

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZESTAWIENIE ZAWARTOŚCI

Część opisowa

1. Opis techniczny
2. Uzgodnienia – zał. nr 1

Część rysunkowa

1. Orientacja – rys. nr 1
2. Plansza oznakowania. Arkusz 1 – Arkusz 4 – rys. nr 2.1 – 2.4

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Opis techniczny

Rozbudowa drogi powiatowej nr 0625 T (15929) Krynki – Brody

1. Podstawa opracowania

Projekt docelowej organizacji ruchu rozbudowy drogi powiatowej nr 0625 T (15929) Krynki – Brody, gmina Brody opracowano w oparciu o umowę zawartą pomiędzy Pracownią Projektową Sebastian Zatorski w Kielcach, a Zarządem Dróg Powiatowych w Starachowicach.

2. Projekt opracowano w oparciu o:

- Podkłady sytuacyjno - wysokościowe w skali 1:500 wraz z niwelacją wysokościową terenu,
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170, poz. 1393. z 31 lipca 2002 r.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 3 lipca 2003 r.) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729 z dnia 23 września 2003 r.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999r) z późniejszymi zmianami,
- Ustawa o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460 z późn. zmianami),
- Wizja lokalna w celu:
 - a) inwentaryzacji istniejącego oznakowania
 - b) zbadania możliwości dobrania odpowiedniej organizacji ruchu drogowego, ograniczającej do minimum skutki uciążliwości w ruchu kołowym.

3. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 0625 T (15929) początek swój bierze na skrzyżowaniu z drogą

krajową nr 42 Starachowice – Ostrowiec Św. w miejscowości Krynki, a koniec na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 9 Radom – Lublin w miejscowości Brody. Na omawianym odcinku istnieje jezdnia o nawierzchni bitumicznej szerokości zmiennej od 6,0 do 7,0m, w miejscowości Brody częściowo okrawężnikowana z chodnikiem przyjezdniowym z kostki betonowej i płyt betonowych 50x50. Na pozostałym odcinku droga posiada pobocze gruntowe oraz rowy drogowe. Na odcinku wzdłuż zalewu droga posiada bariery sprężyste.

Istniejące wjazdy na posesje częściowo posiadają nawierzchnię o zróżnicowanej konstrukcji tj. kostka betonowa, tłuczeń, nawierzchnia gruntowa. Pod wjazdami istnieją przepusty o zróżnicowanej konstrukcji w złym stanie technicznym. Pod drogą zlokalizowane są przepusty drogowe przewidziane do remontu. Istniejące rowy drogowe są zamulone i niedrożne.

W rozpatrywanym rejonie występuje następujące istniejące uzbrojenie:

- Wodociąg
- Linia napowietrzna NN
- Linia napowietrzna teletechniczna
- Linia kablowa teletechniczna
- Linia kablowa energetyczna
- Gazociąg
- Kanalizacja sanitarna

4. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla rozbudowy drogi powiatowej nr 0625 T (15929) Krynki – Brody gmina Brody.

Rozbudowa drogi polegać będzie na:

- poszerzeniu jezdni do szerokości 6,0m
- budowie utwardzonych poboczy bitumicznych szerokości 1,0m
- budowie ścieżki rowerowej przyjezdniowej o nawierzchni bitumicznej szerokości 1,5m
- budowie ścieżki rowerowej jednokierunkowej przy krawędzi jezdni z możliwością ruchu pieszego szerokości 2,5m
- budowie wydzielonej ścieżki rowerowej jednokierunkowej z możliwością ruchu pieszego szerokości 2,5m

- budowie zatok autobusowych
- zaprojektowaniu zjazdów na posesje szerokości 4,0m
- zaprojektowaniu odwodnienia jezdni i chodnika
- zaprojektowaniu dwóch parkingów
- kategoria obciążenia ruchem KR-3
- droga klasy Z

5. Projekt zagospodarowania terenu

Odcinek na którym projektowana jest rozbudowa drogi powiatowej początek swój bierze w km 0+020,73 na granicy pasa drogowego drogi krajowej nr 42 Starachowice – Ostrowiec Św. a koniec w km 3+706,40 przed skrzyżowaniem z drogą krajową nr 9 Radom – Lublin.

Projektuje się na całej długości drogi jednakowy parametr szerokości jezdni wynoszący 6,0m.

Po stronie prawej rozbudowywanej drogi powiatowej projektuje się:

od km 0+118 projektuje się jednokierunkową ścieżkę rowerową z możliwością ruchu pieszego do km 0+625. Od km 0+625 projektuje się przy krawędzi jezdni ścieżkę rowerową jednokierunkową szerokości 1,5m o nawierzchni bitumicznej wykonaną jako poszerzenie jezdni do km 1+390. Od km 1+390 do km 3+700 projektuje się jednokierunkową ścieżkę rowerową z możliwością ruchu pieszego szerokości 2,5m zlokalizowaną przy krawędzi jezdni. W kilometrach 0+260, 1+450, 2+015, 2+870, 3+330 projektuje się zatoki autobusowe o skosie najazdowym długości 24,0m, stanowisku postojowym długości 20,0m, skosie wyjazdowym długości 12,0m i szerokości 3,0m. W km 3+000 projektuje się stanowiska postojowe dla 5 samochodów osobowych usytuowane pod kątem prostym do osi drogi. W km 3+100 projektuje się stanowiska postojowe dla 9 samochodów osobowych usytuowane pod kątem prostym do osi drogi.

