

ZAMAWIAJĄCY:

**ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH
W KRASNOSTAWIE**
ul. Borowa 6
22-300 Krasnystaw

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

PWS PROJEKT Paweł Sikora,
21-030 Motycz,
Konopnica 251e

ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE:

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3122L
ŁOPIENNIK – ŻULIN – REJOWIEC
OD KM 12+150 DO KM 12+436 O DŁ. 0,286KM**

STADIUM:

INŻYNIERIA RUCHU

CZĘŚĆ:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:

Kategoria IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy
Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

BRANŻA	FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPISY
Drogowa	Projektant	mgr inż. Paweł Sikora	LUB/0020/POOD/08	

SPIS TREŚCI

I. Część opisowa – Opis Techniczny	3
1. Podstawa opracowania	3
2. Podstawa prawna	3
3. Przedmiot opracowania	3
4. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	3
5. Charakterystyka drogi.....	4
5.1 Stan istniejący	4
5.2 Charakterystyka ruchu	5
6. Stan projektowany.....	6
6.1. Zakres robót.....	6
6.2 Parametry techniczne DP3122L.....	6
6.3. Plan sytuacyjno – wysokościowy	7
7. Projektowana organizacja ruchu	7
8. Zasady ogólne zastosowania znaków drogowych pionowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu	7
9. Wykaz projektowanego oznakowania	9
II. Część rysunkowa.....	9
Załącznik nr 1 – Plan orientacyjny	10
Załącznik nr 2 – Stała Organizacja Ruchu	11

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Zarządem Dróg Powiatowych w Krasnymstawie na wykonanie prac projektowych,
- Mapa zasadnicza i ewidencyjna
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania drogi powiatowej

2. PODSTAWA PRAWNA

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017, poz. 784)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220., poz. 2181 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2018 poz. 1990, z późn. zmianami)

3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt zmian w stałej organizacji ruchu po planowanej przebudowie drogi powiatowej nr 3122L relacji Łopiennik – Żulin – Rejowiec w ramach zadania pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 3122L Łopiennik – Żulin – Rejowiec od km 12+150 do km 12+436 o dł. 0,286km”.

4. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu – **IV kwartał 2021r.**

Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach

oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017, poz. 784), jednostka realizująca organizację ruchu musi zawiadomić o terminie jej wprowadzenia (co najmniej na 7 dni przed dniem rozpoczęcia prac) :

- organ zarządzający ruchem ;
- zarządcę drogi ;
- właściwego komendanta Policji.

5. CHARAKTERYSTYKA DROGI

5.1. Stan istniejący

- Długość drogi – 286,45m
- Szerokość drogi – ok. 4,5m-5m + pobocza ok. 1m
- Szerokość jezdni ok. 4,5m-5m
- Umieszczenie chodników – brak
- Pobocza – gruntowe, szerokości ok. 1m
- Rodzaj nawierzchni – asfaltowa
- Nośność jezdni na podstawie pomiarów – nie dotyczy
- Usytuowanie zwężeń i poszerzonych jezdni – poszerzenia na łukach poziomych
- Usytuowanie skrzyżowań z innymi drogami publicznymi:
 - km 12+181,55 skrzyżowanie z DG 110099L
- Usytuowanie jednopoziomowych skrzyżowań z torami pojazdów szynowych – nie dotyczy
- Usytuowanie tuneli, mostów, przepustów wodnych, promów rzecznych – nie dotyczy
- Usytuowanie torów nisko lecących statków powietrznych – nie dotyczy
- Przebieg drogi:
 - od km 12+150,20 do km 12+200,00 obszar zabudowany m. Żulin
 - od km 12+200,00 do km 12+436,45 obszar niezabudowany
- Usytuowanie obiektów użyteczności publicznej – brak
- Usytuowanie nierówności na drodze – na całym odcinku droga posiada liczne spękania podłużne i poprzeczne
- Usytuowanie stromych podjazdów, serpentyn, spadających odłamków skalnych - brak
- Usytuowanie miejsc poboru piasku, żwiru, itp. materiałów – brak

- Usytuowanie odcinków, na których może wystąpić zagrożenie w ruchu spowodowane częstym występowaniem silnych bocznych wiatrów – brak
- Usytuowanie miejsc z sygnalizacją świetlną – brak
- Usytuowanie odcinków o ograniczonej widoczności - brak
- Usytuowanie innych miejsc szczególnie niebezpiecznych – przepust w km 12+421,20

Odcinek drogi objęty opracowaniem położony jest na obszarze gminy Łopiennik Górny. W stanie istniejącym droga posiada jedną nawierzchnię o dwóch pasach ruchu o łącznej szerokości ok. 4,5m -5m. Droga przebiega w sąsiedztwie terenów zalesionych, pól oraz w niewielkiej części przez tereny zabudowy zagrodowej.

