

email: lukasz.klebus@gmail.com

Wpłynęło dn. 2022-06-07
TR 5371, 4.19.2022

SPIS TREŚCI

I. OPINIE I ZATWIERDZENIA



II. OPIS TECHNICZNY

| | |
|--|---|
| 1. Uzasadnienie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu | 4 |
| 2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze | 4 |
| 3. Opis utrudnień i zagrożeń | 4 |
| 4. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu. | 4 |
| 5. Istniejąca stała organizacja ruchu | 4 |
| 6. Rozwiązania projektowe | 4 |
| 7. Uwagi i zalecenia | 4 |

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny skala 1:10 000
2. Plan sytuacyjny skala 1:1 000

LEGENDA:

| | | |
|---|------|---------------------------|
|  | B-20 | Znaki istniejące |
|  | A-17 | |
|  | B-20 | Znaki projektowane |
|  | A-17 | |

I. OPINIE I ZATWIERDZENIA

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

II. OPIS TECHNICZNY

1. Uzasadnienie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

Uzasadnieniem wprowadzenia czasowej organizacji ruchu objętej niniejszym opracowaniem jest konieczność wykonania robót budowlanych polegających na wykonaniu dwóch zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku.

2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

- **Droga:** ul. Plażowa
- **Lokalizacja drogi:** Teren zabudowany, oświetlony
- **Przekrój drogi:** drogowy 1x2 –jezdnie szerokości 9 m
- **Prędkość dopuszczalna:** 50 km/h
- **Rodzaj nawierzchni:** Bitumiczna
- **Stan drogi:** Dobry
- **Odwodnienie:** Kanalizacja deszczowa
- **Charakterystyka ruchu:** Ruch duży lokalny, na odcinku występują liczne włączenia do ruchu ze zjazdów oraz skrzyżowań
- **Ruch pieszych:** Po wydzielonych obustronnych chodnikach oddzielonych od jezdni pasem zieleni
- **Ruch rowerów:** Po ścieżce rowerowej

3. Opis utrudnień i zagrożeń

- Możliwość przebywania pracowników budowy na jezdni dróg przeznaczonych do ruchu
- Zawężenie przekroju jezdni

4. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu.

Druga połowa 2023r.

5. Istniejąca stała organizacja ruchu

W stanie istniejącym ul. Plażowej posiada dwa pasy ruchu szerokości 4.5m. Na wysokości projektowanych zjazdów wykonana jest linia w osi jezdni P-1b oddzielająca przeciwnie kierunki ruchu. W bezpośrednim sąsiedztwie zjazdów nie ma oznakowania pionowego.

6. Rozwiązania projektowe

Zaprojektowano czasową organizację niezbędną do budowy zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku zgodnie z warunkami zarządcy drogi. Czasowa organizacja ruchu wprowadzona będzie w dwóch etapach:

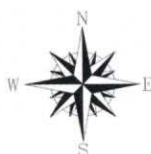
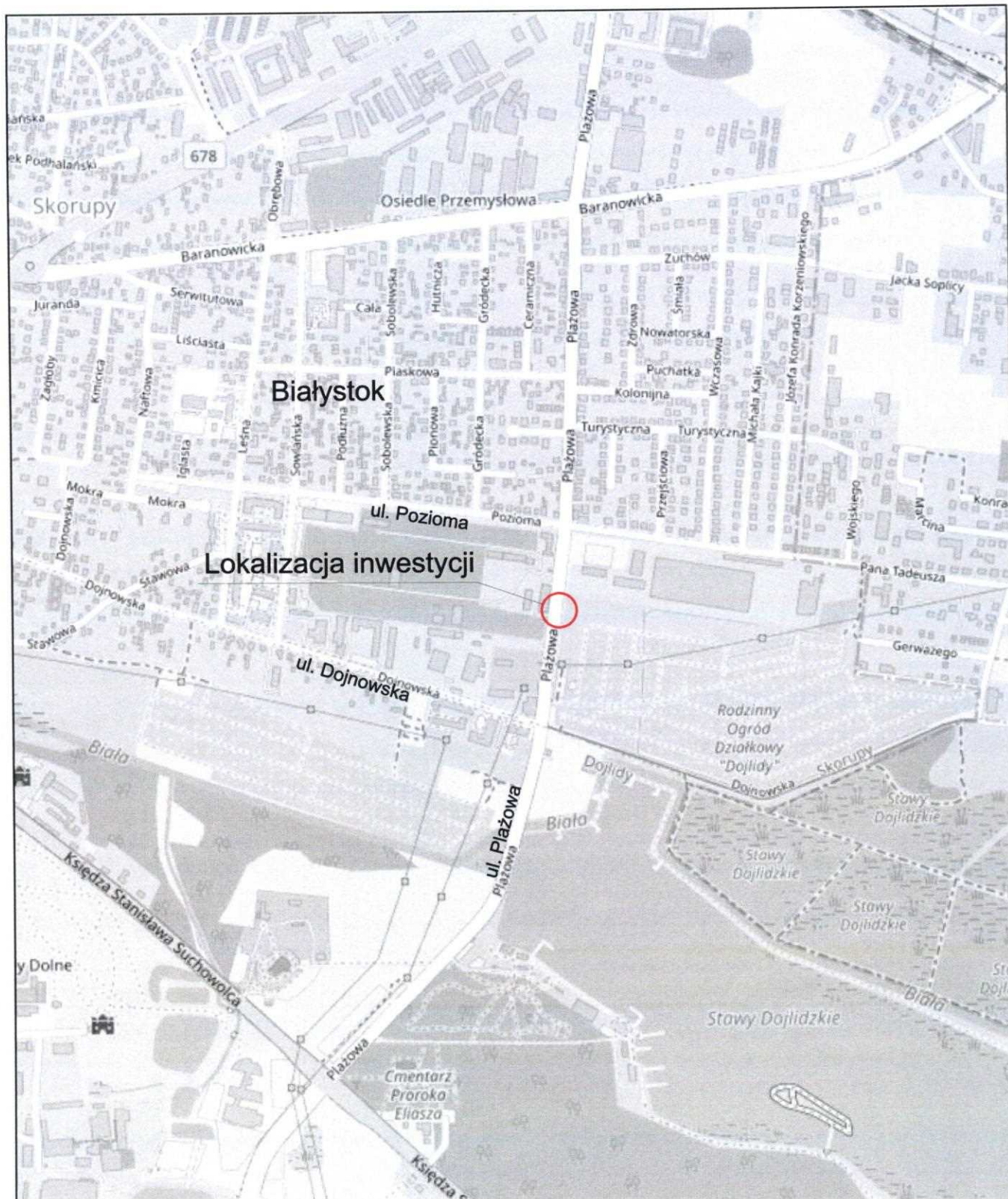
- Etap I – Wykonanie zawężenia od strony pasa drogowego na wysokości zjazdu o szerokości 9,0 m (położonego bliżej ul. Poziomej) przekroju prawego pasa ruchu (jadącym w kierunku ul. Poziomej) do szerokości 3.5m. Do oznakowania robót wykorzystano oznakowanie: A-14 roboty na drodze, U-3d tablica prowadząca ciągną w lewo, U-20a zaporą pojedynczą wąską oraz U-20b zaporą pojedynczą szeroką. Ruch pieszy przeniesiony został na drugą stronę drogi przy użyciu zapór U-20c.
- Etap II – Wykonanie zawężenia od strony pasa drogowego na wysokości zjazdu o szerokości 6,0 m (położonego dalej ul. Poziomej) przekroju prawego pasa ruchu (jadącym w kierunku ul. Poziomej) do szerokości 3.5m. Do oznakowania robót wykorzystano oznakowanie: A-14 roboty na drodze, U-3d tablica prowadząca ciągną w lewo, U-20a zaporą pojedynczą wąską oraz U-20b zaporą pojedynczą szeroką. Ruch pieszy przeniesiony został na drugą stronę drogi przy użyciu zapór U-20c.

7. Uwagi i zalecenia

- Zaprojektowane oznakowanie należy wdrożyć zgodnie z planem sytuacyjnym zawierającym lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz parametry geometrii dróg.
- Sytuowanie znaków czasowej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy każdorazowo zasłaniać zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu w sposób nie powodujący uszkodzenia, ani obniżenia jego parametrów technicznych pamiętając każdorazowo o jego odsłonięciu po zakończeniu robót. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczone w związku z prowadzonymi robotami po ich wykonaniu należy niezwłocznie usunąć, a pas drogowy przywrócić do stanu pierwotnego
- Znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię ruchu pieszego, samochodowego i rowerowego
- Rozmiar znaków o jedną grupę wielkości wyższe niż zastosowane na danym odcinku drogi wykonane z folii typu 2.
- Wykonawca robót ma obowiązek zapewnienia stałego nadzoru nad wdrożoną organizacją ruchu w okresie jej funkcjonowania oraz zobowiązuje się do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych, użytych do oznakowania i zabezpieczenia robót a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości do niezwłocznego uzupełnienia oznakowania
- Roboty budowlane w tym oznakowanie miejsca prowadzenia robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP
- Wykonawca musi doprowadzić do protokolarnego odbioru oznakowania przez wskazany w projekcie Rejon GDDKiA oraz ma obowiązek pisemnie zgłosić termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu zarządcy drogi, organowi zarządzającemu ruchem, właściwemu Komendantowi Policji oraz wszystkim niezbędnym instytucjom jak Straż Pożarna, Pogotowie, PKS itd.
- Przed wdrożeniem projektu czasowej organizacji ruchu należy sprawdzić uzbrojenie sieci na aktualnej mapie w celu uniknięcia kolizji.
- Prace przy montażu oznakowania w rejonie sieci uzbrojenia terenu wykonywać ręcznie zgodnie z przepisami BHP oraz zarządców infrastruktury

