

SPIS TREŚCI:

1.	DANE OGÓLNE	2
1.1.	Inwestor:	2
1.2.	Biuro projektowe:	2
1.3.	Podstawa formalno – prawna opracowania:	2
1.4.	Cel i zakres opracowania	2
1.5.	Podstawa opracowania	3
2.	PRZEDMIOT PROJEKTU	4
3.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
4.	PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE	5
5.	UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE	6
5.1.	Opis drogi	6
5.2.	Skrzyżowania	6
5.3.	Ruch pieszych	7
5.4.	Zjazdy publiczne i indywidualne do posesji i do pól	7
6.	OPIS OZNAKOWANIA	7
7.	ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	8
8.	UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU	8
9.	TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	8

1. DANE OGÓLNE

1.1. Inwestor:

Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych
ul. Graniczna 24
26-600 Radom

1.2. Biuro projektowe:

MBD Projekt
Dariusz Augustyn
ul. Brzozowa 5, 34-400 Nowy Targ

1.3. Podstawa formalno – prawna opracowania:

Umowa zawarta pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg Publicznych w Radomiu, ul. Graniczna 24, a MBD Projekt Dariusz Augustyn, ul. Brzozowa 5, 34-400 Nowy Targ.

1.4. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla przebudowy drogi powiatowej nr 3545W Wierzbica – Polany - Krzyżanowice na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 744 do skrzyżowania w miejscowości Polany o łącznej długości ok. 2799,7m.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, na terenie powiatu radomskiego.

Zakres opracowania obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni, na długości całego przebudowywanego odcinka drogi powiatowej nr 3545W oraz poszerzenie istniejącej konstrukcji poprzez dobudowanie fragmentu nawierzchni do stałej szerokości 6,0 m – w miejscach gdzie istniejąca szerokość jest mniejsza,
- przebudowę oraz budowę prawostronnego chodnika o szerokości 1,5m-2,5m, od km 0+019.6 do km 0+275.9; od km 0+331.3 do km 0+542.7; od km 1+759.7 do km 1+784.7,
- przebudowę oraz budowę lewostronnego chodnika o szerokości 2,0m z miejscowymi zawężeniami, od km 0+014.6 do km 0+289.9, od km 0+292.5 do km 0+468.6; od km 1+738.6 do km 1+763.6,

- budowę peronów przystankowych szerokości 2,0m w km 1+773,7; w km 1+751.1,
- przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, polegającą na modernizacji nawierzchni, korekcie łuków wyokrąglających oraz korekcie niwelety wlotów podporządkowanych:
 - po lewej stronie w km 0+290,7; 0+768,1; 2+799,4;
 - po prawej stronie w km 0+051,3; 1+604,0; 2+800,2;
- budowę oraz przebudowę zjazdów indywidualnych,
- budowę przejść dla pieszych,
- przebudowę zjazdów publicznych,
- przebudowę wejść na posesję,
 - przebudowę pobocza gruntowego o szerokości 1,00m, (od km 0+796,6 do km 2+190,2 po stronie prawej zaprojektowano pobocze o szerokości 1,50m aby zachować przebieg istniejącego wodociągu),
 - przebudowę jednego przepustu drogowego, w postaci likwidacji istniejącego przepustu ramowego i budowy nowego przepustu,
 - likwidację trzech przepustów drogowych,
 - przebudowę oraz budowę rowów odkrytych,
 - umocnienie dna rowu korytkiem żelbetowym oraz skarp płytami ażurowymi na odcinkach od km 0+958,5 do km 2+318,0; od km 2+600,1 do km 2+814,3,
- budowę kanalizacji deszczowej ,
- zabezpieczenie istniejących sieci rurami osłonowym,

1.5. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, DU Nr 43 z dn. 14 maja 1999 roku, poz. 430,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 wykonana przez Alter GEO Rafał Randak, Pracownia Geodezyjna w Kłobucku
- Pomiary i wizje w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dziennik Ustaw Nr 177 z dnia 14 października 2003 roku, poz. 1729,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dziennik Ustaw

Nr 170, poz. 1393, z dnia 12 października 2002 roku,

- Załączniki nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku,

2. PRZEDMIOT PROJEKTU

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla przebudowy drogi powiatowej 3545W Wierzbica – Polany - Krzyżanowice na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 744 do skrzyżowania w miejscowości Polany o łącznej długości ok. 2799,7m.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, na terenie powiatu radomskiego.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Odcinek drogi powiatowej nr 3545W zaczyna się od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 744 w miejscowości Wierzbica od kościoła pw. św. Stanisława, a kończy na skrzyżowaniu w miejscowości Polany. Przedmiotowy odcinek biegnie zarówno na obszarze zabudowanym, jak i poza nim.

