

ZAMAWIAJĄCY:

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

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

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

ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE:

ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3120L
ZAKRĘCIE – JAŚLIKÓW – MAJDAN KRZYWSKI – KOLONIA
KRZYWE OD KM 5+792 DO KM 8+232

STADIUM:

PROJEKT WYKONAWCZY

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 DP3120L	6
7. Projektowana organizacja ruchu	7
8. Zasady ogólne zastosowania znaków drogowych pionowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu	7
II. Część rysunkowa	9
Załącznik nr 1 – Plan orientacyjny	
Załącznik nr 2 – Stała Organizacja Ruchu	

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 rozbudowie drogi powiatowej nr 3120L relacji Zakręcie – Jaślików – Majdan Krzywski – Kolonia Krzywe w ramach zadania pn. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 3120L Zakręcie – Jaślików – Majdan Krzywski – Kolonia Krzywe od km 5+792 do km 8+232”.

4. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu – IV kwartał 2022r.

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 – 2440m
- Szerokość drogi – 4,5m-5,5m + pobocza ok. 1m
- Szerokość jezdni 4,5-5,5m
- 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 – brak
- 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 5+792,00 do km 7+547,00 obszar niezabudowany
 - od km 7+547,00 do km 8+232,00 obszar zabudowany m. Majdan Krzywski
- Strefa zamieszkania od km 7+647,00 do km 8+232,00, zabudowa jednorodzinna, zagrodowa
- 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 - brak

Odcinek drogi objęty opracowaniem położony jest na obszarze dwóch gmin: Gminy Krasnystaw oraz Gminy Łopiennik Górny. Planowany odcinek drogi od km 5+792 do km 6+073,50 znajduje się na terenie Gminy Krasnystaw (dł. 281,5m), od km 6+073,50 do km 8+232 na terenie Gminy Łopiennik Górny (dł. 2158,5m). W stanie istniejącym droga posiada jedną nawierzchnię o dwóch pasach ruchu o łącznej szerokości od 4,5m do 5,5m. Droga przebiega w sąsiedztwie terenów zalesionych, pól oraz przez tereny zabudowy zagrodowej.

Droga na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną, z licznymi spękaniami podłużnymi i poprzecznymi.

W zakresie objętym opracowaniem nie występują skrzyżowania z innymi drogami publicznymi. Istniejące zjazdy indywidualne i publiczne posiadają nawierzchnie gruntową nieutwardzoną.

W sąsiedztwie opracowania występuje infrastruktura techniczna nie związana z drogą tj.: sieć elektroenergetyczna, sieć telekomunikacyjna. Rowy przydrożne występują lokalnie jako ziemne typu otwartego, bez odpływowe.

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 – proj. umocnione pobocze
- usytuowanie miejsc ruchu zwierząt domowych – nie dotyczy
- usytuowanie miejsc dla ruchu rowerzystów – pas ruchu
- usytuowanie miejsc ruchu dzikich zwierząt – nie dotyczy

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1. Zakres robót

W ramach niniejszego przedsięwzięcia zostaną wykonane następujące roboty:

- roboty przygotowawcze, w tym wycinkę drzew i zakrzewień, zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi urodzajnej, roboty rozbiórkowe w zakresie rozbiórki nawierzchni, podbudów, przepustów, elementów wyposażenia drogi (krawężników, chodników, barier, 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, lokalne odtworzenie umocnienia skarp rowów
- przebudowa oraz budowa zjazdów na działki przyległe wraz z wykonaniem przepustów pod zjazdami,
- umocnienie poboczy materiałem kamiennym,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6.2. Parametry techniczne DP3120L

- 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 + odpowiednie poszerzenia na łukach poziomych
- Rodzaj nawierzchni: bitumiczna
- Przekrój jezdni: jednojezdniowy, dwupasowy
- Pobocza o szerokości 1m umocnione kruszywem
- Odwodnienie drogi: powierzchniowe, za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni do istniejących rowów drogowych i proj. zbiornika chłonno-odparowującego

- Rodzaj obszaru: zabudowany, niezabudowany
- Prędkość projektowa 50km/h

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 i poziome.

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.

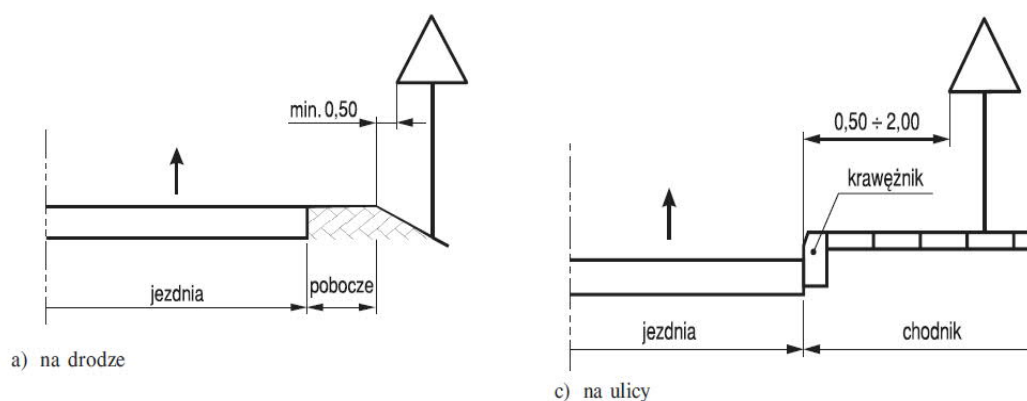
Wysokość umieszczania znaków

- 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.

Wymagania techniczne oznakowania poziomego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości (współczynnik luminacji β powinien wynosić 0,30 dla pory dziennej), również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania – powierzchniowy współczynnik odbłasku powinien wynosić 100 [mcd/lx/m²], (widzialność w nocy) ,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone wskaźnik [SRT] powinien wynosić 45 ,
- odpowiednim okresem trwałości – tj. 6 w skali LC PC,

- odpornością na ścieranie i zabrudzenia
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej chemoutwardzalnej.

Wykonane oznakowanie pionowe oraz poziome winno 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)

Sporządził Paweł Sikora



II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1 – Plan orientacyjny

Załącznik nr 2 – Stała organizacja ruchu