany

3.1 Projektowane zagospodarowanie terenu

Opracowanie swym zakresem obejmuje:

- remont nawierzchni ulicy Łukasieńskiego,
- budowę zatok postojowych do parkowania prostopadłego dla samochodów, w tym dla samochodów z których korzystają osoby niepełnosprawne, budowę opaski wzdłuż miejsc postojowych,
- budowę drogi dla pieszych,
- remont zjazdów zwykłych,
- budowę miejsca do zawracania dla pojazdu miarodajnego,
- budowę odwodnienia,
- humusowanie oraz obsianie trawą niezagospodarowanej części pasa drogowego.

Przyjęto następujące parametry techniczne dla drogi - ul. W. Łukasieńskiego:

- pojazd miarodajny – pojazd osobowy (PO) ze sporadycznym przejazdem pojazdu komunalnego (PK),
- klasa drogi – D,
- prędkość do projektowania – 30km/h,
- szerokość pasa ruchu ulicy Łukasieńskiego – 2,50m,
- przekrój 1/2 – całkowita szerokość jezdni 5,00m,
- szerokość pobocza gruntowego zjazdów oraz jezdni – 0,75m,
- szerokość drogi dla pieszych – 1,80m (w świetle obramowania), zawężenie do 1,20m oraz 1,30m w miejscach gdzie występują słupy napowietrznej linii niskiego napięcia (szerokość zmniejszona zgodnie z Par. 29 ust. 2 [1], warunki trudne wynikają z istniejącego zagospodarowania terenu; przyjęcie parametrów podstawowych we wskazanych miejscach wiązałoby się z rozbiórka oraz budowa nowego odcinka linii napowietrznej wraz z koniecznością pozyskania dodatkowego gruntu pod tą przebudowę z uwagi na brak miejsca w istniejącym pasie drogowym; koszt wykupu części nieruchomości z przeznaczeniem ich pod pas drogowy (które wg obowiązującego MPZP są działkami budowlanymi) oraz koszt odszkodowań za ogrodzenia i pozostałe naniesienia spowodowałyby rażąco wysokie w stosunku do przyjętego rozwiązania koszty inwestycji; w części rysunkowej wskazano miejsca do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami, o długości wynoszącej 2,00m i szerokości 1,80 m; odległość między tymi miejscami umożliwia wzajemną widoczność osób ze szczególnymi potrzebami oraz zapewnia optymalny czas oczekiwania na wyminięcie się)
- pas bezpieczeństwa pomiędzy jezdnią a drogą dla pieszych – 0,50m,
- zatoka postojowa:
 - miejsca postojowe w zatoce dla pojazdów osobowych: 5,00m x 2,50m
 - miejsca postojowe w zatoce dla pojazdów osobowych, z których korzystają osoby niepełnosprawne: 5,00m x 3,60m,
 - łączna ilość miejsc postojowych: 35 (w tym 2 m.p. dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne),
 - opaska zewnętrzną zatoki o szerokości 1,00m,
- miejsce do zawracania dla pojazdu miarodajnego w kształcie koła o średnicy 12,00m.

Pozostałe, niewyszczególnione parametry przyjęto zgodnie z *ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz Wzorcami i Standardami WR-D rekomendowanymi przez Ministra Właściwego ds. transportu.*

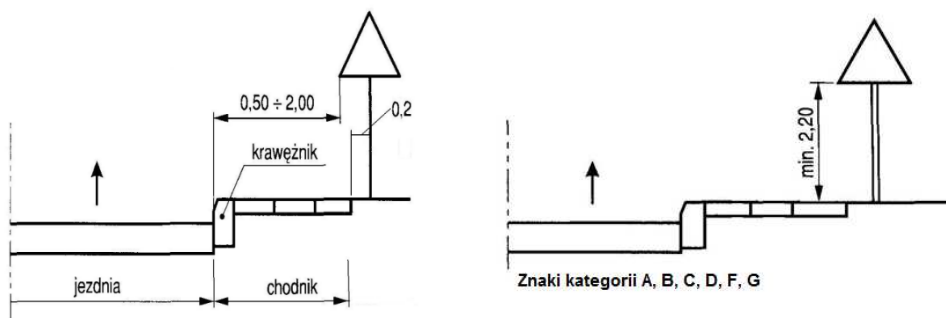
3.2 Projektowane oznakowanie

Projektowane oznakowanie dostosowane jest do projektowanych rozwiązań drogowych.

Znaki pionowe powinny spełniać następujące wymagania:

- wielkość tablic znaków mała lub mini dla dróg gminnych (dla znaków A-7 stosować tablice wielkości średniej),
- tablice znaków A-7, D-6, D-6b pokryte folią odblaskową II generacji, pozostałe folią I generacji,
- należy użyć podkładów z blachy stalowej z zaokrąglonymi krawędziami
- tył tablic znaków powinien być koloru szarego,
- tablice znaków powinny być montowane do słupków za pomocą ocynkowanych obejm stalowych,
- tablice znaków powinny być montowane na ocynkowanych stalowych słupkach o przekroju kołowym lub eliptycznym.

Sposób umieszczania znaków pionowych przedstawiają poniższe szkice.



4 Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Szacowany termin wprowadzenia IV kwartał 2025 r.

5 Część rysunkowa

W części rysunkowej zamieszczono następujące rysunki:

- 00 – Plan orientacyjny,
- 01 – Projektowana organizacji ruchu. SKALA 1:500.

Część rysunkowa