W stanie istniejącym w miejscowości Wierzbica występuje przekrój uliczny lub półuliczny z chodnikiem miejscowo odsuniętym od jezdni. Szerokość jezdni na tym odcinku wynosi od około 5,0m do 8,5m, ruch pieszych odbywa się po istniejących chodnikach i poboczach.

Pozostały odcinek charakteryzuje się przekrojem drogowym z miejscowymi rowami otwartymi. Szerokość jezdni na tym odcinku wynosi od około 5,0m do 8,5m.

Istniejąca konstrukcja drogi składa się z warstw asfaltowych oraz podbudowy z kruszywa lub bruku polnego. Istniejąca nawierzchnia posiada liczne pęknięcia, wyboje, łaty oraz ubytki. Nawierzchnia na chodnikach składa się z płyt betonowych. Płyty są zdeformowane oraz popękane.

Na odcinku w m. Wierzbica odwodnienie realizowane jest przez istniejące wpusty deszczowe i kanalizacje deszczową. Na pozostałym odcinku wody opadowe odprowadzane są do szczątkowych istniejących rowów otwartych lub infiltrują bezpośrednio w podłoże gruntowe.

W stanie istniejącym na długości przedmiotowego odcinka zlokalizowany jest sześć przepustów drogowych, które przeprowadzają wodę pod drogą, do cieków naturalnych lub rowów melioracyjnych.

Trasa omawianego odcinka drogi złożona jest z odcinków prostych oraz z łuków poziomych. Na całym analizowanym odcinku znajduje się osiem łuków poziomych. Na całym przedmiotowym odcinku występuje daszkowy przekrój poprzeczny na długości odcinków prostych i łukach niewymagających jednostronnego pochylenia oraz jednostronne pochylenie na pozostałych łukach poziomych skierowane do środka łuku.

W stanie istniejącym na trasie projektowanego odcinka drogi znajdują się zabudowa jednorodzinna oraz tereny rolne.

Droga powiatowa jest drogą ogólnodostępną umożliwiającą obsługę komunikacyjną terenów przylegających bezpośrednio do niej – wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powiatowej usytuowane są liczne zjazdy do pól i posesji, które zapewniają obsługę ruchu lokalnego związanego z przyległą zabudową.

4. PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE

DROGA POWIATOWA NR 3545W

Klasa drogi:	Z 1/2
Droga:	jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa
Prędkość projektowa:	Vp=50km/h
Przekrój:	drogowy, uliczny oraz półuliczny
Nawierzchnia:	jezdnie bitumiczna
Chodnik:	betonowa kostka brukowa, szerokość typowa – 1.50m, 2.00m, 2.50m
Pobocze	szerokość 1.00m
Kategoria obciążenia ruchem:	KR2

5. UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE

5.1. Opis drogi

Na przedmiotowym odcinku DP trasa składa się z odcinków prostych oraz dziewięciu łuków poziomych. Trasę drogi powiatowej zaprojektowano jako złożenie odcinków prostych oraz łuków poziomych. Dla wszystkich łuków poziomych wymagających przechyłki jednostronnej zastosowano pochylenia zgodne z obowiązującymi Warunkami Technicznymi.

Projekt przewiduje przebudowę oraz budowę prawostronnego chodnika od km 0+014,6 do km 0+275,9; od km 0+331,3 do km 0+542,7; przebudowę oraz budowę lewostronnego chodnika od km 0+014,6 do km 0+468,6.

Odwodnienie elementów pasa drogowego realizowane jest za pomocą:

- ✓ studzienek wodościekowych z osadnikiem z których wody opadowe przedostają się za pomocą przykanalików do projektowanych odcinków kanalizacji deszczowej na odcinkach o przekroju ulicznym lub półulicznym,
- ✓ rowem otwartym jednostronnym na odcinku o przekroju drogowym,

Prace nawierzchniowe na jezdni drogi powiatowej oparte będą na technologii recyklingu głębokiego na odcinku od początku opracowania do km 0+532,3 oraz wymianie istniejącej nawierzchni oraz ułożenie dodatkowych warstw na pozostałym odcinku.

