

**PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU**

**PRZEBUDOWA ULICY MAKOWEJ  
W MIEJSCOWOŚCI ŻYWIEC**

INWESTOR: **MIASTO ŻYWIEC UL. RYNEK 2 34-300 ŻYWIEC**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **USŁUGI PROJEKTOWE**  
**mgr inż. GRZEGORZ GLANOWSKI**  
**43-356 BUJAKÓW UL. ZDROJOWA 12**

PROJEKTOWAŁ: **mgr inż. ANDRZEJ ZANIAT upr. bud. RINB-U-7342/77/98**

OPRACOWAŁ: **mgr inż. GRZEGORZ GLANOWSKI**

Bujaków maj 2008r

# **SPIS TREŚCI**

## **1. DANE OGÓLNE.**

1.1. *Temat i zakres opracowania.*

1.2. *Cel opracowania*

1.3. *Inwestor*

1.4. *Podstawa opracowania*

## **2. OPIS TECHNICZNY.**

2.1. *Stan istniejący.*

2.2. *Stan projektowany*

## **3. RYSUNKI**

*RYS. 1. Projektowana organizacja ruchu*

# **1. DANE OGÓLNE.**

## **1.1. TEMAT I ZAKRES OPRACOWANIA.**

Tematem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla przebudowanej ul. Makowej w Żywcu.

## **1.2. CEL OPRACOWANIA.**

Celem projektowanej drogi jest usprawnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego. Przebudowa ma na celu wykonanie remontu i dostosowanie drogi do wymogów panujących na drodze i do parametrów drogi klasy D. Projektowana droga przebiega na całym odcinku w terenie zabudowanym. Ze względu na ograniczony ruch samochodowy który stanowi jedynie ruch lokalny i duży ruch pieszy droga będzie stanowiła ciąg pieszo-jezdny lub w przekroju poprzecznym będzie jezdnią i obustronne chodniki oddzielone krawężnikami betonowymi.

## **1.3. INWESTOR.**

Urząd Miasta Żywiec  
Ul.Rynek 2  
34-300 Żywiec

#### 1.4 PODSTAWA OPRACOWANIA.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- Ustawa o drogach publicznych
- Ustawa prawo o ruchu drogowym
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500,

## 2. OPIS TECHNICZNY.

### 2.1. STAN ISTNIEJĄCY.

Istniejąca droga składa się z odcinka głównego i dwóch odcinków bocznych. Początek i koniec projektowanej drogi ma miejsce na krawędzi ul. Jodłowej.

Droga na długości częściowo posiada nawierzchnie bitumiczną, a częściowo nawierzchnia jest gruntowa umocniona kruszywem łamanym.

Szerokość jezdni jest zmienna i wynosi około 350cm. Jedynie na początkowym odcinku drogi jej szerokości wynosi około 450cm.

Na całym odcinku droga posiada przekrój drogowy z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości około 50cm każde. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe, a wody deszczowe ujęte są w rowy przydrożne, odprowadzone w przyległy teren.

Na całej długości na powierzchni drogi występują spękania, niewielkie ubytki i deformacje.

Droga na początkowym odcinku przebiega na dużym pochyleniu podłużnym, a na środkowym i końcowym na niewielkim pochyleniu podłużnym. Na całym odcinku brak jest należytego odwodnienia drogi. Występują szczątkowe rowy przydrożne, jednak na zdecydowanej długości wody deszczowe płyną całą szerokością drogi i zalegają w miejscach istniejących zagłębień terenu.

Droga na całym odcinku przebiega w niewielkim nasypie. Na długości projektowanej drogi zlokalizowane są liczne wjazdy do posesji. Droga na całym odcinku posiada szerokość zmienną, a nawierzchnia posiada zmienną szerokość. Niweleta drogi jest bardzo pofałdowana, a pobocza są nieutwardzone i wąskie co znacznie utrudnia ruch pieszych.

Ulica Makowa objęta jest strefą zamieszkania poprzez istniejące znaki D-40 i D-41 na jej wlotach, dodatkowo podporządkowana jest do ul. Jodłowej znakami B-20.

## 2.2 STAN PROJEKTOWANY.

Przebudowywana droga składa się z trzech odcinków stanowiących odrębną całość.

Odcinek A-B ma początek na krawędzi ul. Jodłowej, a koniec na krawędzi z odcinkiem C-D. Odcinek C-D ma początek na krawędzi ul. Jodłowej i stanowi odcinek drogi bocznej.

Odcinek E-F ma początek na krawędzi odcinka A-B i stanowi dojazd do posesji, kończący się ślepo.

Oś niwelety na zdecydowanej długości będzie pokrywała się z osią istniejącej drogi, a jej poszerzenia będą wykonywane symetrycznie na obie strony. Poszerzenia wynoszące średnio 250cm wykonano w celu dostosowania drogi do parametrów klasy D.

Na długości drogi występują odcinki gdzie jezdni jest oddzielona od chodnika krawężnikiem betonowym i odcinki gdzie jezdni stanowi ciąg pieszo-jezdny, z którego będą korzystać zarówno samochody jak i piesi.

Szerokość korony drogi jest zaprojektowana w nawiązaniu do istniejącego terenu, istniejących ogrodzeń i istniejących wjazdów do posesji.

W przekroju poprzecznym droga będzie składała się:

- z jezdni i obustronnych bezpieczników
- z jezdni obramowanej z obu stron krawężnikami
- z jezdni obramowanej z jednej strony krawężnikiem, a z drugiej ściekiem betonowym.
- z jezdni obramowanej z obu stron krawężnikiem betonowym i chodnikiem jednostronnym lub obustronnym.

Parametry geometryczne drogi nawiązano jak dla drogi klasy D przy założeniu prędkości projektowej 30km/h. W planie sytuacyjnym przebieg drogi pozostanie bez zmian.

Docelowo utrzymuje się istniejącą strefę zamieszkania. Ze względu na małą szerokość odcinka ul. Makowej wprowadzony na tym odcinku został ruch jednokierunkowy. Ul. Makowa została również podporządkowana do łącznika znakiem A-7. Projektowaną organizację ruchu przedstawiono na rys. nr 1 kolorem czerwonym, a oznakowanie istniejące kolorem czarnym.