

# **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

## **I. OPIS TECHNICZNY**

1. Podstawa opracowania
2. Opis rozwiązania projektowego
3. Opis istniejącej organizacji ruchu
4. Opis wprowadzonej organizacji ruchu
5. Wykaz znaków pionowych do pozostawienia bez zmian.
6. Wykaz projektowanych znaków pionowych.
7. Wykaz znaków projektowanych poziomych.

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                    |                |
|--------------------|----------------|
| 1. Plan Orientacji | skala 1 : 2500 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 500  |

# **I. Opis techniczny**

**projektu stałej organizacji ruchu do projektu budowlano-wykonawczego na przebudowę układu komunikacyjnego miasta Krasnegostawu w ciągu ulic: Kościuszki, Szkolna, Mickiewicza - PCK, Oleszczyńskiego, Sikorskiego, Rieczna**

## **1. Podstawa opracowania.**

Podstawę opracowania niniejszego projektu stałej organizacji ruchu, wykonanego w związku z opracowaną dokumentacją techniczną projektu budowlano - wykonawczego na przebudowę układu komunikacyjnego miasta Krasnegostawu w ciągu ulic: Kościuszki, Szkolna, Mickiewicza - PCK, Oleszczyńskiego, Sikorskiego, Rieczna, stanowią:

1. Umowa zawarta z Inwestorem – Zarządem Dróg Powiatowych w Krasnymstawie nr 5/DMZ/08 z dnia 10.04.2008 r., projektu budowlano - wykonawczego na przebudowę układu komunikacyjnego miasta Krasnegostawu w ciągu ulic: Kościuszki, Szkolna, Mickiewicza - PCK, Oleszczyńskiego, Sikorskiego, Rieczna
2. Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 zarejestrowana
3. Wypis i wyrys ze zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Krasnegostawu,
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. nr 63 z 3 sierpnia 2000 r.)
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1999-03-02 (Dz. U. nr 43, poz. 430) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 204, poz. 2086, tekst jednolity),
8. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58, poz. 515, z 2003 r., z późniejszymi zmianami),
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729),
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Załącznik nr 1: "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach", – Załącznik nr 2: "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach", – Załącznik nr 4: "Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach",
12. Własne obserwacje w terenie - inwentaryzacja istniejącego oznakowania poziomego i pionowego w obrębie przedmiotowej inwestycji.

## 2. Stan istniejący.

Droga w planie składa się z odcinków prostoliniowych i łuków poziomych, natomiast ukształtowanie pionowe nawiązuje do istniejącego terenu. Nachylenie niwelety zmienia się w zakresie od 0,1 do 8,0%. Nawierzchnia jezdni posiada konstrukcją o zróżnicowanej grubości 30 do 90cm. Na większości ulic warstwa ścieralna wykonana jest z mieszanek mineralno-asfaltowych i znajduje się obecnie w złym stanie technicznym. Jedynie na ul. Rzecznej nawierzchnia wykonana jest z kostki brukowej. W nawierzchniach asfaltowych występują spękania nawierzchni, przełomy, a nawet ubytki w warstwie jezdni. Na granicy jezdni i poboczy gruntowych krawędzie jezdni posiadają liczne zdeformowania, zaniżenia, spękania i ubytki.

Istniejące chodniki posiadają nawierzchnię asfaltową, z płyt betonowych oraz kostki betonowej. Ich przebieg jest nieregularny z licznymi deformacjami i ubytkami.

Istniejące chodniki:

- na ul. Kościuszki chodnik prawostronny przyległy do krawędzi jezdni wykonany z kostki betonowej,
- na ul. Szkolnej chodnik obustronny przyległy do krawędzi jezdni,
- na ul. Mickiewicza chodnik z prawostronny z kostki betonowej, lewostronny odsunięty od jezdni wykonany z płyt betonowych,
- na ul. PCK chodnik obustronny odsunięty od krawędzi jezdni wykonany z płyt betonowych, nawierzchni asfaltowej oraz z kostki betonowej,
- na ul. Oleszczyńskiego chodnik obustronny przyległy do krawędzi jezdni wykonany z kostki betonowej,
- na ul. Rzecznej chodnik lewostronny przyległy do krawędzi jezdni wykonany z kostki betonowej.