Opracował
mgr inż. Łukasz Klebus





Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan orientacyjny

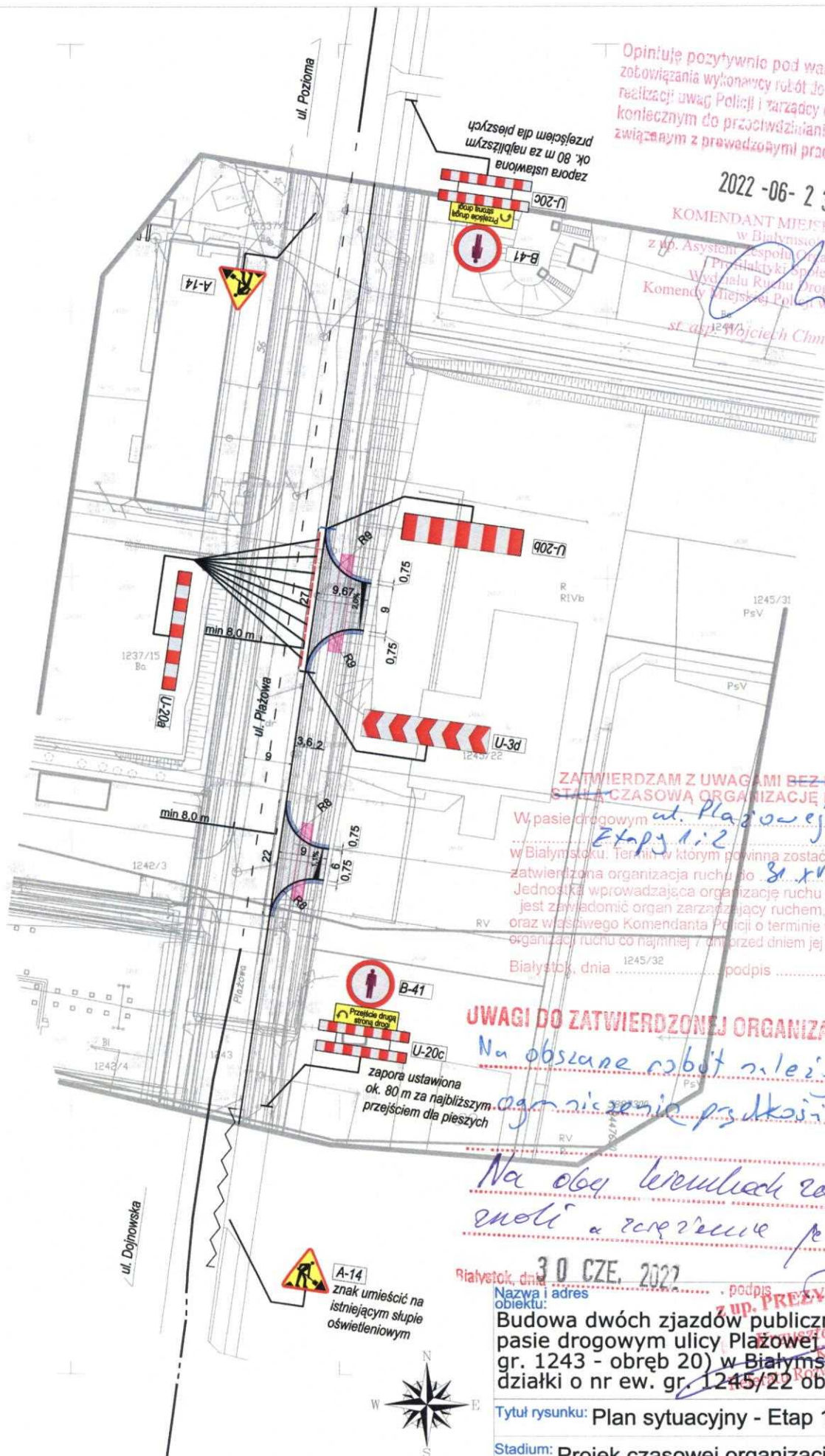
Stadium: Projekt czasowej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 1/1

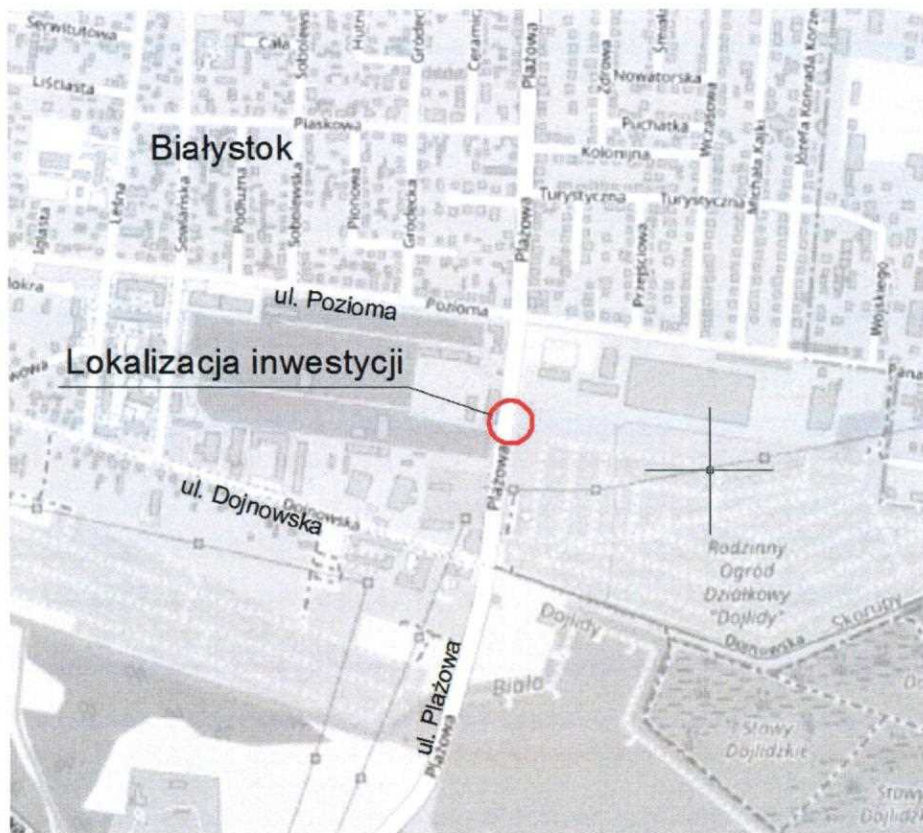
Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.



PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU



| | |
|----------------------|---|
| Nazwa zadania | Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Piłkarskiej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20 |
| Lokalizacja zadania | województwo Podlaskie, miasto Białystok |
| Inwestor | Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku, ul. Warszawska 3; 15-062 Białystok |
| Jednostka projektowa | INFRAP Łukasz Klebus ul. Zwierzyniecka 10 lok. 11 15-333 Białystok |

| Imię i Nazwisko | Stanowisko | Specjalność | Nr uprawnień | Podpis |
|------------------------|------------|-------------|------------------|--------|
| Mgr inż. Łukasz Klebus | Projektant | Drogowa | PDL/0033/PWOD/14 | |

05.2022r.

WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO
Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku

Wpłynęło do 2022-06-07
Nr 12532A-4/19.2022
Zał.

SPIS TREŚCI

I. OPINIE I ZATWIERDZENIA




II. OPIS TECHNICZNY

| | |
|--|---|
| 1. Uzasadnienie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu | 4 |
| 2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze | 4 |
| 3. Opis utrudnień i zagrożeń | 4 |
| 4. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu. | 4 |
| 5. Istniejąca stała organizacja ruchu | 4 |
| 6. Rozwiązania projektowe | 4 |
| 7. Uwagi i zalecenia | 4 |

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny skala 1:10 000
2. Plan sytuacyjny skala 1:1 000

LEGENDA:

| | | |
|---|------|--------------------|
|  | B-20 | Znaki istniejące |
|  | A-17 | |
|  | B-20 | Znaki projektowane |
|  | A-17 | |

I. OPINIE I ZATWIERDZENIA

II. OPIS TECHNICZNY

1. Uzasadnienie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

Uzasadnieniem wprowadzenia czasowej organizacji ruchu objętej niniejszym opracowaniem jest konieczność wykonania robót budowlanych polegających na wykonaniu dwóch zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku.

2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

- **Droga:** ul. Plażowa
- **Lokalizacja drogi:** Teren zabudowany, oświetlony
- **Przekrój drogi:** drogowy 1x2 –jezdnie szerokości 9 m
- **Prędkość dopuszczalna:** 50 km/h
- **Rodzaj nawierzchni:** Bitumiczna
- **Stan drogi:** Dobry
- **Odwodnienie:** Kanalizacja deszczowa
- **Charakterystyka ruchu:** Ruch duży lokalny, na odcinku występują liczne włączenia do ruchu ze zjazdów oraz skrzyżowań
- **Ruch pieszych:** Po wydzielonych obustronnych chodnikach oddzielonych od jezdni pasem zieleni
- **Ruch rowerów:** Po ścieżce rowerowej

3. Opis utrudnień i zagrożeń

- Możliwość przebywania pracowników budowy na jezdni dróg przeznaczonych do ruchu
- Zawężenie przekroju jezdni

4. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu.

Druga połowa 2023r.

5. Istniejąca stała organizacja ruchu

W stanie istniejącym ul. Plażowej posiada dwa pasy ruchu szerokości 4.5m. Na wysokości projektowanych zjazdów wykonana jest linia w osi jezdni P-1b oddzielająca przeciwne kierunki ruchu. W bezpośrednim sąsiedztwie zjazdów nie ma oznakowania pionowego.

6. Rozwiązania projektowe

Zaprojektowano czasową organizację niezbędną do budowy zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku zgodnie z warunkami zarządcy drogi. Czasowa organizacja ruchu wprowadzona będzie w dwóch etapach:

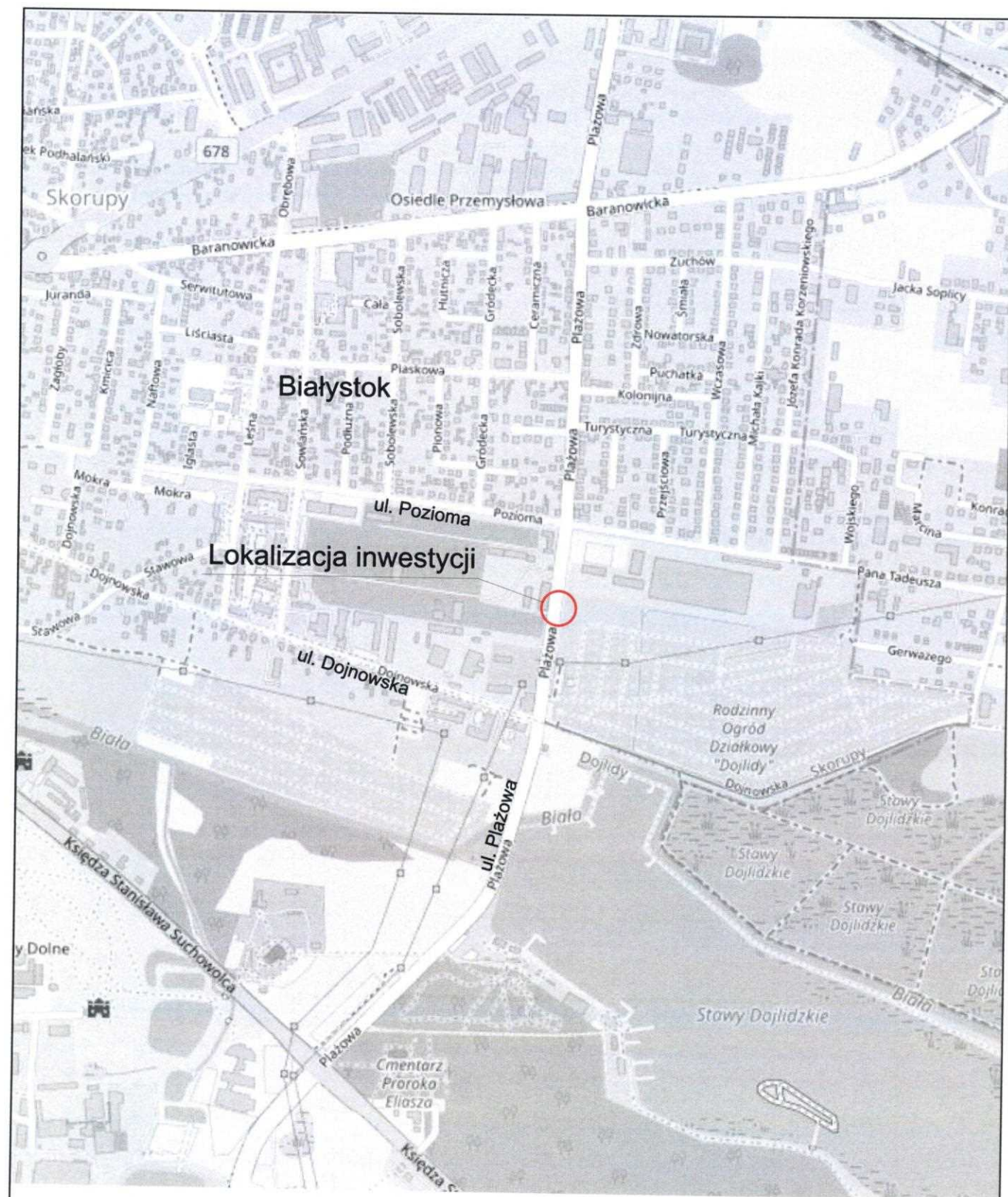
- Etap I – Wykonanie zawężenia od strony pasa drogowego na wysokości zjazdu o szerokości 9,0 m (położonego bliżej ul. Poziomej) przekroju prawego pasa ruchu (jadącym w kierunku ul. Poziomej) do szerokości 3.5m. Do oznakowania robót wykorzystano oznakowanie: A-14 roboty na drodze, U-3d tablica prowadząca ciągła w lewo, U-20a zaporę pojedynczą wąską oraz U-20b zaporę pojedynczą szeroką. Ruch pieszy przeniesiony został na drugą stronę drogi przy użyciu zapór U-20c.
- Etap II – Wykonanie zawężenia od strony pasa drogowego na wysokości zjazdu o szerokości 6,0 m (położonego dalej ul. Poziomej) przekroju prawego pasa ruchu (jadącym w kierunku ul. Poziomej) do szerokości 3.5m. Do oznakowania robót wykorzystano oznakowanie: A-14 roboty na drodze, U-3d tablica prowadząca ciągła w lewo, U-20a zaporę pojedynczą wąską oraz U-20b zaporę pojedynczą szeroką. Ruch pieszy przeniesiony został na drugą stronę drogi przy użyciu zapór U-20c.

