

# **KARTA UZGODNIENÍ**

do projektu stałej organizacji ruchu po przebudowie ulicy Królewskiej  
w m. Mielnik w ciągu drogi powiatowej Nr 1784B Radziwiłłówka - Mielnik

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**OPINIUJĘ / UZGADNIAM**

**ZATWIERDZAM**

**OBIEKT:**           **Przebudowa ulicy Królewskiej w m. Mielnik w ciągu drogi powiatowej Nr 1784B Radziwiłłówka - Mielnik**

**ADRES:**           **Działki nr ewid. 6106 oraz 6241/1, Obręb Mielnik gmina Mielnik, pow. siemiatycki**

**STADIUM:**       **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**  
po przebudowie ulicy Królewskiej w m. Mielnik

**INWESTOR:**     **Powiatowy Zarząd Dróg w Siemiatyczach**  
**ul. 11 Listopada 253**  
**17-300 Siemiatycze**

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA:**

Biuro Projektowe DROEM Mirosław Jakubiuk  
ul. Studziwodzka 41  
17-100 Bielsk Podlaski  
tel. kom. 507-582-886  
e-mail: [miroslaw@jakubiuk.pl](mailto:miroslaw@jakubiuk.pl)  
[droem@bielsk24.pl](mailto:droem@bielsk24.pl)

**PROJEKTANT:** mgr inż. Mirosław Jakubiuk  
upr. Bł 29/91; PDL/0036/PBD/16

mgr inż. Paulina Sienkiewicz

Lipiec 2017  
**SPIS TREŚCI**

- Plan orientacyjny

- Opis techniczny

1. Podstawa opracowania

2. Charakterystyka drogi i warunki ruchu

3. Opis projektowanej stałej organizacji ruchu

4. Wykaz projektowanych znaków

5. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

- Część rysunkowa

1. Projekt stałej organizacji ruchu po przebudowie ulicy Królewskiej

w m. Mielnik w ciągu drogi powiatowej Nr 1784B Radziwiłłówka - Mielnik

## II. OPIS TECHNICZNY

### do projektu stałej organizacji ruchu po przebudowie ulicy Królewskiej w m. Mielnik w ciągu drogi powiatowej Nr 1784B Radziwiłłówka - Mielnik

#### 1. Podstawa opracowania

1. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. – o drogach publicznych (Dz.U. 2016r. Poz. 1440 z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2017 poz. 128 z późn. zm.)
3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późn. zmianami)
4. Rozporządzenie 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. 2003r. Nr 220 Poz.2181 z późn. zm.)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784)
6. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016r. poz. 124)
7. Wizja lokalna, pomiary uzupełniające w terenie, uzgodnienia z Inwestorem

#### 2. Charakterystyka

##### 2.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest Projekt stałej organizacji ruchu po przebudowie ul. Królewskiej tj. drogi powiatowej Nr 1784B w Mielniku. Przebudowa ma m.in. na celu poprawę stanu technicznego ulicy, poprawę odwodnienia, wykonanie nowej nawierzchni jezdni ulicy, zjazdów i chodnika w miejsce istniejącej wyeksploatowanej nawierzchni oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmianę stałej organizacji ruchu uwzględniającej planowaną przebudowę i obecne warunki ruchu drogowego.

##### 2.2 Charakterystyka stanu istniejącego

Teren objęty opracowaniem znajduje się w miejscowości Mielnik, na działkach stanowiących pas drogowy drogi powiatowej Nr 1784B o nr ewid. 6106 oraz częściowo na działce 6241/1 stanowiącej pas drogowy drogi powiatowej Nr 1781B tj. ul. Brzeskiej. Projektowana ulica przebiega w całości przez teren oznakowany jako zabudowany. Początek odcinka do przebudowy przyjęto w odległości ok. 45m na południe od skrzyżowania z ul. Przemysławą, zaś koniec na skrzyżowaniu z ul. Brzeską. W km 0+213 strona lewa występuje skrzyżowanie z drogą gminną tj. ul. Graniczną. Na odcinku od początku trasy do km ok. 0+350 brak zabudowań, teren pagórkowaty, gęste zadrzewienie. Po stronie lewej do skrzyżowania z ul. Graniczną występują nieliczne budynki mieszkalne jednorodzinne. Na pozostałym odcinku działki przyległe w większości zabudowane.