W ciągu ulic występują skrzyżowania proste:

### 1. z ulicami o nawierzchni asfaltowej:

- ul. Kościuszki z ul. Szkolną,
- ul. Szkolna – ul. Mickiewicza – ul. S. A. Poniatowskiego,
- ul. Mickiewicza z ul. PCK,
- ul. PCK z ul. Okrzei,
- ul. Okrzei z ul. Oleszczyńskiego,
- ul. Oleszczyńskiego – ul. Piłsudskiego – ul. Sikorskiego (istniejące rondo),
- ul. Sikorskiego z ul. Rzeczną

Na ulicy PCK odbywa się ruch zamiejskiej komunikacji zbiorowej, w związku z tym ulica wyposażona jest w zatokę autobusową. Nawierzchnia zatoki wykonana jest z kostki betonowej i jest w złym stanie technicznym. Również parametry geometryczne zatok nie spełniają warunków technicznych.

Wzdłuż odcinka objętego opracowaniem występują istniejące zjazdy indywidualne (gospodarcze) i publiczne posiadające nawierzchnię gruntową, żużlową, z kostki betonowej, z betonowych elementów płytowych o zmiennej szerokości oraz z mieszanki mineralno – asfaltowej

### 3. Stan projektowany.

Istniejący pas drogowy ograniczony jest polami uprawnymi, działkami budowlanymi, ogrodzeniami okolicznych posesji.

Przedmiotem inwestycji jest, przebudowa układu komunikacyjnego miasta Krasnegostawu w ciągu ulic: Kościuszki, Szkolna, Mickiewicza - PCK, Oleszczyńskiego, Sikorskiego, Rzeczna i obejmuje:

- wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni,
- wzmocnienie konstrukcji istniejącej (rondo istniejące),
- przebudowę istniejących zatok autobusowych, przeznaczonych dla obsługi pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wymianę krawężników,
- przebudowę chodników,
- przebudowę obiektów inżynierskich (przepusty),
- uporządkowanie oznakowania poziomego i pionowego,
- wykonanie nowej nawierzchni na istniejących zjazdach,
- odtworzenie rowów przydrożnych,
- wycięcie drzew i usunięcie karpiny po wyciętych drzewach,

Przebudowie ulegną również istniejące skrzyżowania ul. Kościuszki z ul. Szkolną oraz ul. Szkolna – ul. Mickiewicza – ul. S. A. Poniatowskiego. Zaprojektowano skrzyżowania typu rondo. Pozwoli to na poprawienie układu funkcjonalnego istniejących skrzyżowań, warunków bezpieczeństwa poprzez zmniejszenie ilości punktów kolizji, również istotną składnikiem takiego rozwiązania będzie zmniejszenie oddziaływań ruchu na otoczenie przez hałas drogowy oraz emisję toksycznych spalin poprzez zapewnienie prawidłowej przepustowości gwarantującej dobre warunki ruchu – bez nadmiernych start czasu i kolejek pojazdów na wlotach ronda.

Zaprojektowano również dodatkowe miejsca parkingowe dla mieszkańców, tak aby ruch komunikacyjny nie kolidował z samochodami zaparkowanymi.

W miejscach istniejącej zatoki komunikacji zbiorowej zaprojektowano zatokę o parametrach geometrycznych zgodnych z przepisami technicznymi.

Zjazdy indywidualne zaprojektowano o stałej konstrukcji z kostki betonowej oraz o jednolitej szerokości 3,5m.

Zjazdy publiczne zaprojektowano z kostki brukowej betonowej o szerokości 3,5 wyokrąglone łukami  $R=5m$ .

#### **4. Opis istniejącej organizacji ruchu.**

Zakresem objętym opracowaniem są ulice: Kościuszki, Szkolna, Mickiewicza - PCK, Oleszczyńskiego, Sikorskiego oraz Rzeczna.

Na planie sytuacyjnym w skali 1:500 – oznakowanie istniejące, przedstawiono aktualnie występujące w pasie drogowym ulic objętych opracowaniem.

Ze względu na to, iż planuję się wymianę nawierzchni asfaltowej na całej długości projektowanego odcinka istniejące oznakowanie poziome nie zostało przedstawione w projekcie organizacji ruchu. Jedynie na tych skrzyżowaniach, które są zlokalizowane przy ulicach z zakresu opracowania istniejące oznakowanie zostało pokazane na planie sytuacyjnym.

Oznakowanie poziome jest mało widoczne dla kierowców, a miejscami wcale nie występuje. Stwarza to niebezpieczeństwo dla użytkowników pojazdów oraz dla pieszych.

