

GAJEWSKI MARCIN
PROJEKTY DROGOWE
ul. Kołłątaja 8/27A
24-100 Puławy
NIP: 811-161-45-54
Tel. 0-605-412-444

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

W ZWIĄZKU Z REALIZACJĄ ZADANIA:

**Przebudowa drogi gminnej nr 107421L
na odcinku od km 0+000,00 do km 1+464,00
w miejscowości Łukawka**

BRANŻA: Inżynieria ruchu

INWESTOR -

Gmina Baranów
ul. Rynek 14
24-105 Baranów
woj. lubelskie

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA-

GAJEWSKI MARCIN
PROJEKTY DROGOWE
ul. Kołłątaja 8/27A
24-100 Puławy

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPR. NR	DATA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Marcin Gajewski	LUB/0213/POOD/08	08-2017	

PULAWY , sierpień 2017R.

Zawartość opracowania:

1. Część opisowa

- ❖ Opis techniczny
 - I. Zakres opracowania
 - II. Podstawa opracowania
 - III. Opis sytuacji istniejącej
 - IV. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
 - V. Projektowana organizacja ruchu
 - VI. Technologia wykonywania znaków

2. Część rysunkowa

- ❖ Rys. Nr 1 – **Plan orientacyjny**

w skali 1 : 20 000

- ❖ Rys. Nr 2 – **Plan sytuacyjny**

w skali 1 : 1000

OPIS TECHNICZNY

I. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu obejmujący lokalizację oznakowania pionowego i poziomego w związku z planowaną realizacją zadania:

Przebudowa drogi gminnej nr 107421L na odcinku od km 0+000,00 do km 1+464,00 w miejscowości Łukawka

II. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Zlecenie Inwestora;
2. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania przeprowadzona w trakcie wizji lokalnej;
3. Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 roku (Dz. U. z 2016r poz. 1440);
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2017r poz. 128);
5. 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. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729 z późn. zmianami);
6. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zmianami);
7. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – **Załącznik** do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zmianami) – w szczególności **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;

III. OPIS SYTUACJI ISTNIEJĄCEJ

Teren objęty opracowaniem położony jest województwie lubelskim, na terenie gminy Baranów w miejscowości Łukawka w ciągu drogi gminnej nr 107421L. Droga gminna położona jest na działkach nr 10-88; 10-286; 10-357; 10-223 , które stanowią jej pas drogowy.

Droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią asfaltową o zmiennej szerokości od 4,5-5,2m oraz jezdnią o nawierzchni z kruszywa łamanego o zmiennej szerokości od 3,5- 4,0m. Szerokość oraz rodzaj nawierzchni istniejącej drogi gminnej kształtują się w następujący sposób:

- Od km 0+000,00 do km 0+600,00 droga posiada jezdnię asfaltową o szer. 5-5,2m w słabym stanie technicznym z zawyżonymi poboczami ziemnymi;
- Od km 0+600,00 do km 1+000,00 droga posiada jezdnię asfaltową o szer. 4,5-4,8m w słabym stanie technicznym z zawyżonymi poboczami ziemnymi;
- Od km 1+000,00 do km 1+070,00 droga posiada nową nawierzchnię asfaltową o szer. 5,0m w dobrym stanie technicznym

- Od km 1+070,00 do km 1+330,00 droga posiada jezdnię asfaltową o szer. 4,5-4,8m w słabym stanie technicznym z zawyżonymi poboczami ziemnymi;
- Od km 1+330,00 do km 1+494,00 jezdnie posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego o szer. 3,5-4,0m

Po obu stronach jezdni występują zawyżone pobocza ziemne o szerokości 0,75-1,5m. Wzdłuż rozpatrywanego odcinka drogi gminnej istnieją obustronne rowy przydrożne, które pozostają bez zmian.

Jezdnie asfaltowa drogi jest w słabym stanie technicznym z licznymi spękaniem i ubytkami oraz zdegradowaną krawędzią, która zawęża istniejącą jezdnię. Istniejące pobocze ziemne jest w znacznej części zawyżone względem nawierzchni asfaltowej, co utrudnia prawidłowe odwodnienie jezdni.

W związku z tym konieczne jest wykonanie na całości odcinka nowych warstw asfaltowych które zabezpieczą istniejącą drogę przed dalszym jej zniszczeniem, wzmocnią oraz poprawią jej stan techniczny.

IV. CHARAKTERYSTKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.

Początek opracowania drogi znajduje się w km 0+000,00 (granica działki nr 10-88) zaś koniec w km 1+464,00 (koniec przebudowy DG).

Na projektowanym odcinku drogi zaprojektowano jezdnie o nawierzchni asfaltowej o szerokości 5,0m i przekroju szlakowym z obustronnym poboczem o szer. 0,75m.

Projektowana jezdnie asfaltowa drogi gminnej przebiega po śladzie istniejącym.