Droga na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną, z licznymi nierównościami, ubytkami, spękaniem podłużnymi i poprzecznymi .

Istniejące zjazdy indywidualne i publiczne posiadają nawierzchnie gruntową nieutwardzoną. Rowy przydrożne występują lokalnie jako ziemne typu otwartego.

Na przedmiotowych odcinkach występuje oznakowanie pionowe z grupy wielkości średnie (S), brak jest oznakowania poziomego, zarówno linii osiowej jak i krawędziowej.

5.2 Charakterystyka ruchu

Droga objęta opracowaniem zaliczona jest do sieci dróg klasy L (lokalnej). Stanowi dojazd mieszkańców do posesji jak również obsługuje tereny przyległe (łąki, pola, lasy). Droga objęta opracowaniem w przeważającej większości przenosi ruch pojazdów osobowych i dostawczych. Po drodze dopuszczony jest ruch komunikacji zbiorowej. Na odcinku objętym opracowaniem brak jest ograniczeń tonażowych.

Elementy dotyczące charakterystyki ruchu:

- urządzenia monitorujące ruch pojazdów – nie dotyczy
- odcinki niebezpieczne określone na podstawie analizy zdarzeń drogowych – brak
- usytuowanie miejsc dla ruchu pieszych – brak, ruch pieszych odbywa się na zasadach ogólnych
- usytuowanie miejsc ruchu zwierząt domowych – nie dotyczy
- usytuowanie miejsc dla ruchu rowerzystów – brak, ruch rowerzystów odbywa się na zasadach ogólnych

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1. Zakres robót

W ramach niniejszego przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące roboty:

- roboty przygotowawcze, w tym wycinkę zakrzeczeń, zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi urodzajnej, roboty rozbiórkowe w zakresie rozbiórki nawierzchni, podbudów, przepustów, elementów wyposażenia drogi (znaków itp),
- roboty ziemne w zakresie wykopów, nasypów
- wzmocnienie istniejącej nawierzchni poprzez zastosowanie nakładki wzmacniającej z warstw bitumicznych i kruszywa
- wykonanie poszerzeń istniejącej nawierzchni
- przebudowa istniejących przepustów usytuowanych pod koroną drogi,
- odtworzenie istniejącego systemu powierzchniowego odwodnienia korpusu drogowego poprzez oczyszczenie i odmulenie rowów
- przebudowa oraz budowa zjazdów na działki przyległe wraz z wykonaniem przepustów pod zjazdami,
- umocnienie poboczy materiałem kamiennym,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- roboty wykończeniowe i porządkowe.

6.2. Parametry techniczne DP3122L

- Klasa techniczna drogi : klasa L (lokalna)
- Natężenie ruchu : KR2 ruch lekki
- Dopuszczalne obciążenie na oś pojazdu 100 kN/oś
- Ilość jezdni : 1
- Liczba pasów ruchu: 2
- Szerokość pasa ruchu: 2,75m
- Rodzaj nawierzchni: bitumiczna
- Przekrój jezdni: jednojezdniowy, dwupasowy
- Pobocza o szerokości 1m umocnione kruszywem
- Odwodnienie drogi: powierzchniowe, spadków poprzecznych i podłużnych jezdni do istniejących rowów drogowych,
- Rodzaj obszaru: zabudowany, niezabudowany

- Prędkość projektowa 40km/h

6.3. Plan sytuacyjno-wysokościowy

Projektowaną oś drogi dostosowano do istniejącego przebiegu drogi w planie. Załamanie osi w planie wyokrąglono kolejno promieniem kołowym $R=28,00m$ oraz $R=1000,00m$. Przejścia z przekroju daszkowego na przekrój jednostronny oraz poszerzenie na łukach rozwiązano na krzywych przejściowych. Nawierzchnię drogi zaprojektowano o szerokości 5,50m. Pobocza zaprojektowano o szerokości 1,0m jako gruntowe umocnione kruszywem. W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej działek przyległych do projektowanej drogi, zaprojektowano zjazdy indywidualne oraz publiczne.

7. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Po przebudowie zachodzi konieczność wprowadzenia zmian i uzupełnienia oznakowania na projektowanym odcinku drogi. Nowa organizacja ma za zadanie zwiększyć bezpieczeństwo i poprawić czytelność poruszania się po drodze powiatowej.