7. Uwagi i zalecenia

- Zaprojektowane oznakowanie należy wdrożyć zgodnie z planem sytuacyjnym zawierającym lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz parametry geometrii dróg.
- Sytuowanie znaków czasowej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy każdorazowo zasłaniać zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu w sposób nie powodujący uszkodzenia, ani obniżenia jego parametrów technicznych pamiętając każdorazowo o jego odsłonięciu po zakończeniu robót. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczone w związku z prowadzonymi robotami po ich wykonaniu należy niezwłocznie usunąć, a pas drogowy przywrócić do stanu pierwotnego
- Znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię ruchu pieszego, samochodowego i rowerowego
- Rozmiar znaków o jedną grupę wielkości wyższe niż zastosowane na danym odcinku drogi wykonane z folii typu 2.
- Wykonawca robót ma obowiązek zapewnienia stałego nadzoru nad wdrożoną organizacją ruchu w okresie jej funkcjonowania oraz zobowiązuje się do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych, użytych do oznakowania i zabezpieczenia robót a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości do niezwłocznego uzupełnienia oznakowania
- Roboty budowlane w tym oznakowanie miejsca prowadzenia robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP
- Wykonawca musi doprowadzić do protokolarnego odbioru oznakowania przez wskazany w projekcie Rejon GDDKiA oraz ma obowiązek pisemnie zgłosić termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu zarządcy drogi, organowi zarządzającemu ruchem, właściwemu Komendantowi Policji oraz wszystkim niezbędnym instytucjom jak Straż Pożarna, Pogotowie, PKS itd.
- Przed wdrożeniem projektu czasowej organizacji ruchu należy sprawdzić uzbrojenie sieci na aktualnej mapie w celu uniknięcia kolizji.
- Prace przy montażu oznakowania w rejonie sieci uzbrojenia terenu wykonywać ręcznie zgodnie z przepisami BHP oraz zarządców infrastruktury

Opracował
mgr inż. Łukasz Klebus





Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Piłkowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan orientacyjny

Stadium: Projekt czasowej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 1/1

Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.

Opiniuję pozytywnie pod warunkiem
zobowiązania wykonawcy robót do natychmiastowej
realizacji uwag Policji i Zarządy drogi w zakresie
koniecznym do przeciwdziałania zagrożeniom
związany z prowadzonymi pracami na drodze

2022-06-23

KOMENDANT MIEJSKIEJ POLICJI
w Białymstoku
z up. Asystent Zespołu Organizacji Służby
i Profilaktyki Społecznej
Wydziału Ruchu Drogowego
Komenda Miejska Policji w Białymstoku
st. asp. Wojciech Chmielewski

ZATWIERDZAM Z UWAGAMI BEZ UWAG
PLAN CZASOWA ORGANIZACJĘ RUCHU

W pasie drogowym ul. Plażowej
Etap 1: 2
w Białymstoku. Termin w którym powinna zostać wprowadzona
zatwierdzona organizacja ruchu do 31. XII. 2023.
Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana
jest zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd dróg
oraz właściwego Komendanta Policji o terminie wprowadzenia
organizacji ruchu co najmniej 7 dni przed dniem jej wprowadzenia.
Białystok, dnia podpis

UWAGI DO ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI RUCHU

Na obrysane roboty należy
wprowadzić ograniczenie
prędkości do 30 km/h.
Na obu kierunkach ruchu
stawić makiety z osłonami
przednimi
Białystok, dnia podpis

30 CZE. 2022
z up. PREZYDENTA MIASTA
Krzysztof Turasiński
Kierownik
Referatu Rozwoju i Inżynierii Ruchu

Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w
pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew.
gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do
działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny - Etap 1

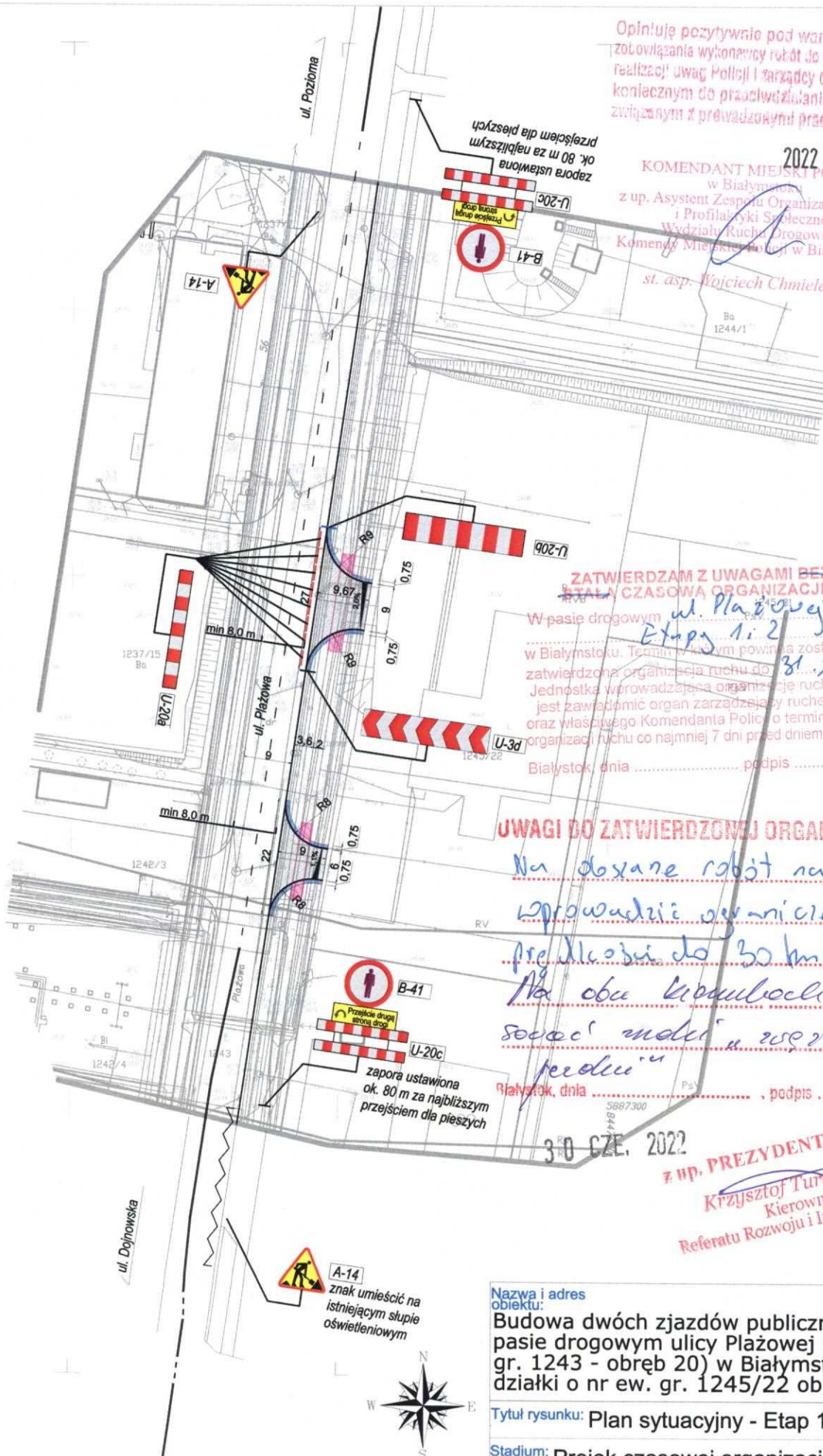
Stadium: Projekt czasowej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 2/1

Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.

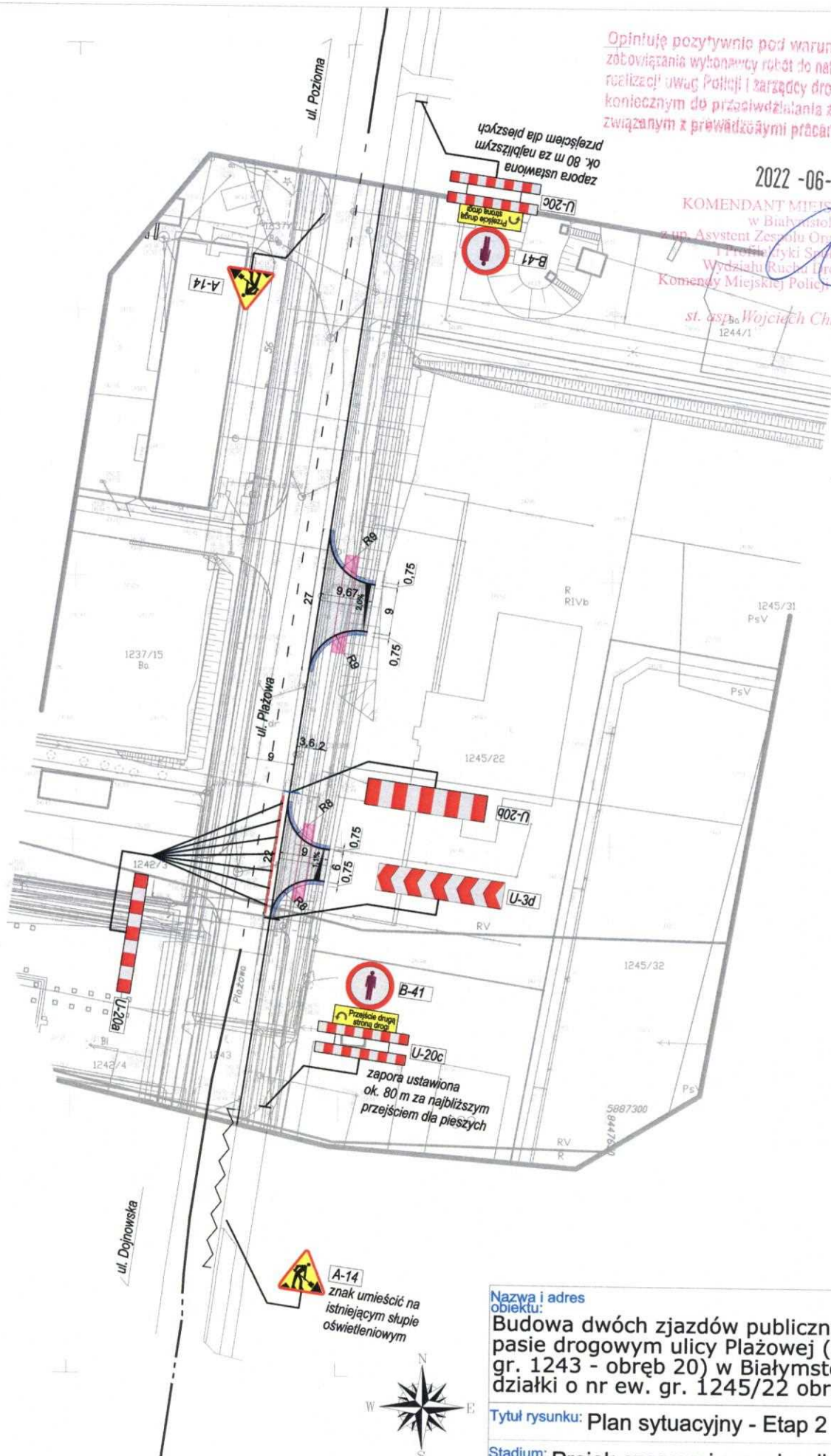


Opiniuję pozytywnie pod warunkiem
zobowiązania wykonawcy robót do natychmiastowej
realizacji uwag Policji i zarządcy drogi w zakresie
koniecznym do przeciwdziałania zagrożeniom
związanym z prowadzonymi pracami na drodze

2022-06-23

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI
w Białymstoku
z up. Asystent Zespołu Organizacji Służby
i Profilaktyki Społecznej
Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku

st. asp. Wojciech Chmielewski
1244/1



Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w
pasie drogowym ulicy Plazowej (dz. nr ew.
gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do
działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny - Etap 2

Stadium: Projekt czasowej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 2/2

Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.

URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU
ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
ul. Składowa 11, 15-399 Białystok

Białystok, 14 czerwca 2022 r.

Komenda Miejska Państwowej
Straży Pożarnej w Białymstoku
ul. Warszawska 3
15-062 Białystok

ZDM-II.7230.1.65.2022

Zgodnie z art. 29 ust. 3 pkt. 2 ustawy o drogach z dnia 21 marca 1985 r. (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 1376) Zarząd Dróg Miejskich Urzędu Miejskiego w Białymstoku uzgadnia projekt budowlany na budowę 2 zjazdów publicznych w pasie drogowym ul. Plazowej (działka nr ew. gr. 1243 obręb 0020) do obsługi projektowanej jednostki Ratowniczo-Gaśniczej w Białymstoku wykonany przez projektanta mgr inż. Łukasza Klebusa (upr. PDL/0033/PWOD/14).

Niezależnie od przedłożonego projektu budowlanego przed przystąpieniem do robót inwestor winien uzgodnić z gestorami sieci sposób zabezpieczenia sieci uzbrojenia terenu umieszczonego w pasie drogowym w miejscu planowanego zamierzenia tj. budowy zjazdów

Integralną częścią niniejszego uzgodnienia jest w/w projekt.

Otrzymuje:

INFARAP Łukasz Klebus
Ul. Zwierzyniecka 10 lok.11
15-333 Białotok

z up. PREZYDENTA MIASTA

Marzena Dubowska
Dyrektor
Zarządu Dróg Miejskich

05.2022 r.

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa dwóch zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku.

2. Podstawa opracowania

Decyzja ZDM-II.7230.1.65.2022 z dnia 12 kwietnia 2022r.

3. Istniejący stan zagospodarowania

Ulica Plażowa w obrębie projektowanego zjazdu posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 9,0m, obustronne chodniki o szerokości 2,0m, jednostronną ścieżkę rowerową o szerokości 2,0m. Nawierzchnia jest w stanie dobrym. Odcinek drogi jest oświetlony. Wzdłuż drogi zlokalizowane są liczne zjazdy do działek z zabudową jednorodzinną. Spływ wód opadowych z drogi odbywa się do kanalizacji deszczowej.

Działka o nr 1245/22, do której zaprojektowano zjazdy położona jest przy w/w ulicy. W ramach odrębnego zadania planowane jest utwardzenie i wykonanie zabudowy na w/w działce związane z budową jednostki ratowniczo-gaśniczej.

4. Projektowane zagospodarowanie

Zaprojektowano zjazdy o nawierzchni twardej w granicach pasa drogowego z kostki brukowej betonowej barwy czerwonej, o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 4cm, podbudowę z kruszywa łamanego o grubości 38 cm oraz podbudowę z kruszywa naturalnego o grubości 19 cm.

Szerokość zaprojektowanego zjazdu 1 wynosi 9,0. Długość zjazdu 1 wynosi 9,67 m. Szerokość zaprojektowanego zjazdu 2 wynosi 6,0 m. Długość zjazdu 2 wynosi 9,0 m. Przecięcie osi obu zjazdów z drogą odbywa się pod kątem 90°. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wykonano wyokrągleniami o promieniu R9 dla zjazdu 1 oraz R8 dla zjazdu 2.

Zaprojektowano niwelety zjazdów dostosowane do ukształtowania korony drogi oraz terenu. Odwodnienie projektowanych zjazdów poprzez przyjęte spadki podłużne oraz poprzeczne będzie odbywało się do kanalizacji deszczowej. Zjazdy zlokalizowane są w terenie płaskim.

Na krawędziach istniejącego chodnika przecinanego przez projektowane zjazdy zaprojektowano ułożenie trzech rzędów płytek integracyjnych 35x35x5 cm na podsypce cementowo piaskowej o gr. 4 cm oraz podbudowie z kruszywa naturalnego o gr. 10 cm.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny skala - 1:10 000
- 2.1. Plan sytuacyjny skala - 1:500
- 2.2. Plan sytuacyjny skala - 1:100
3. Przekrój podłużny skala - 1:50

Opracował
mgr inż. Łukasz Klebus



III. ZAŁĄCZNIKI

DECYZJA NINIEJSZA JEST OSTATECZNA

Białystok, dnia 15.04.2022

PREZYDENT MIASTA MAŁEGOSTOKU
15-950 Białystok ul. Słonimska 1(4)
ZDM-II.7230.1.65.2022

Białystok, 12 kwietnia 2022 r.

INSPEKTOR

Emilia J. Kretowicz

DECYZJA

Na podstawie art. 29 ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2021, poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu sprawy z wniosku Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku ul. Warszawska 3 15-062 Białystok o wydanie zezwolenia na lokalizację dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Plażowej w Białymstoku

zezwałam

na lokalizację dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do obsługi komunikacyjnej projektowanej Jednostki Ratowniczo – Gaśniczej w Białymstoku wraz z zagospodarowaniem terenu, w tym murem oporowym, a także niezbędną infrastrukturą techniczną na działce o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20, zgodnie z przedłożonym projektem zagospodarowania terenu, stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji na następujących warunkach:

1. Zjazdy należy zaprojektować jako zjazdy publiczne zgodnie z warunkami określonymi w § 77 i 78 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (j.t. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 zm. Dz.U. z 2019 poz. 1643).

Zjazd publiczny powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) szerokość całkowita, mierzona prostopadle do osi zjazdu nie mniejszą niż 5,00 m, w tym:

- a) szerokość jezdni, bez uwzględnienia wyokragień, o których mowa w pkt 2) – nie mniejsza niż 3,5 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze, mierzona prostopadle do osi jezdni w miejscu przecięcia z osią zjazdu,

- b) szerokość obustronnych poboczy – nie mniejsza niż 0,75 m każde;

- 2) przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokraglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 5,00 m, wyłącznie dla projektowanych relacji skrajnych;
- 3) pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5%;

- 4) nawierzchnia:
 - a) jezdni – twarda ulepszona
 - b) poboczy – co najmniej gruntowa ulepszona
- 5) połączenie zjazdu z drogą wykonane zgodnie z § 113 ust. 1, 3-5, 9 i 10.
- 2. Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń w tym: odprowadzenia wody i ścieków z urządzeń melioracyjnych, gospodarskich lub zakładowych do rowów lub na jezdnię drogi.
- 3. Projektowane zjazdy nie mogą zakłócać systemu odwodnienia drogi.
- 4. Projektowane zjazdy nie mogą być przyczyną wycinki rosnących w pasie drogowym drzew.
- 5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności na wyjeździe na w/w drogę zgodnie z § 170 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (j.t. Dz. U. z 2016 r. poz.124 zm. Dz. u. 2019 poz. 1643).
- 6. W przypadku kolizji zjazdu z istniejącymi urządzeniami i obiektami infrastruktury technicznej inwestor na swój koszt dokona przełożenia lub zabezpieczenia ww. urządzeń lub obiektów, po uzgodnieniu usunięcia kolizji z gestorami sieci.
- 7. W przypadku kolizji zjazdu z istniejącymi znakami drogowymi i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego inwestor na swój koszt dokona przesunięcia po wcześniejszym uzgodnieniu z Zarządem Dróg Miejskich.
- 8. Przyjęte rozwiązania techniczne na budowę zjazdów z uwzględnieniem wymaganych w pkt. 1 parametrów technicznych należy przedstawić do akceptacji ZDM.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 107 § 4 Kpa odstępuje się od uzasadnienia decyzji, gdyż uwzględnia ona w całości interes strony.

POUCZENIE

- 1. Zezwolenie na przebudowę wyrażone w niniejszej decyzji nie jest równoznaczne z zezwoleniem na prowadzenie robót w pasie drogowym, o które wykonawca, albo inwestor powinien wystąpić do Urzędu Miejskiego w Białymstoku – Zarządu Dróg

Miejskich w trybie i na warunkach określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz.U. z 2016 r. poz. 1264 ze zm.)

2. Zgoda zarządcy drogi wyrażona w niniejszej decyzji nie jest równoznaczna ze zgłoszeniem budowy stosownie do przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.) zgodnie z art. 29 ust. 3 pkt 1) a) oraz pkt 2) Inwestor przed rozpoczęciem robót budowlanych jest zobowiązany do dokonania czynności wymaganych przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.
3. Niniejsza decyzja zgodnie z art. 29 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) wygasa jeżeli w ciągu trzech lat od daty jej wydania zjazd nie zostanie wybudowany.
4. Utrzymanie zjazdu należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
5. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za pośrednictwem Prezydenta Miasta Białegostoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Otrzymują:

I.KM PSP

Pełnomocnik: Krzysztof Kiciński

15-080 Białystok, ul. Elektryczne 1/210/2

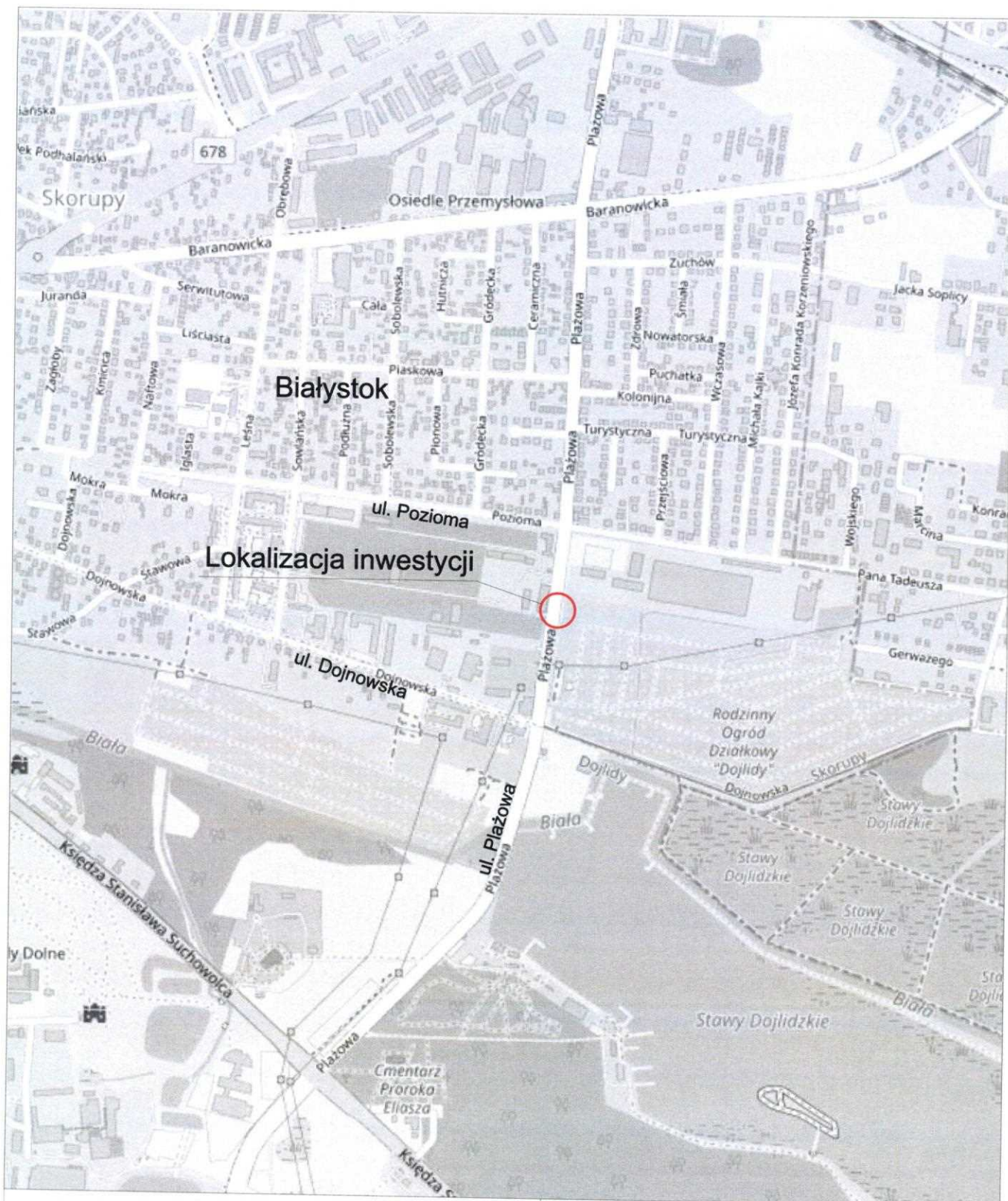
2 a/a

z up. PREZYDENTA MIASTA
Przemysław Tuckiński
Zastępca Prezydenta Miasta

Sprawę prowadzi: Emilia Julita Kretowicz tel. 85 879 7216



ZN. M. 10.10.2012
 W. 21.01.2012
 a. 2.01.2012



Nazwa i adres
obektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan orientacyjny

Stadium: Rozwiązania techniczne

Rysunek / arkusz: 1/1

Skala: 1:10 000

Wersja: 01

Data: 25.05.2022 r.

Imię i nazwisko:

Stanowisko:

mgr inż. Łukasz Klebus Projektant

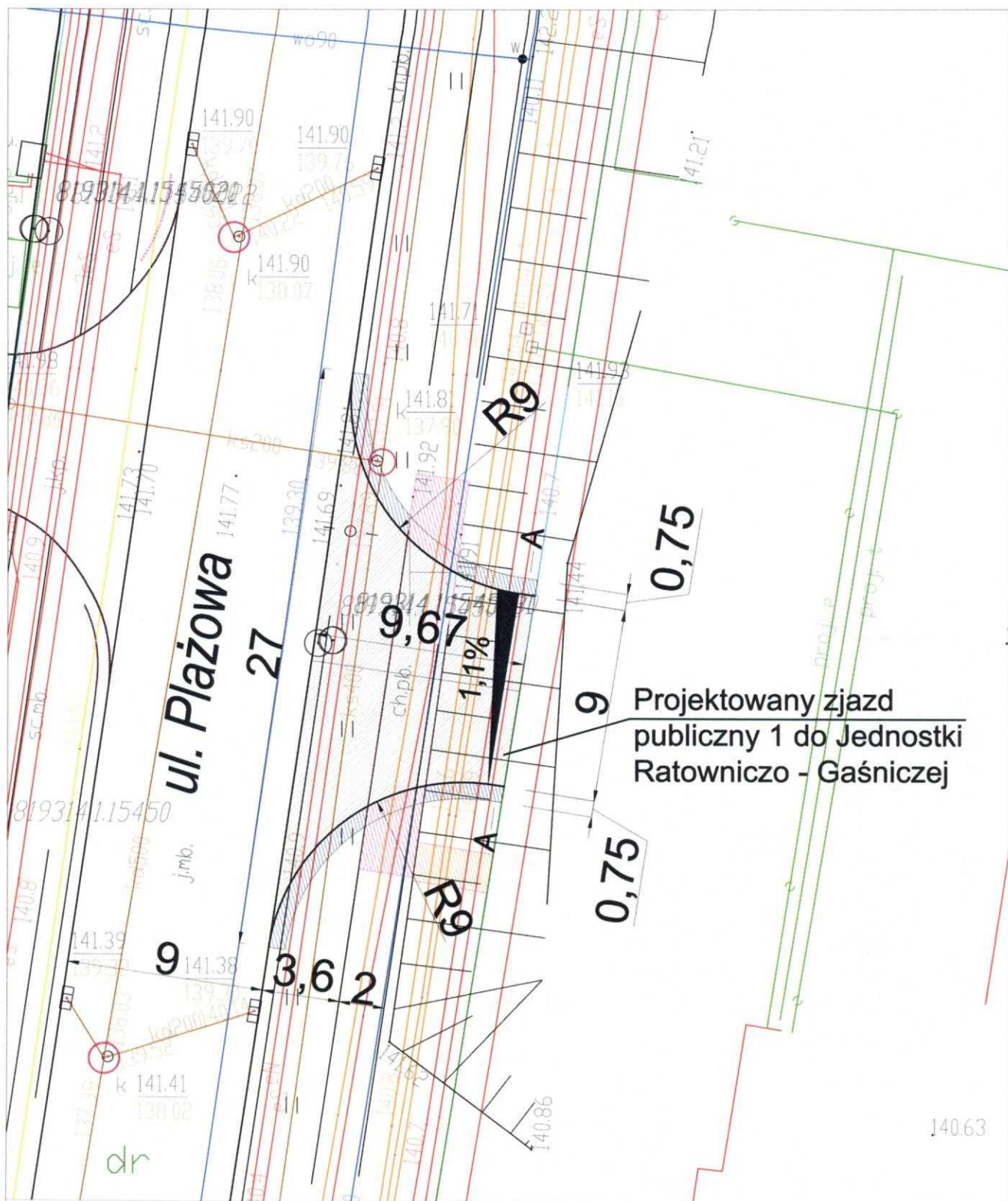
Specjalność:

Nr uprawnień:

Podpis:

Drogowa

PDL/0033/PWOD/14



Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w
pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew.
gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do
działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny

Stadium: Rozwiązania techniczne

Rysunek / arkusz: 2/1

Skala: 1:250

Wersja: 01

Data: 25.05.2022 r.

Imię i nazwisko:

Stanowisko:

mgr inż. Łukasz Klebus

Projektant

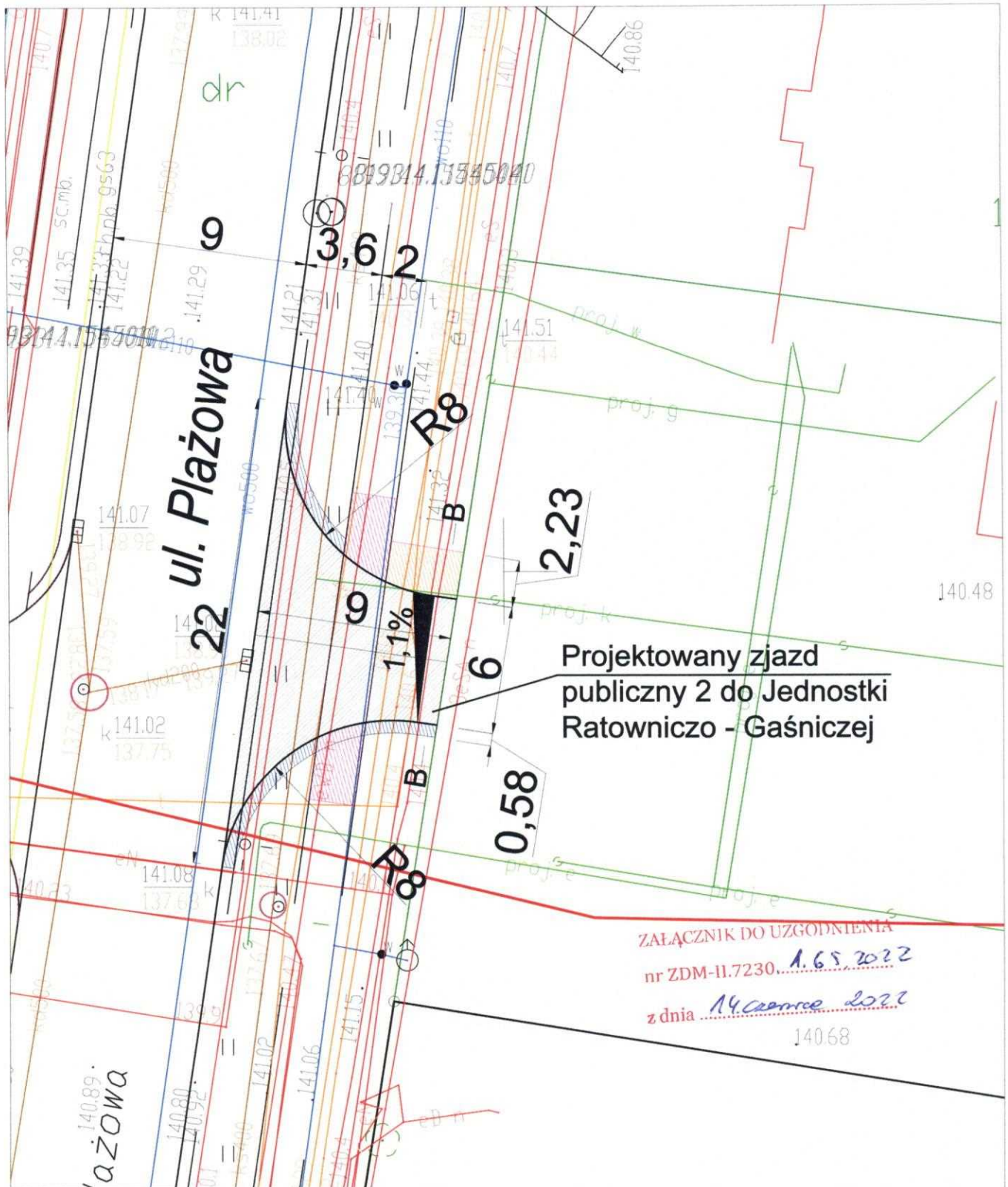
Specjalność:

Nr uprawnień:

Podpis:

Drogorowa

PDL/0033/PWOD/14



Nazwa i adres
objektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny

Stadium: Rozwiązania techniczne

Rysunek / arkusz: 2/2

Skala: 1:250

Wersja: 01

Data: 25.05.2022 r.