5.2. Skrzyżowania

Na przedmiotowym odcinku drogi, istnieją następujące połączenia istniejącej infrastruktury drogowej z przebudowywaną drogą powiatową:

- po lewej stronie w km 0+290,7; km 0+768,1; km 2+799,4;
- po prawej stronie w km 0+051,3; km 1+604,0; km 2+800,2;

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano przebudowę wszystkich skrzyżowań DP z drogami podporządkowanymi, obsługującymi ruch lokalny.

Dla poszczególnych skrzyżowań przewidziano:

- wymianę nawierzchni na włotach,
- korektę promieni wyłukowania krawędzi jezdni,
- dowiązanie wysokościowe niwelety drogi podporządkowanej do projektowanej krawędzi drogi powiatowej,

Po przebudowie powyższych skrzyżowań możliwe będą wszystkie relacje skrajne (podtrzymanie stanu istniejącego).

5.3. Ruch pieszych

W stanie istniejącym ruch pieszy odbywa po istniejących chodnikach oraz poboczach gruntowych. Projekt przewiduje przebudowę lub budowę prawostronnego chodnika o szerokości 1,5m-2,5m, od km 0+019.6 do km 0+275.9, od km 0+331.3 do km 0+542.7, od km 1+759.7 do km 1+784.7 oraz przebudowę lub budowę lewostronnego chodnika o szerokości 2,0m z miejscowymi zawężeniami, od km 0+014.6 do km 0+289.9, od km 0+292.5 do km 0+468.6, od km 1+738.6 do km 1+763.6.

Szerokości i lokalizację chodników dostosowano do granic istniejącego pasa drogowego, istniejących ogrodzeń i budynków.

Nawierzchnia na chodniku wykonana będzie z betonowej kostki brukowej. W obrębie przejść dla pieszych projektuje się obniżenie krawężnika do 2cm ponad krawędź jezdni.

5.4. Zjazdy publiczne i indywidualne do posesji i do pól

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano przebudowę oraz budowę zjazdów indywidualnych i publicznych. Zasadniczo przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych polegać będzie na sytuacyjno – wysokościowej korekcie ich stanu istniejącego, tj. korekcie krawędzi przecięcia się zjazdu z drogi powiatowej oraz dowiązanie niwelety zjazdu do krawędzi drogi.

6. OPIS OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków.

Zaprojektowane znaki pionowe należą do grupy znaków średnich.

Na przejściu dla pieszych zastosowano jednostronne znaki informacyjne D-6, a na jezdni zastosowano malowanie P-10, które poprzedzono od strony najazdu liniami P-14.

Na przystankach autobusowych zaprojektowano znaki informacyjne D-15 oraz malowanie P-17 na jezdni.

Na skrzyżowaniach w terenie zabudowanym zastosowano znaki D-1 "droga z pierwszeństwem przejazdu" na drodze głównej oraz znaki A-7 na wlotach

podporządkowanych. W przypadku braku wymaganej widoczności na wlotach dróg podporządkowanych zastosowano znaki B-20 "stop". Dla skrzyżowań, na których droga z pierwszeństwem przejazdu ma łamany przebieg dodatkowo zastosowano tabliczki T-6.

Granice terenu zabudowanego oznakowano znakami D-42 oraz D-43.

Na granicach administracyjnych miejscowości Wierzbica, Kolonia Polany, Polany zaprojektowano znaki E-17a oraz E-18a.

Wyjątkowo niebezpieczne łuki oznakowano za pomocą znaków ostrzegawczych A-1, A-2, A3, A-4 oraz na niektórych z nich zastosowano dodatkowo tablice kierujące U-3.

Oznakowanie poziome zaprojektowano w całości jako cienkowlasrowowe. W ciągu przedmiotowego odcinka drogi powiatowej sprawdzono zarówno widoczność pionową jak i poziomą, uzależniając od niej rodzaj malowania osiowego.

7. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Na wyjątkowo niebezpiecznych łukach poziomych zastosowano tablice kierujące U-3.

Na przepustach drogowych zaprojektowano barieroporęcze U-11b poprzedzając je odcinkiem końcowym oraz początkowym bariery stalowej U-14a.

8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowaną przebudową przedmiotowego odcinka drogi powiatowej.

9. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to zima 2015r.