Oznakowanie pionowe jest nie wystarczające do panujących relacji oraz komunikacji na ulicach objętych opracowaniem.

Mała ilość miejsc parkingowych oraz brak wyznaczonych miejsc dla niepełnosprawnych poważnie utrudnia komunikację.

Na drogach wewnętrznych do osiedli brak jest oznakowania pionowego ograniczenia wjazdu pojazdów o dużym tonażu oraz pokazania strefy zamieszkania.

#### **5. Opis wprowadzanej stałej organizacji ruchu.**

Zakresem objętym opracowaniem są ulice: Kościuszki, Szkolna, Mickiewicza - PCK, Oleszczyńskiego, Sikorskiego oraz Rzeczna.

Na ul. Kościuszki wprowadzono oznakowanie poziome jak i pionowe. Pozwoli to na poprawę istniejących warunków jakie panują na tym odcinku. Oznakowanie na ul. Kościuszki sprowadza się do pokazania drogi z pierwszeństwem znakiem D-1 oraz drogi podporządkowanej znakiem A-7. Występująca na tym odcinku ścieżka rowerowa również została oznakowana znakami pionowymi takimi jak: C13\16, C-13a oraz znakiem poziomym P-23.

Ul. Szkolna i ul. Mickiewicza z racji tego, że projektuję się dwa ronda wprowadzono odpowiednie oznakowanie pionowe umożliwiające prawidłowe dostrzeżenie nowo powstałych rozwiązań projektowych. Wprowadzono znaki: A-7 połączone razem z C-12 w celu wskazania kierującym, że ruch pojazdów odbywa się dookoła wyspy w kierunku wskazanym na znaku. Na wyspach dzielących wloty ustawiono słupki U-5a wraz z C-9 w celu wskazania obowiązkowego omińnięcia wysepki po jej prawej stronie.

Na ul. Mickiewicza zachowano środki ostrożności oraz dostosowano oznakowanie pionowe do warunków jakie występują na tej ulicy. Zlokalizowana szkoła w otoczeniu ul. Mickiewicza wymusza wprowadzenie dokładnego oznakowania dla pieszych oraz wprowadzenie tabliczki T-27.

Na ul. PCK wprowadzono oznakowanie pionowe jak i poziome. W szczególności zostały oznakowane nowe jak i istniejące miejsca parkingowe.

Również na uliczkach dojazdowych do osiedli zastosowano oznakowanie pionowe w postaci znaków ograniczających tonaż B-18, oraz B-36 w celu wyeliminowania zatrzymania się tych uliczkach dojazdowych na których zatrzymanie pojazdu mogłoby spowodować pogorszenie płynności ruchu, zmniejszenie przepustowości oraz wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

Na drogach dojazdowych do osiedli zaznaczono strefę zamieszkania w celu oznakowania ustalonej strefy zamieszkania, w której obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego.

## 6. Wykaz znaków pionowych do pozostawienia bez zmian.

Lp.	Typ znaku		Ilość [szt.]
1	A	Znaki ostrzegawcze	14
2	B	Znaki zakazu	29
3	C	Znaki nakazu	7
4	D	Znaki informacyjne	40
5	E	Tablice kierunku i miejscowości	3
6	T	Tabliczki	10
7	U	Inne	2
<b>SUMA</b>			<b>105</b>

Ogólne zestawienie znaków pionowych do pozostawienia bez zmian

Lp.	Typ znaku		Ilość [szt.]
1	A-7	Znaki ostrzegawcze	11
	A-17		3
2	B-1	Znaki zakazu	1
	B-2		3
	B-3a		1
	B-5		2
	B-18		2
	B-20		3
	B-21		1
	B-22		1
	B-33		1
	B-36		12
	B-43		1
	B-44		1
3	C-8	Znaki nakazu	1
	C-9		2
	C-12		4
4	D-1	Znaki informacyjne	4
	D-2		4
	D-3		2
	D-6		24
	D-15		1
	D-18		1
	D-18c		2
	D-40		1
	D-41		1
5	E-2a	Tablice kierunku i miejscowości	2
	E-2b		1
6	T-0	Tabliczki	7
	T-6a		1
	T-6c		2
7	U-5A	Inne	2
<b>SUMA</b>			<b>105</b>