Imię i nazwisko:

Stanowisko:

mgr inż. Łukasz Klebus

Projektant

Specjalność:

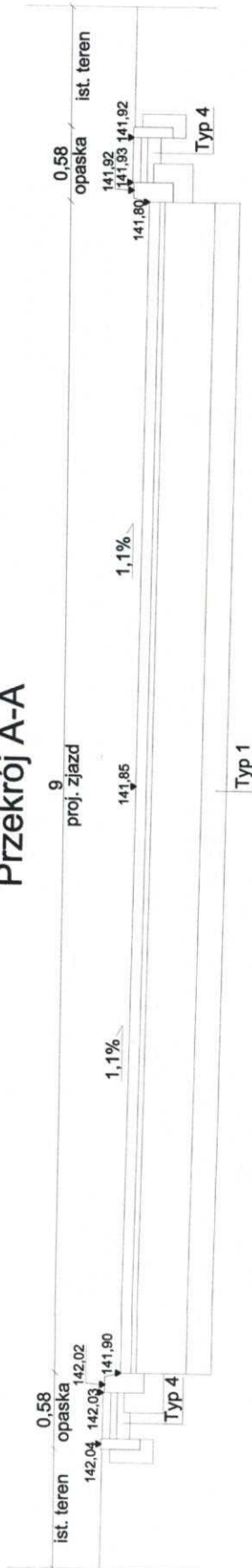
Nr uprawnień:

Podpis:

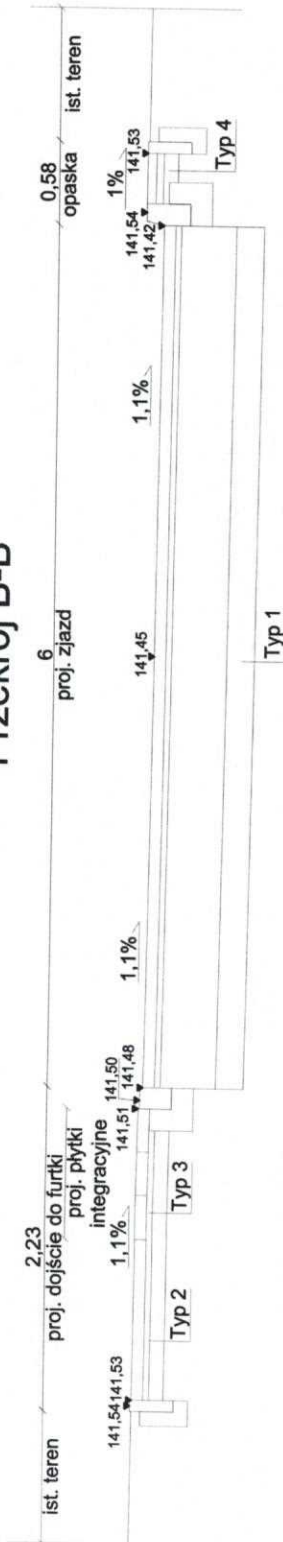
Drogowa

PDL/0033/PWOD/14

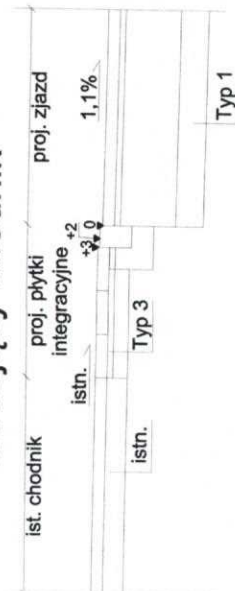
Przekrój A-A



Przekrój B-B



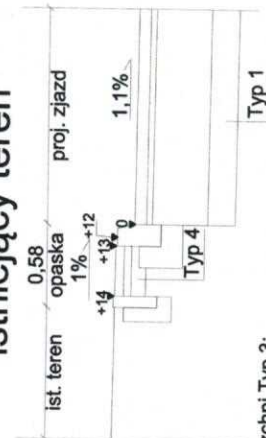
Przekrój przez istniejący chodnik



Projektowana konstrukcja nawierzchni Typ 1:
 -Kostka brukowa betonowa - 8 cm
 -Podsypka cementowo-piaskowa - 4 cm
 -Podbudowa z kruszywa łamanego - 38 cm
 -Podbudowa z kruszywa naturalnego - 19 cm

Projektowana konstrukcja nawierzchni Typ 2:
 -Kostka brukowa betonowa - 8 cm
 -Podsypka cementowo-piaskowa - 4 cm
 -Podbudowa z kruszywa naturalnego - 10 cm

Przekrój przez istniejący teren



Projektowana konstrukcja nawierzchni Typ 3:
 -Płytki integracyjne 35x35 cm - 5 cm
 -Podsypka cementowo-piaskowa - 4 cm
 -Podbudowa z kruszywa naturalnego - 10 cm

Projektowana konstrukcja nawierzchni Typ 4:
 -Płytki chodnikowa 35x35 cm - 5 cm
 -Podsypka cementowo-piaskowa - 4 cm
 -Podbudowa z kruszywa naturalnego - 10 cm

Nazwa i adres obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Piłzowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Przekroje normalne

Stadium: Rozwiązania techniczne

Rysunek / arkusz: 3/1 Skala: 1:50

Wersja: 01

Data: 25.05.2022 r.

Imię i nazwisko:

mgr inż. Łukasz Klebus Projektant

Specjalność: Nr uprawnień:

Drogowa PDL/0033/PWOD/14

Podpis:

673/22/g

2011-11-17 11:30

INFRAP**INFRAP Łukasz Klebus**

ul. Zwierzyniecka 10 lok. 11

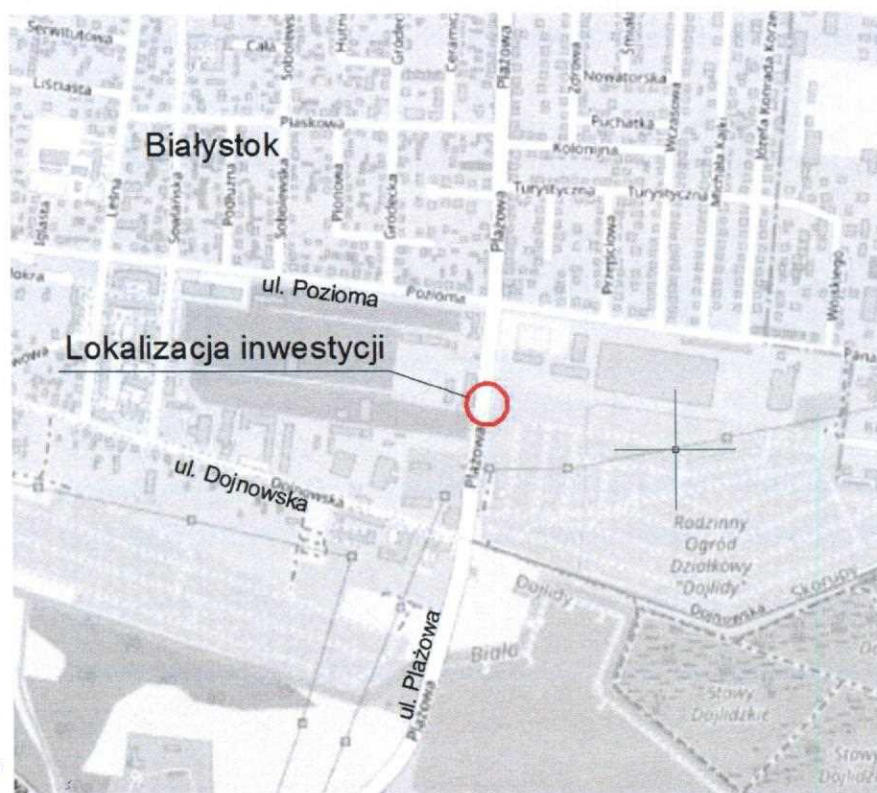
NIP: 542-276-17-93

tel: 793-727-899

15-333 Białystok

REGON: 360428331

email: lukasz.klebus@gmail.com

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

| | |
|----------------------|---|
| Nazwa zadania | Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Piłkarskiej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20 |
| Lokalizacja zadania | województwo Podlaskie, miasto Białystok |
| Inwestor | Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Białymstoku, ul. Warszawska 3 15-062 Białystok |
| Jednostka projektowa | INFRAP Łukasz Klebus ul. Zwierzyniecka 10 lok. 11 15-333 Białystok |

| | | | | |
|------------------------|------------|-------------|------------------|--------|
| Imię i Nazwisko | Stanowisko | Specjalność | Nr uprawnień | Podpis |
| mgr inż. Łukasz Klebus | Projektant | Drogowa | PDL/0033/PWOD/14 | |

05.2022r.

WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO
 Komendy Miejskiej 2022-06-07

 Wpłynęło dn. 2022-06-07
 Nr TR 5371.420.2022

I. OPINIE I ZATWIERDZENIA

II. OPIS TECHNICZNY

1. Uzasadnienie wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Uzasadnieniem wprowadzenia stałej organizacji ruchu objętej niniejszym opracowaniem jest konieczność wykonania robót budowlanych polegających na wykonaniu dwóch zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku.

2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

- **Droga:** ul. Plażowa
- **Lokalizacja drogi:** Teren zabudowany, oświetlony
- **Przekrój drogi:** drogowy 1x2 –jezdni szerokości 9 m
- **Prędkość dopuszczalna:** 50 km/h
- **Rodzaj nawierzchni:** Bitumiczna
- **Stan drogi:** Dobry
- **Odwodnienie:** Kanalizacja deszczowa
- **Charakterystyka ruchu:** Ruch duży lokalny, na odcinku występują liczne włączenia do ruchu ze zjazdów oraz skrzyżowań
- **Ruch pieszych:** Po wydzielonych obustronnych chodnikach oddzielonych od jezdni pasem zieleni
- **Ruch rowerów:** Po ścieżce rowerowej

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Ulica Plażowa w obrębie projektowanego zjazdu posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 9,0m, obustronne chodniki o szerokości 2,0m, jednostronną ścieżkę rowerową o szerokości 2,0m. Nawierzchnia jest w stanie dobrym. Odcinek drogi jest oświetlony. Wzdłuż drogi zlokalizowane są liczne zjazdy do działek z zabudową jednorodzinną. Spływ wód opadowych z drogi odbywa się do kanalizacji deszczowej.

Działka o nr 1245/22, do której zaprojektowano zjazdy położona jest przy w/w ulicy. W ramach odrębnego zadania planowane jest utwardzenie i wykonanie zabudowy na w/w działce.

W pasie drogowym w rejonie projektowanego zjazdu występują liczne sieci uzbrojenia terenu.

4. Istniejąca stała organizacja ruchu

W stanie istniejącym ul. Plażowej posiada dwa pasy ruchu szerokości 4.5m. Na wysokości projektowanych zjazdów wykonana jest linia w osi jezdni P-1b oddzielająca przeciwne kierunki ruchu. W bezpośrednim sąsiedztwie zjazdów nie ma oznakowania pionowego.

5. Projektowane zagospodarowanie

Zaprojektowano zjazdy o nawierzchni twardej w granicach pasa drogowego z kostki brukowej betonowej barwy czerwonej, o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 4cm wraz z wypełnieniem zaprawą spoin, podbudowę z kruszywa łamanego o grubości 38 cm oraz podbudowę z kruszywa naturalnego o grubości 19 cm.

Szerokość zaprojektowanego zjazdu 1 wynosi 9,0. Długość zjazdu 1 wynosi 9,67 m. Szerokość zaprojektowanego zjazdu 2 wynosi 6,0 m. Długość zjazdu 2 wynosi 9,0 m. Przecięcie osi obu zjazdów z drogą odbywa się pod kątem 90°. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wykonano wyokrągleniami o promieniu R9 dla zjazdu 1 oraz R8 dla zjazdu 2.

Zaprojektowano niwelety zjazdów dostosowane do ukształtowania korony drogi oraz terenu. Odwodnienie projektowanych zjazdów poprzez przyjęte spadki podłużne oraz poprzeczne będzie odbywało się do kanalizacji deszczowej. Zjazdy zlokalizowane są w terenie płaskim.

W razie potrzeby należy zabezpieczyć istniejące sieci.

6. Projektowana stała organizacja ruchu

W ramach projektu stałej organizacji ruchu zaprojektowano ustawienie dwóch zestawów znaków A-30 - inne niebezpieczeństwo oraz tabliczka T-16 – wyjazd pojazdów straży pożarnej.