W ramach projektu stałej organizacji ruchu na odcinkach objętym opracowaniem zaprojektowano oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zaprojektowano:

- tablice prowadzące U-3a i U-3b
- barierę drogową U-14a typu N2/W1/A

8. ZASADY OGÓLNE ZASTOSOWANIA ZNAKÓW DROGOWYCH PIONOWYCH ORAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Znaki będą z grupy „średnie”, lico znaków wykonane z folii odblaskowej **typu I, (znak A-7, D-6 z folii odblaskowej typ II)**.

Projektowane oznakowanie należy zlokalizować nie bliżej niż 0,5 m od utwardzonej krawędzi tak aby zachowana była skrajnia drogowa.

Wysokość umieszczania znaków

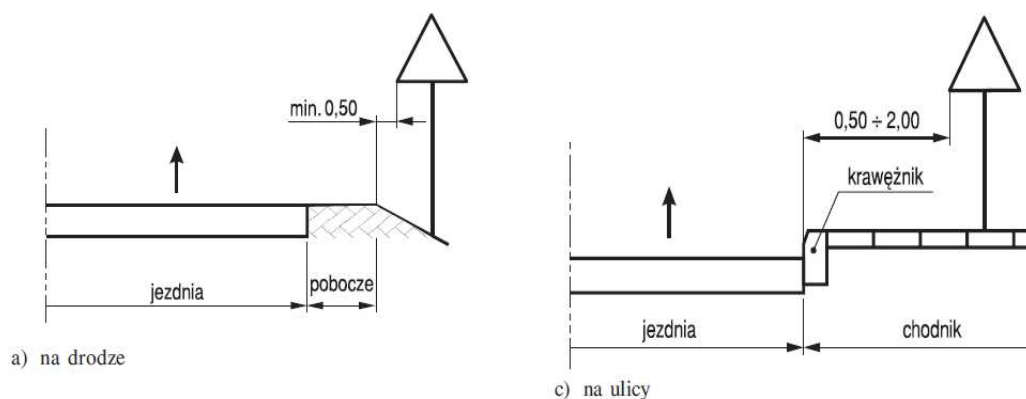
- min. 2,0 m od przyległego poziomu drogi – w miejscach niewystępowania ruchu pieszego;
- min. 2,2 m od przyległego poziomu drogi, lub w przypadku występowania chodnika od poziomu jego nawierzchni – w miejscach występowania ruchu pieszego.

Znaki należy umocować na słupkach wykonanych z rur stalowych cynkowanych średnicy 56mm.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi

jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Znaki należy umieszczać zgodnie z warunkami technicznymi dla znaków drogowych.



	Znaki ostrzegawcze	Znaki zakazu B	Znaki nakazu C	Znaki informacyjne D	
	długość boku	średnica		długość podstawy	wysokość (n=0,1,2)
Oznakowanie - grupa znaków „średnie”	900 mm	800 mm		600 mm	600+150n

Oznakowanie nie może:

- widoczności na drodze oraz w obrębie skrzyżowań
- posiadać ostrych, wystających elementów mogących stanowić zagrożenie dla pieszych.

Elementy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projektowane elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny:

- posiadać certyfikat znaku bezpieczeństwa, wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych
- posiadać odpowiednie normy, atesty, aprobaty techniczne bądź deklaracje zgodności.

Wykonane oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego winny spełniać wymagania stawiane znakom podanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220., poz. 2181 z późn. zmianami)

9. Wykaz projektowanego oznakowania

OZNAKOWANIE PROJEKTOWANE PIONOWE				
Lp.	Znak	Treść	Ilość [szt.]	Grupa znaków (symbol)
1	A - 7	<i>Ustąp pierwszeństwa</i>	1	średnie (S)
2	D-1	<i>Droga z pierwszeństwem</i>	2	średnie (S)
3	D-42	<i>Początek obszaru zabudowanego</i>	1	średnie (S)
4	D-43	<i>Koniec obszaru zabudowanego</i>	1	średnie (S)
5	E-17a	<i>Miejscowość "Żulin"</i>	1	średnie (S)
6	E-18a	<i>Koniec miejscowości "Żulin"</i>	1	średnie (S)
7	T-6a	<i>Tabliczka ze wskazaniem pierwszeństwa</i>	2	średnie (S)
8	T-6c	<i>Tabliczka ze wskazaniem pierwszeństwa</i>	1	średnie (S)
suma			10	

PROJEKTOWANE URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU		
1	<i>Bariera U-3a</i>	2szt.
2	<i>Bariera U-3b</i>	2szt.
3	<i>Bariera U-14a</i>	112m

Sporządził Paweł Sikora

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1 – Plan orientacyjny

Załącznik nr 2 – Stała organizacja ruchu