Szczegółowe zestawienie znaków pionowych do pozostawienia bez zmian

## 7. Wykaz znaków pionowych do likwidacji.

Lp.	Typ znaku		Ilość [szt.]
1	A	Znaki ostrzegawcze	12
2	B	Znaki zakazu	7
4	D	Znaki informacyjne	33
5	E	Tablice kierunku i miejscowości	2
8	T	Tabliczki	4
<b>SUMA</b>			<b>58</b>

Ogólne zestawienie znaków pionowych do likwidacji

Lp.	Typ znaku		Ilość [szt.]
1	A-7	Znaki ostrzegawcze	7
	A-11		1
	A-17		4
2	B-5	Znaki zakazu	1
	B-18		1
	B-20		1
	B-36		4
3	D-1	Znaki informacyjne	5
	D-2		1
	D-4a		1
	D-6		21
	D-15		1
	D-18		2
	D-18a		1
	D-40		1
4	E-2a	Tablice kierunku i miejscowości	1
	E-4		1
5	T-0	Tabliczki	2
	T-27		2
SUMA			58

Szczegółowe zestawienie znaków pionowych do usunięcia



## 8. Wykaz znaków pionowych projektowanych.

Lp.	Typ znaku		Ilość [szt.]
1	A	Znaki ostrzegawcze	19
2	B	Znaki zakazu	41
3	C	Znaki nakazu	51
4	D	Znaki informacyjne	73
5	E	Tablice kierunku i miejscowości	8
8	T	Tabliczki	30
9	U	Inne	7
<b>SUMA</b>			<b>229</b>

Ogólne zestawienie znaków pionowych projektowanych

Lp.	Typ znaku		Ilość [szt.]
1	A-7	Znaki ostrzegawcze	15
	A-17		3
	A-23		1
2	B-5	Znaki zakazu	1
	B-18		10
	B-21		1
	B-36		29
3	C-9	Znaki nakazu	7
	C-12		8
	C-13a		7
	C13/16		14
	C16/13		15
4	D-1	Znaki informacyjne	11
	D-3		1
	D-6		24
	D-6b		6
	D-15		4
	D-18		15
	D-18a		1
	D-40		6
	D-41		5
5	E-4	Tablice kierunku i miejscowości	6
	F-5		2
7	T-0	Tabliczki	11
	T-3a		7
	T-6a		28
	T-27		3
	T-29		2
	T-30g		6
	T-30i		1
10	U-5a	Inne	7
<b>SUMA</b>			<b>229</b>

Szczegółowe zestawienie znaków pionowych projektowanych

## 9. Wykaz znaków poziomych projektowanych.

Lp.	Symbol znaków poziomych	Rodzaj linii	Długość [mb]	Powierzchnia [m <sup>2</sup> ]
Linie podłużne				
1	P-1b	0,04	240,00	9,6
2	P-1e	0,12	250,00	30,00
3	P-3b	0,18	10,00	1,8
4	P-4	0,24	1162,6	279,02
5	P-6	0,08	624,00	49,92
6	P-7a	0,12	684,00	82,08
7	P-7b	0,24	162,2	38,93
<b>SUMA</b>			<b>3122,8</b>	<b>492,19</b>
Linie poprzeczne				
8	P-10	1	338,00 m2	338,00
9	P-11	1	7,0 m2	7,0
10	P-13	0,26	144,00	37,8
11	P-14	0,38	69,0	25,88
<b>SUMA</b>			<b>220,00+345,0m2</b>	<b>408,68</b>
Linie uzupełniające				
12	P-17	0,12	25,00	3,0
13	P-18	0,12	90,00	10,8
14	P-19	0,12	78,00	9,36
15	P-20	0,12	93,00	11,16
16	P-21a	0,38	88,67	33,69
17	P-23	0,66	45 szt.	29,79
18	P-24	0,76	3 szt.	2,28
<b>SUMA</b>			<b>374,67 + 48 szt.</b>	<b>100,08</b>
<b>SUMA</b>				<b>1000,95</b>

Szczegółowe zestawienie znaków poziomych projektowanych

Całkowita powierzchnia malowania: **1000,95 m<sup>2</sup>**

### **UWAGA:**

Należy ustawić znaki pionowe odblaskowe, średniej wielkości, a oznakowanie poziome wykonać z materiałów do grubowarstwowego oznakowania poziomego.

Wszystkie wyroby winny posiadać niezbędne atesty, aprobaty techniczne oraz certyfikaty. Folie znaków, wielkość, sposób ustawienia zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnalizacji drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach”

Opracował:

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Orientacja
2. Plan sytuacyjny

skala 1 : 2500  
skala 1 : 500