W rejonie wyjazdów z Jednostki Ratowniczo Gaśniczej zaprojektowano uliczne sygnalizatory ostrzegawcze trzykomorowe wyposażone w miniaturowe sterowniki dla komory pulsującej zapewniających stałe pulsowanie sygnalizatora w kolorze żółtym. Soczewki sygnalizatorów wykonane będą w technologii LED – ogólnymi 3 x $\Phi 300$. Sygnalizatory ustawione będą na masztach słupowych (na przykład MS). Urządzenia zasilane będą z rozdzielniczy znajdującej się w budynku Jednostki.

Komory górna i środkowa wyposażone będą w soczewki barwy czerwonej. Komora dolna wyposażona będzie w soczewkę barwy pomarańczowej. Urządzenia pracować będą w dwóch fazach. Faza spoczynkowa, w której górna i środkowa soczewka będą wygaszone oraz dolna soczewka będzie emitować światło pulsujące. Faza czynna, która uruchamiana będzie przez pulpit sterowniczy znajdujący się w budynku Jednostki, na potrzeby bezpiecznego wyjazdu wozów strażackich do akcji ratunkowej. W fazie czynnej dwie górne soczewki emitują ciągły sygnał świetlny, z kolei dolna soczewka jest wygaszona. Po zakończeniu wyjazdu pojazdów, sygnalizator należy przywrócić do fazy spoczynkowej.

Znaki i sygnalizatory należy ustawić zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego.

7. Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu

Druga połowa 2023r.

8. Uwagi i zalecenia

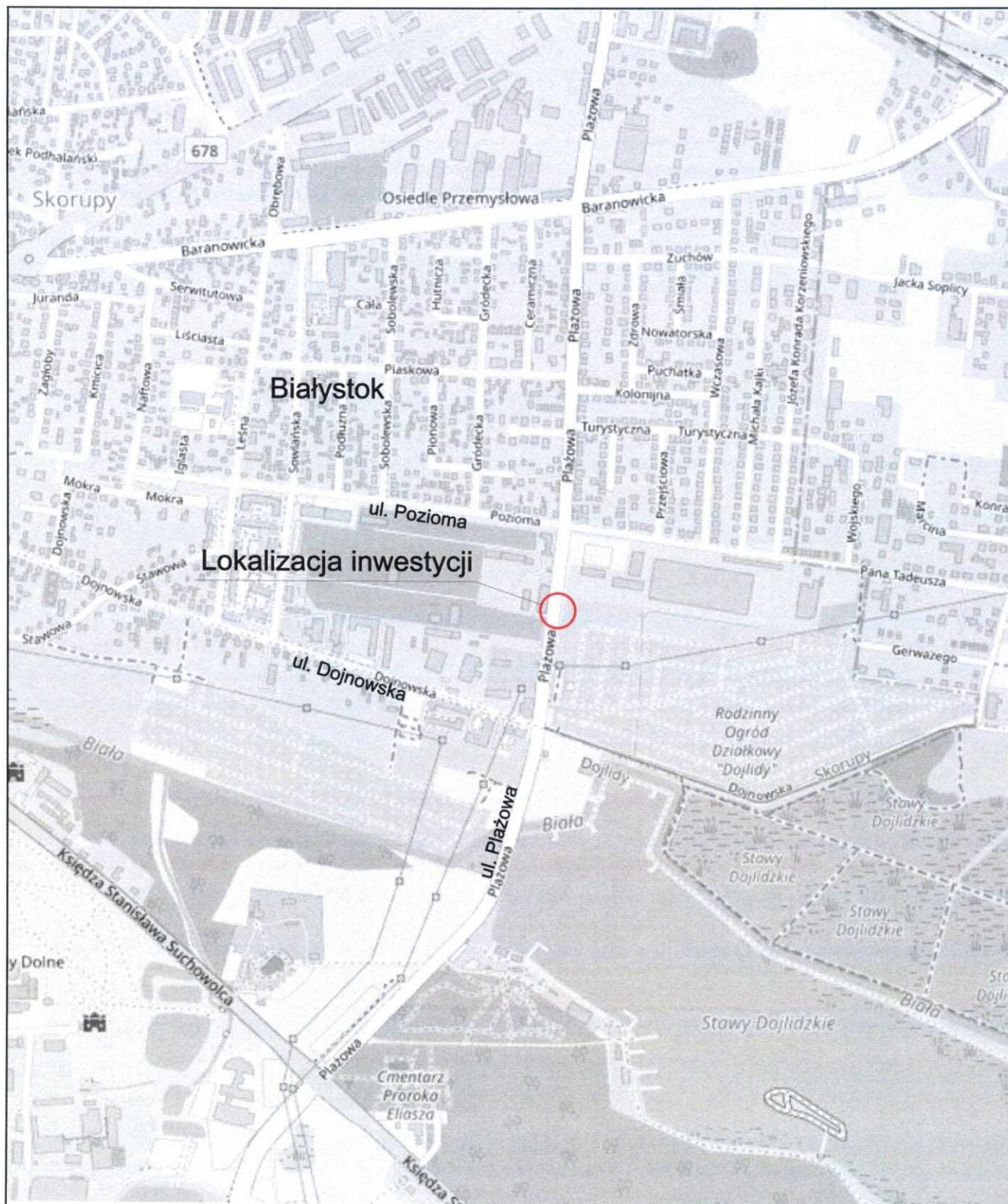
- Zaprojektowane oznakowanie należy wdrożyć zgodnie z planem sytuacyjnym zawierający lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz parametry geometrii dróg oraz objazdów
- Montaż oznakowania należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię ruchu pieszego, samochodowego i rowerowego
- Przed wdrożeniem projektu stałej organizacji ruchu należy zweryfikować lokalizację uzbrojenia sieci terenu. Prace przy montażu oznakowania w rejonie sieci uzbrojenia terenu wykonywać ręcznie zgodnie z przepisami BHP oraz zarządców infrastruktury

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny skala 1:10 000
2. Plan sytuacyjny skala 1:500

Opracował
mgr inż. Łukasz Klebus





Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew. gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan orientacyjny

Stadium: Projekt stałej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 1/1

Skala: 1:1000

Wersja: 01

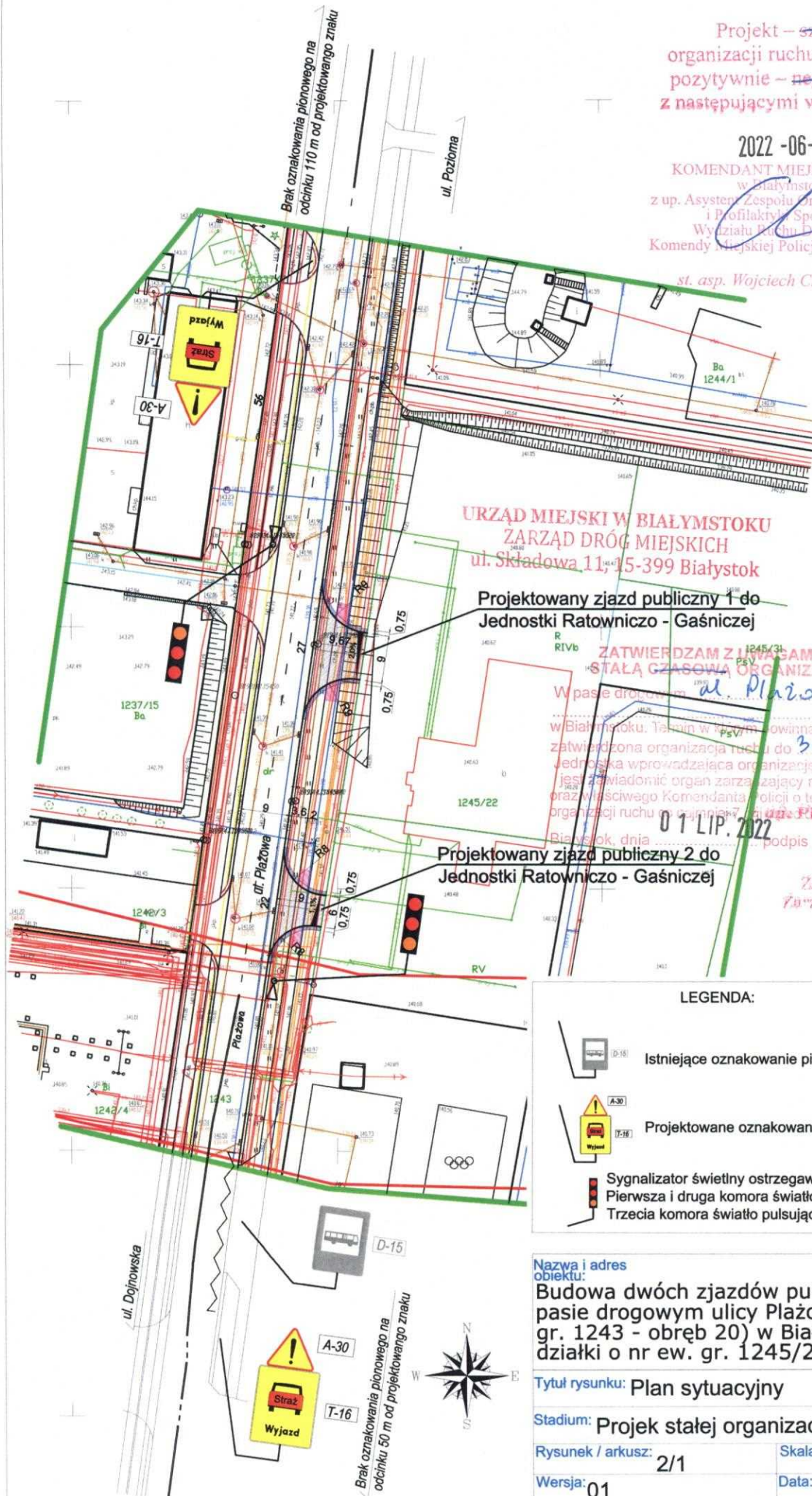
Data: 13.05.2022 r.

Projekt – szkic
organizacji ruchu opiniuję
pozytywnie – ~~negatywnie~~
z następującymi warunkami

2022 -06- 2 3

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI
w Białymstoku
z up. Asystenta Zespołu Organizacji Służby
i Profilaktyki Społecznej
Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku

st. asp. Wojciech Chmielewski



URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU
ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
ul. Składowa 11, 15-399 Białystok

Projektowany zjazd publiczny 1 do
Jednostki Ratowniczo - Gaśniczej




ZATWIERDZAM Z UWAGAMI BEZ UWAG
STAŁA CZASOWA ORGANIZACJĘ RUCHU

W pasie drogowym ul. Piłzowej
w Białymstoku. Termin w którym powinna zostać wprowadzona
zatwierdzona organizacja ruchu do 31.XII.2024
Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana
jest zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd dróg
oraz właściwego Komendanta Policji o terminie wprowadzenia
organizacji ruchu na mapie 17.10.2022
01 LIP. 2022

Projektowany zjazd publiczny 2 do
Jednostki Ratowniczo - Gaśniczej

Wojciech Sosna
Zastępca Dyrektora
Zarządu Dróg Miejskich

LEGENDA:

-  Istniejące oznakowanie pionowe
-  Projektowane oznakowanie pionowe
-  Sygnalizator świetlny ostrzegawczy trzykomorowy
Pierwsza i druga komora światło ciągłe barwy czerwonej.
Trzecia komora światło pulsujące barwy pomarańczowej.

Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w
pasie drogowym ulicy Piłzowej (dz. nr ew.
gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do
działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny

Stadium: Projekt stałej organizacji ruchu

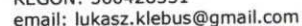
Rysunek / arkusz: 2/1

Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.