Po stronie lewej rozbudowywanej drogi powiatowej projektuje się:

Od km 0+90 projektuje się jednokierunkową ścieżkę rowerową z możliwością ruchu pieszego szerokości 2,5m zlokalizowaną przy krawędzi jezdni do km 0+165. W km 0+165 ścieżka rowerowa zostaje odsunięta od krawędzi jezdni poza zatokę autobusową, a następnie przebiega równoległe do krawędzi pobocza bitumicznego w odległości 1,85m do km 2+365. Od km 2+365 do km 3+700 projektuje się jednokierunkową ścieżkę rowerową z możliwością ruchu pieszego szerokości 2,5m zlokalizowaną przy krawędzi jezdni. Utwardzone pobocze bitumiczne początek bierze w km 0+225 a kończy się w km 2+355, na całej swojej długości

posiada szerokość 1,0m. W kilometrach 0+190, 1+315, 1+940, 2+755, 3+390 projektuje się zatoki autobusowe o skosie najazdowym długości 24,0m, stanowisku postojowym długości 20,0m, skosie wyjazdowym długości 12,0m i szerokości 3,0m. W km 0+065 projektuje się stanowiska postojowe dla 5 samochodów osobowych usytuowane pod kątem prostym do osi drogi. W km 0+085 projektowany jest zjazd na stanowiska postojowe dla 10 samochodów osobowych. Od km 2+925 do km 2+983 projektuje się stanowiska postojowe dla 8 samochodów osobowych usytuowane równoległe do krawędzi jezdni o szerokości stanowiska 2,5m i długości 6,0m ze skosami najazdowymi 1:2.

Na działki projektuje się wjazdy na posesje szerokości 4,0m z dojazdami do furtek.

Na całym odcinku drogi przewidziane jest oświetlenie projektowane wg projektu branżowego. Przebieg sytuacyjny wraz z wymiarami przekroju poprzecznego przedstawiono na rys. 2.1 – 2.6 „Projektu Zagospodarowania Terenu”.

Teren na którym projektowana jest droga nie jest wpisany do rejestru zabytków. Teren na którym planowana jest inwestycja nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

Projektowane parkingi

W km 0+778,87 projektuje się parking wyposażony w 78 miejsc postojowych dla samochodów osobowych w tym 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych. Stanowiska usytuowane pod kątem prostym do projektowanej osi drogi manewrowej szerokości 5,0m. ponadto wjazd na projektowany parking obsługiwać będzie wydzieloną drogę dojazdową stanowiącą dojazd do działek.

W km 1+282,63 istnieje skrzyżowanie projektowanej drogi z ulicą Poprzeczną, z którego to skrzyżowania projektuje się wjazd na projektowany parking wyposażony w stanowiska postojowe dla 74 samochodów osobowych i 6 autobusów. Wyjazd z parkingu odbywać się będzie w km 1+402,62.

6. Projektowana organizacja ruchu

Projektowaną organizację ruchu, tj. oznakowanie pionowe i oznakowanie poziome przedstawiono na rysunku w skali 1:500 o numerze 2.1-2.4.

7. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia nowej organizacji ruchu do 31.12.2019 r.

8. Oznakowanie pionowe

Zaprojektowano oznakowanie pionowe w celu dostosowania do obowiązujących przepisów. Dokonano korekty umiejscowienia znaków istniejących i określono lokalizacje dla nowo zaprojektowanych. Ustawienie nowo zaprojektowanych znaków należy wykonać zgodnie z wymaganymi parametrami technicznymi (wysokość zawieszenia, kąt odchylenia, szerokość skrajni itp. zgodnie z przepisami zawartymi w/w aktach prawnych). Wszystkie pionowe znaki drogowe winny być z kategorii znaków o średniej wielkości z zastosowaniem folii odblaskowych typu II.

9. Oznakowanie poziome

Zaprojektowano oznakowanie poziome w rejonie przejść dla pieszych. Oznakowanie poziome zostanie wykonane jako grubowarstwowe strukturalne termoplastyczne lub chemoutwardzalne z zachowaniem gr. min. 3 mm, funkcja widoczności TYPU II . Oznakowanie to należy wykonać zgodnie z w/w aktami prawnymi.

10. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Ze względu na duże różnice wysokości zastosowano wzdłuż zalewu oraz w rejonie projektowanych przepustów poręczne ochronne typu „olsztyńskiego”.

Wzdłuż zalewu oraz przy przepustach zastosowano barierę sprężystą SP-04.

11. Uwagi końcowe

1. Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia **wykonać ręcznie**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci. W szczególności zalecenie to dotyczy kabli energetycznych posadowionych stosunkowo płytko.
2. Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP.

Projektował:

Krzysztof Grosicki

nr upr. 24/80

UZGODNIENIA