Ulica Królewska posiada nawierzchnię bitumiczną o szer. ok. 7,0m w złym stanie technicznym, liczne spękania, zadołowania w profilu podłużnym i poprzecznym. Jezdnia obramowana krawężnikami betonowymi 20x30cm, chodnik strona lewa od km 0+051,00, strona prawa od km 0+275,0 aż do skrzyżowania z ul. Brzeską. Nawierzchnia chodnika z płytek betonowych 40x60cm, 35x35cm oraz lokalnie z kostki betonowej. Szer. chodnika zmienna od 0,8m do 2,0m. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Graniczną do km 0+520 po stronie lewej chodnik odsunięty od jezdni. Nawierzchnia zjazdów z płytek betonowych 25x25cm, z płyt typu TRYLINKA, z kostki betonowej lub częściowo z nawierzchni betonowej.

Spadki podłużne istniejącej niwelety jezdni ul. Królewskiej wahają się od 3% do 6,6%. Brak ograniczenia prędkości i zakazu wyprzedzania na łuku pionowym w km 0+488,49 oraz na łuku poziomym w km 0+195,09 ze względu na brak widoczności.

W pasie drogowym ulicy znajdują się: słupowa linia elektroenergetyczna, słupowa i kablowa linia telekomunikacyjna, linia wodociągowa, kanalizacja sanitarna wraz z przyłączami oraz kanalizacją deszczową. Na skrzyżowaniach występuje oznakowanie pionowe znakami D-1 oraz A-7, na skrzyżowaniu z ul. Graniczną oznakowanie niekompletne. Na skrzyżowaniu ul.

Królewskiej i ul. Brzeskiej występujące przejścia dla pieszych oznakowane znakami pionowymi D-6 oraz znakami poziomymi P-10 - wymagają korekty. Na skrzyżowaniu tych ulic występuje kilka drogowskazów, które należy rozmieścić zgodnie z Rozporządzeniem [4].

Brak jest oznakowania poziomego na wlotach dróg podporządkowanych. Wskazane jest wykonanie oznakowania poziomego oraz uzupełnienie pionowego, w szczególności na dojazdach do skrzyżowań, uwzględniającego parametry geometryczne ulic po wykonaniu przebudowy. Istniejące oznakowanie naniesiono na graficznym projekcie organizacji ruchu oznaczając kolorem szarym.

### 3. Warunki ruchu

Na ulicy Królewskiej oraz na krzyżujących się z nią ulicach odbywa się ruch lokalny związany z dojazdem do posesji prywatnych przylegających do tych ulic. Ruch pieszych lokalny, sporadyczny. Na odcinku prostym warunki widoczności są dobre. Na wlotach skrzyżowań, gdzie widoczność jest ograniczona należy przeprojektować istniejące oznakowanie.

Jezdnia ulic zniszczona, wyeksploatowana, liczne nierówności i ubytki w nawierzchni utrudniają jazdę pojazdów. Dopuszczalna prędkość jak dla obszaru zabudowanego.

### 4. Opis projektowanej stałej organizacji ruchu

W uzgodnieniu z Inwestorem zaprojektowano kompleksowe oznakowanie przebudowywanego odcinka ulicy. Na skrzyżowaniach ulic zaprojektowano oznakowanie znakami **B-20** łącznie ze znakami **D-1**. Z uwagi na brak widoczności na wlotach dróg podporządkowanych zaprojektowano oznakowanie pionowe znakiem **B-20 „STOP”** łącznie z oznakowaniem poziomym: linią bezwzględnie zatrzymania **P-12** oraz znakiem **P-16** napis „STOP”. Jako uzupełnienie istniejącego oznakowania pionowego znakiem **A-7** zaprojektowano linię warunkowego zatrzymania **P-13** oraz w osi jezdni linię **P-4** na długości  $L_{min}=20m$ . Pasy ruchu na wlocie skrzyżowania oddzielono linią podwójną ciągłą **P-4** o  $L_{min}=20m$ , w miejscach zjazdów zaprojektowano linię przerywaną **P-1e**. Istniejące przejścia dla pieszych na ul. Brzeskiej należy odnowić, zaś przejście dla pieszych na przedłużeniu ul. Królewskiej zlikwidowano. Zaprojektowano nowe przejście dla pieszych w km 0+378. Przejście na ul. Królewskiej objętej przebudową przesunięto z uwagi na kolizję z istniejącym zjazdem. Szerokość przejść dla pieszych 4,0m wyznaczone znakami poziomymi **P-10** oraz znakami pionowymi **D-6**. Na wlocie ul. Granicznej zaprojektowano powierzchnie wyłączane z ruchu pojazdów (znak **P-21a** „liniowanie wąskie” łącznie z **P-7b** „linia krawędziowa – szeroka”).