Parametry techniczne drogi gminnej:

- Klasa techniczna drogi – „L”
- Długość odcinka drogi – 1464,00mb
- Przekrój jezdni: szlakowy
- Szerokość jezdni: 5,0m
- Pobocze : szer. 0,75m
 - prawostronne dł. 1464,00mb (od km 0+000,00 do km 1+464,00)
 - lewostronne dł. 1464,00mb+30,00mb (od km 0+000,00 do km 1+464,00)
- Prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$
- Przebudowa i remont skrzyżowań z innymi drogami:
 - w km 0+865,35 strona prawa z drogą gminną 107420L. Zakres przebudowy obejmuje, korektę łuków poziomych i korektę niwelety na odcinku 20mb na włączeniu do drogi gminnej;
 - w km 1+058,30 strona lewa z drogą gminną 107422L. Zakres remontu obejmuje wykonanie nowej w-wy ścieralnej na odcinku 13mb na włączeniu do drogi gminnej;
- Rozwiązania dodatkowe/ specjalne:
 - Przejście dla pieszych w km 1+081,00 zaprojektowano jako wyniesienie względem nawierzchni asfaltowej i oznakowano za pomocą znaków pionowych D-6 na żółtym fluorescencyjnym tle. Ponadto przed przejściem zaprojektowano oznakowanie

poziome liniami wibracyjnymi w kolorze czerwonym oraz oznakowanie poziome w postaci linii P-10 wraz z elementami odblaskowymi.

- Peron przystankowy: 1 szt., w km: 1+034,00 o szer. 4,0m i dł. 8,0m, str. lewa;
- Odwodnienie:
 - powierzchniowe w kierunku istniejących rowów, długość rowów 2 x 1464,00mb
- Zjazdy:
 - Uzupełnienie kruszywem łamanym nawierzchni istniejących utwardzonych zjazdów

Istniejące oznakowanie pionowe zainwentaryzowano i przedstawiono na rysunkach planu sytuacyjnego.

Charakterystyka ruchu na drodze

Droga gminna przebiega przez cały odcinek przez teren oznaczony obecnie jako niezabudowany przez miejscowości Łukawka. Po drodze tej odbywa się ruch wszelkiego rodzaju pojazdów oraz ruch pieszy po poboczach. Natężenie ruchu pojazdów należy określić jako małe ze zdecydowanie przeważającym ruchem pojazdów osobowych i sprzętu rolniczego, a ruch pieszych jako niewielki.

Dokładną ocenę ruchu pojazdów można będzie wykonać po przeprowadzeniu pomiarów kontrolnych natężenia ruchu pojazdów już po zakończeniu prac związanych z przebudową drogi, która wpłynie na poprawę jej parametrów i w związku z tym – komfortu jazdy.

Rodzaj ruchu- gospodarczy.

V. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Całość oznakowania istniejącego (naniesionego zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją w terenie) oraz projektowanego do wykonania przedstawiono na *Planie sytuacyjnym (Rysunek Nr 2 zawierający 1 arkusz)*.

Projektowana organizacja ruchu **w zakresie oznakowania pionowego** przewiduje:

- wymianę istniejącego oznakowania pionowego znak A-4, A-7, które obecnie jest w złym stanie technicznym, nie posiada wymaganej skrajni poziomej i pionowej oraz parametrów technicznych zgodnie z wymaganymi obecnie;
- zlikwidowanie istniejących znaków wg planu sytuacyjnego rys.2
- oznakowanie znakami D-6 „przejście dla pieszych” na żółtym fluorescencyjnym tle projektowanych przejść dla pieszych;
- uzupełnienie brakującego oznakowania pionowego na skrzyżowaniach z drogami gminnymi bocznymi poprzez ustawienie na proj. drodze znaków D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu”
- ustawienie znaków D-15 „przystanek autobusowy” przy peronie przystankowym zlokalizowanym w km 1+034,00; str. lewa;
- ustawienie znaku D-42 „teren zabudowany”, tak aby znajdował się na jednym słupku pod znakiem E-17a „Łukawka”;
- ustawienie znaku D-43 „koniec terenu zabudowanego, tak aby znajdował się na jednym słupku pod znakiem E-18a „koniec msc. Łukawka”

- wprowadzenie ograniczenia dozwolonej prędkości do 30km/h przed wyniesionym przejściem dla pieszych i tym samym progu zwalniającego wykonanego z kostki brukowej gr.8cm koloru czerwonego;
- ustawienie znaków A-11a „próg zwalniający” oraz T-1 „wskazująca odległość 15m do miejsca niebezpiecznego” przed wyniesionym przejściem dla pieszych,
- ustawienie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” oraz tabliczkę T-1 „koniec nawierzchni asfaltowej”

Projektowana organizacja ruchu **w zakresie oznakowania poziomego** przewiduje:

- wykonanie 4 linii wibracyjnych w kolorze czerwonym umieszczonych w odległości 8,5mb przed wyniesionym przejściem dla pieszych;
- wykonanie na projektowanym wyniesionym przejściu dla pieszych linii P-25 „próg zwalniający” oraz linii P-10 „przejście dla pieszych”.
- montaż elementów odblaskowych przed przejściem dla pieszych.

VI. TECHNOLOGIA WYKONYWANIA ZNAKÓW

Tablice znaków drogowych pionowych powinny być wykonane z blachy ocynkowanej pokrytej folią odblaskową **typu 1** (wg dawnego nazewnictwa – I-generacji) w wielkości średniej – jak dla znaków umieszczonych w ciągach dróg tej kategorii, z wyjątkiem znaków **B-20** , **A-7** i **D-6**, których lica powinny być pokryte folią **typu 2** (wg dawnego nazewnictwa –II-generacji). Oznakowanie musi być zgodne z wzorami podanymi w opracowaniu *Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach*.

Oznakowanie poziome należy wykonać farbami chlorokauczukowymi jak ciemkowiejsze.

Orientacyjny termin wprowadzenia zmian przewidzianych niniejszym **Projektem organizacji ruchu** – lipiec- listopad 2018r.