2011-2014-2015-2016



1125371.410.2022

I. OPINIE I ZATWIERDZENIA

II. OPIS TECHNICZNY

1. Uzasadnienie wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Uzasadnieniem wprowadzenia stałej organizacji ruchu objętej niniejszym opracowaniem jest konieczność wykonania robót budowlanych polegających na wykonaniu dwóch zjazdów publicznych z ul. Plażowej do działki 1245/22 obręb 20 w Białymstoku.

2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

- **Droga:** ul. Plażowa
- **Lokalizacja drogi:** Teren zabudowany, oświetlony
- **Przekrój drogi:** drogowy 1x2 –jezdnia szerokości 9 m
- **Prędkość dopuszczalna:** 50 km/h
- **Rodzaj nawierzchni:** Bitumiczna
- **Stan drogi:** Dobry
- **Odwodnienie:** Kanalizacja deszczowa
- **Charakterystyka ruchu:** Ruch duży lokalny, na odcinku występują liczne włączenia do ruchu ze zjazdów oraz skrzyżowań
- **Ruch pieszych:** Po wydzielonych obustronnych chodnikach oddzielonych od jezdni pasem zieleni
- **Ruch rowerów:** Po ścieżce rowerowej

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Ulica Plażowa w obrębie projektowanego zjazdu posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 9,0m, obustronne chodniki o szerokości 2,0m, jednostronną ścieżkę rowerową o szerokości 2,0m. Nawierzchnia jest w stanie dobrym. Odcinek drogi jest oświetlony. Wzdłuż drogi zlokalizowane są liczne zjazdy do działek z zabudową jednorodzinną. Spływ wód opadowych z drogi odbywa się do kanalizacji deszczowej.

Działka o nr 1245/22, do której zaprojektowano zjazdy położona jest przy w/w ulicy. W ramach odrębnego zadania planowane jest utwardzenie i wykonanie zabudowy na w/w działce.

W pasie drogowym w rejonie projektowanego zjazdu występują liczne sieci uzbrojenia terenu.

4. Istniejąca stała organizacja ruchu

W stanie istniejącym ul. Plażowej posiada dwa pasy ruchu szerokości 4.5m. Na wysokości projektowanych zjazdów wykonana jest linia w osi jezdni P-1b oddzielająca przeciwnie kierunki ruchu. W bezpośrednim sąsiedztwie zjazdów nie ma oznakowania pionowego.

5. Projektowane zagospodarowanie

Zaprojektowano zjazdy o nawierzchni twardej w granicach pasa drogowego z kostki brukowej betonowej barwy czerwonej, o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 4cm wraz z wypełnieniem zaprawą spoin, podbudowę z kruszywa łamanego o grubości 38 cm oraz podbudowę z kruszywa naturalnego o grubości 19 cm.

Szerokość zaprojektowanego zjazdu 1 wynosi 9,0. Długość zjazdu 1 wynosi 9,67 m. Szerokość zaprojektowanego zjazdu 2 wynosi 6,0 m. Długość zjazdu 2 wynosi 9,0 m. Przecięcie osi obu zjazdów z drogą odbywa się pod kątem 90°. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wykonano wykragleniami o promieniu R9 dla zjazdu 1 oraz R8 dla zjazdu 2.

Zaprojektowano niwelety zjazdów dostosowane do ukształtowania korony drogi oraz terenu. Odwodnienie projektowanych zjazdów poprzez przyjęte spadki podłużne oraz poprzeczne będzie odbywało się do kanalizacji deszczowej. Zjazdy zlokalizowane są w terenie płaskim.

W razie potrzeby należy zabezpieczyć istniejące sieci.

6. Projektowana stała organizacja ruchu

W ramach projektu stałej organizacji ruchu zaprojektowano ustawienie dwóch zestawów znaków A-30 - inne niebezpieczeństwo oraz tabliczka T-16 – wyjazd pojazdów straży pożarnej.

W rejonie wyjazdów z Jednostki Ratowniczo Gaśniczej zaprojektowano uliczne sygnalizatory ostrzegawcze trzykomorowe wyposażone w miniaturowe sterowniki dla komory pulsującej zapewniających stałe pulsowanie sygnalizatora w kolorze żółtym. Soczewki sygnalizatorów wykonane będą w technologii LED – ogólnymi 3 x Ø300. Sygnalizatory ustawione będą na masztach słupowych (na przykład MS). Urządzenia zasilane będą z rozdzielniczy znajdującej się w budynku Jednostki.

Komory górna i środkowa wyposażone będą w soczewki barwy czerwonej. Komora dolna wyposażona będzie w soczewkę barwy pomarańczowej. Urządzenia pracować będą w dwóch fazach. Faza spoczynkowa, w której górna i środkowa soczewka będą wygaszone oraz dolna soczewka będzie emitować światło pulsujące. Faza czynna, która uruchamiana będzie przez pulpit sterowniczy znajdujący się w budynku Jednostki, na potrzeby bezpiecznego wyjazdu wozów strażackich do akcji ratunkowej. W fazie czynnej dwie górne soczewki emitują ciągły sygnał świetlny, z kolei dolna soczewka jest wygaszona. Po zakończeniu wyjazdu pojazdów, sygnalizator należy przywrócić do fazy spoczynkowej.

Znaki i sygnalizatory należy ustawić zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego.

7. Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu

Druga połowa 2023r.

8. Uwagi i zalecenia

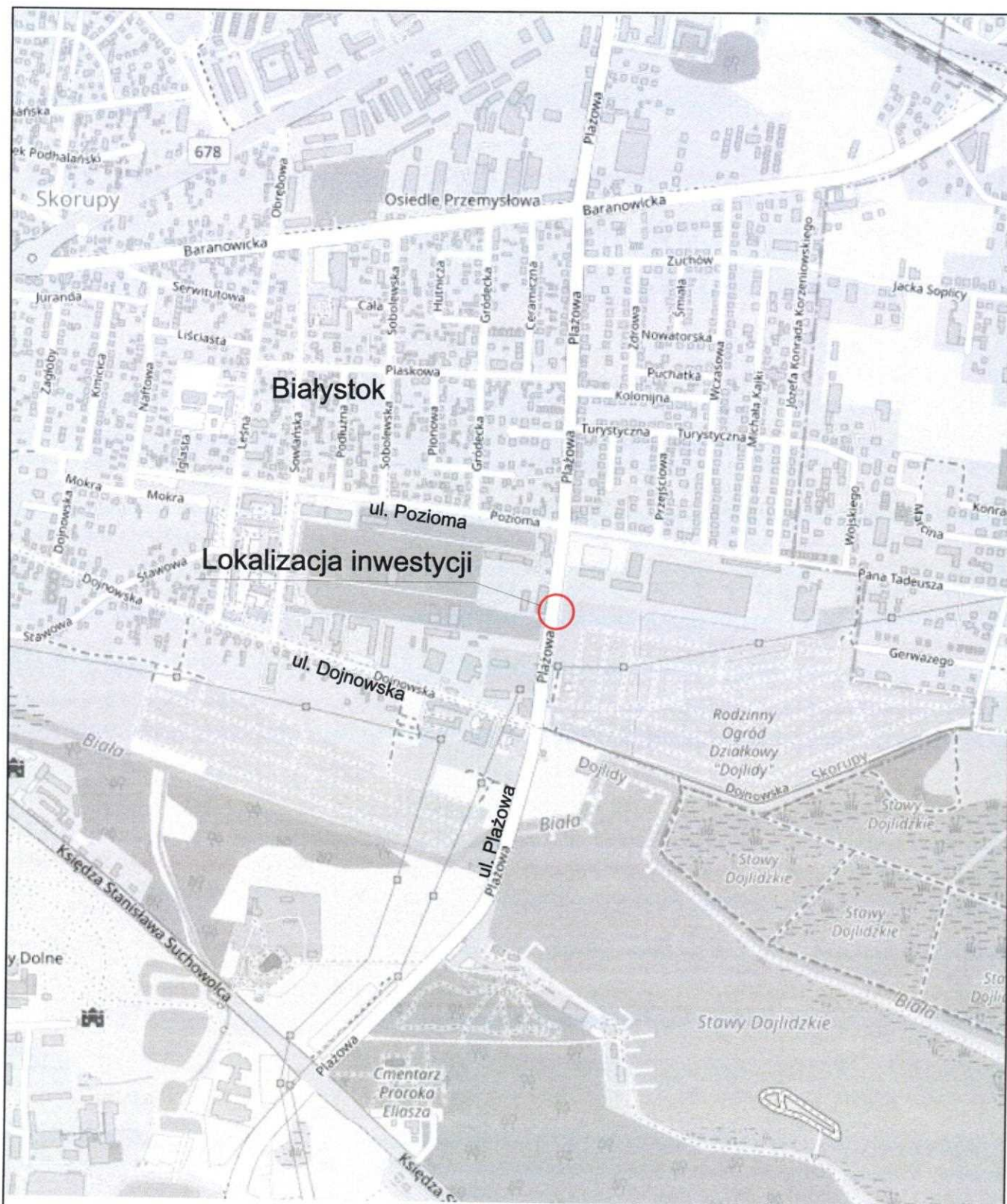
- Zaprojektowane oznakowanie należy wdrożyć zgodnie z planem sytuacyjnym zawierający lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz parametry geometrii dróg oraz objazdów
- Montaż oznakowania należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię ruchu pieszego, samochodowego i rowerowego
- Przed wdrożeniem projektu stałej organizacji ruchu należy zweryfikować lokalizację uzbrojenia sieci terenu. Prace przy montażu oznakowania w rejonie sieci uzbrojenia terenu wykonywać ręcznie zgodnie z przepisami BHP oraz zarządów infrastruktury

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny skala 1:10 000
2. Plan sytuacyjny skala 1:500

Opracował
mgr inż. Łukasz Klebus





Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w
pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew.
gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do
działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan orientacyjny

Stadium: Projekt stałej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 1/1

Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.

Projekt – szkice
organizacji ruchu opiniuję
pozytywnie – ~~negatywnie~~
z następującymi warunkami

2022 -06- 2 3

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI
w Białymstoku
z up. Asystent Zespołu Organizacji Służby
i Profilaktyki Społecznej
Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji w Białymstoku
st. asp. Wojciech Chmielewski

URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU
ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
42-200 Białystok

Projektowany zjazd publiczny 1 do
Jednostki Ratowniczo - Gaśniczej




ZATWIERDZAM Z UWAGAMI BEZ UWAG
STAŁA CZAPOWA ORGANIZACJĘ RUCHU

W pasie drogowym ul. Plażowej
w Białymstoku. Termin, w którym powinna zostać wprowadzona
zatwierdzona organizacja ruchu co najmniej 7 dni przed dniem
Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana
jest zaopiniować organ zarządzający ruchem, zarząd dróg
oraz właściwego Komendanta Policji o terminie wprowadzenia
organizacji ruchu co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia
Dokładnie dnia 07.11.2022

Projektowany zjazd publiczny 2 do
Jednostki Ratowniczo - Gaśniczej

Iwona Sosna
Zastępca Dyrektora
Zarządu Dróg Miejskich

LEGENDA:

-  Istniejące oznakowanie pionowe
-  Projektowane oznakowanie pionowe
-  Sygnalizator świetlny ostrzegawczy trzykomorowy
Pierwsza i druga komora światło ciągle barwy czerwonej.
Trzecia komora światło pulsujące barwy pomarańczowej.

Nazwa i adres
obiektu:

Budowa dwóch zjazdów publicznych w
pasie drogowym ulicy Plażowej (dz. nr ew.
gr. 1243 - obręb 20) w Białymstoku do
działki o nr ew. gr. 1245/22 obręb 20

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny

Stadium: Projekt stałej organizacji ruchu

Rysunek / arkusz: 2/1

Skala: 1:1000

Wersja: 01

Data: 13.05.2022 r.