Z uwagi na spadki niwelety drogi powyżej 6% za skrzyżowaniem z ul. Graniczną dla pojazdów kierujących się na północ zastosowano znak **A-23** z tabliczką **T-9** (określającą rzeczywisty spadek na drodze). Znak **A-23** powtórzono na początku trasy z tabliczką **T-9** informującą o końcu podjazdu. Dodatkowo na wypukłym łuku pionowym ((pikietaż środka łuku, spadki podłużne ok. 3% i 6%  $R=1500m$ ) w km 0+488,49 wprowadzono obustronnie ograniczenie prędkości do **40km/godz** znakiem **B-33** oraz zakaz wyprzedzania znakiem **B-25** oraz ich odwołanie znakiem **B-42**.

Na odcinku łuku poziomego w km 0+195,09 (pikietaż środka łuku o  $R=120m$ ) wprowadzono obustronnie ograniczenie prędkości do **40km/godz** znakiem **B-33**. Powyższe ograniczenie odwołuje skrzyżowanie z ulicą Graniczną w km 0+213,25 strona lewa.

Na skrzyżowaniu ul. Królewskiej z ul. Brzeską zaprojektowano kompleksowe oznakowanie pionowe znakami **E-2a** wskazujące kierunki dojazdu do miejscowości. Dla kierowców jadących ul. Królewską w kierunku południowym zaprojektowano znak **F-6** uprzedzający o zakazie wjazdu pojazdów w ul. Brzeską (w stronę Maćkowicz) o rzeczywistej masie całkowitej ponad 8t. Do istniejącego znaku **B-18** na wlocie ul. Brzeskiej zaprojektowano tabliczkę informującą o tym, iż znak zakazu nie dotyczy autobusów.

Wszystkie znaki z podaniem ich symboli oraz dokładnej lokalizacji wrysowano na kopii projektu zagospodarowania terenu dla przebudowy ulicy Królewskiej w skali 1:1000 stanowiącego załącznik graficzny do niniejszego opracowania (Zał. Nr 1). Usytuowanie istniejących znaków pokazano w kolorze szaro-białym, zaś w kolorze rzeczywistym wrysowano znaki pionowe projektowane. Znaki poziome wrysowano w kolorze różowym.

## 5. Wykaz projektowanych znaków:

OZNAKOWANIE PIONOWE		
A-23 T-9	„stromy podjazd” tabliczka „6%”	Kpl 1 (na jednym słupku)
A-23 T-9	„stromy podjazd” tabliczka „KONIEC”	Kpl 1 (na jednym słupku)
B-20	„stop”	Kpl 1
B-20 D-6	„stop” „przejście dla pieszych”	Kpl 1 (na jednym słupku)
B- 25 B-33	„ograniczenie prędkości do 40km/godz” „zakaz wyprzedzania”	Kpl 2 (na jednym słupku)
B-33	„ograniczenie prędkości do 40km/godz”	Kpl 2
B-42	„koniec zakazów”	Kpl 2
D-1	„droga z pierwszeństwem”	Kpl 4
D-2 A-7 T-1	„koniec drogi z pierwszeństwem” „ustąp pierwszeństwa” tabliczka „STOP 50m”	Kpl 1 (na jednym słupku)
D-6	„przejście dla pieszych”	Kpl 3
E-2a	„drogowskaz do miejscowości”	Kpl 4 (znaki zgodnie z schematami na Zał Nr 1)
F-6	„znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem”	Kpl 1 (znak zgodnie z schematem na Zał Nr 1)
	Tabliczka do znaku B-18 „Nie dotyczy autobusów”	Kpl 1
OZNAKOWANIE POZIOME		
P-1e	„linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”	$3mb+5mb+5mb=13mb$ $13mb*0,12m^2/mb=1,56m^2$
P-3b	„linia jednostronnie przekraczalna - krótka”	$6mb+4mb=10mb$ $10mb*0,18m^2/mb=1,8m^2$
P-4	„linia podwójna ciągła”	$20mb+6,3mb+11mb+25mb+11mb=73,3mb$ $73,3mb*0,24m^2/mb=17,59m^2$
P-7a	„linia krawędziowa – przerywana szeroka”	$6mb$ $6mb*0,12m^2/mb=0,72m^2$
P-7b	„linia krawędziowa – ciągła szeroka”	$16,2mb+6,6mb=22,8mb$ $22,8mb*0,24m^2/mb=5,47m^2$
P-10	„przejście dla pieszych”	$2\text{ kpl}*7,0m*4,0m*0,5=28,0m^2$
P-12	„linia bezwzględnie zatrzymania-stop”	$9m*0,5m+14m*0,5m=11,5m^2$
P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	$5mb$ $5mb*0,2625m^2/mb=1,31m^2$
P-16	„napis STOP”	$2\text{ kpl}*1,23m^2=2,26m^2$
P-21a	„liniowanie wąskie”	$13m^2+5m^2=18m^2$ $18m^2*0,38m^2/m^2=6,84m^2$

<u>Słupki do znaków pionowych projektowanych:</u>	- 27 szt.
<u>Słupki znaków pionowych do likwidacji:</u>	- 9 szt.
<u>Słupki do znaków pionowych wymienianych na nowe:</u>	- 7 szt.

Znaki pionowe do likwidacji:

- A-7 - „ustąp pierwszeństwa” - kpl 2
- A-17 - „dzieci” - kpl 2
- D-1 - „droga z pierwszeństwem” - kpl 1
- D-6 - „przejście dla pieszych” - kpl 1
- D-15 - „przystanek autobusowy” **OBUSTRONNY** - kpl 1
- D-28 - „restauracja” **OBUSTRONNY** - kpl 1
- E-4 - „drogowskaz” - kpl 3

Znaki pionowe do wymiany na nowe:

- A-7 - „ustąp pierwszeństwa” - kpl 1
- B-18 - „zakaz wjazdu pojazdów o rzecz. masie całk. ponad 8t” - kpl 1 (do przestawienia)
- D-1 - „droga z pierwszeństwem” - kpl 1
- D-6 - „przejście dla pieszych” - kpl 1 (do przestawienia)
- D-6 - „przejście dla pieszych” - kpl 3

Oznakowanie poziome do likwidacji:

- P-10 - „przejście dla pieszych”  $(7m+8m)*4,0m*0,5=30m^2$

Oznakowanie poziome do odnowienia:

- P-10 - „przejście dla pieszych”  $2 kpl*7,0m*4,0m*0,5=28,0m^2$

Należy zastosować znaki co najmniej **średnie (S)**. Drogowskazy tablicowe na drogach powiatowych co najmniej **małe (M)**. Znaki A-7 i B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejsze niż znaki średnie. Typ folii odblaskowej na lica znaków: obok jezdni – minimum typu „1” (**dla znaków A-7, B-20, D-6 obowiązuje folia odblaskowa typu „2”**).

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,5-2,0m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Wysokość dolnej krawędzi znaków kategorii A, B, C, D, E-2a, F, G minimum 2,20m nad poziomem chodnika lub 2,00m poza chodnikiem. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10m.

Znaki na ulicy należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5m. W przypadku braku możliwości ustawienia oznakowania poza koroną drogi, znak należy umieścić na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

## **5. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Faktyczny termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu jest związany z terminem wprowadzenia inwestycji do realizacji przez Inwestora i zostanie określony w okresie późniejszym.

**Orientacyjny termin: 01.09.2017 –01.09.2020**

Bielsk Podlaski dnia 2017-07-18

Sporządził: mgr inż. Mirosław Jakubiuk

mgr inż. Paulina Sienkiewicz