

<p>REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 3559W Młodocin - Kowala</p> <p>od km 1+769 do km 2+760, L=991.0 m</p> <p><u>gm. Kowala</u></p>

OBIEKT:	DROGA POWIATOWA NR 3559W	
OPRACOWANIE:	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
INWESTOR:	Zarząd Powiatu w Radomiu w imieniu którego działa Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych Radom ul. Graniczna 24	
OPRACOWAŁ:	J. Ziemnicki	

RADOM
czerwiec 2021r.

Egz. nr 1

ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. Część opisowa i uzgodnienia

1. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny w skali 1:10 000
2. Plan sytuacyjny w skali 1:500

OPIS TECHNICZNY

1.DANE OGÓLNE

1.1. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania dotyczącego remontu drogi powiatowej 3559W na odcinku od km 1+769 do km 2+760.

Zakres opracowania obejmuje:

- ułożenie pakietu nowych warstw bitumicznych oraz warstw z kruszywa
- regulacja krawędzi jezdni dla uzyskania stałej szerokości pasów ruchu
- korektę łuków wyokrąglających na istniejących skrzyżowaniach
- remont istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych
- remont istniejącego odwodnienia
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego

1. 2. 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.
- Podkład sytuacyjny – wysokościowy w skali 1: 500
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31.07.2002 Dziennik Ustaw nr 170, poz. 1393
- 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 nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.
- 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.
- Przeprowadzona w terenie inwentaryzacja stanu istniejącego.

2. PRZEDMIOT PROJEKTU

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania dotyczącego remontu drogi powiatowej nr 3559W Młodocin – Kowala od km 1+769 do km 2+760 tj. od przejazdu kolejowego w miejscowości Rożki do początku zabudowy miejscowości Kowala.

Zakres opracowania pokazano na rys. nr 1 planie orientacyjnym w skali 1:10000.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej zlokalizowany jest na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie radomskim, w gminie Kowala.

Parametry techniczne pozwalają sklasyfikować ją jako drogę klasy Z. W stanie istniejącym droga powiatowa posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy o nawierzchni bitumicznej.

Droga przebiega przez tereny zabudowy wiejskiej, charakteryzuje się gruntami użytkowymi rolniczo. Przedmiotowa inwestycja znajduje się z dala od obszarów górskich, terenów wodno – błotnych, obszarów strefy ujść wodnych oraz obszarów uzdrowiskowych. W sąsiedztwie planowanej inwestycji nie znajdują się obszar o krajobrazie mającym znaczenie, kulturowe i archeologiczne.

W stanie istniejącym droga ta posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6.0 m. Nawierzchnia remontowanej drogi nie spełnia wymagań technicznych wg Rozporządzenia 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 dnia 14 maja 1999 roku, poz. 430.

Występujące na nawierzchni nierówności oraz ubytki wypłukanego kruszywa stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego oraz obniżają komfort użytkowników drogi.

Celem stawianym wobec przeprowadzanego remontu jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

4. PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE

- Remontowany odcinek drogi powiatowej nr 3559W

- Klasa drogi: Z
- Droga: jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa.
- Przekrój: drogowy, szerokość jezdni 6,00 m (pas ruchu 2 x 3,00 m)
- Pobocza: szerokość poboczy 1,00 m wzmocnione tłucznem kamiennym

5. STAN PROJEKTOWANY

Istniejąca droga na odcinku przeznaczonym do remontu posiada dwa pasy ruchu o szerokości 3.00 m. każdy. Na przedmiotowym odcinku trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach od 100 do 1000 metrów których parametry przedstawiono na planie sytuacyjnym.

W niniejszego opracowania przewiduje się korektę promieni wyłukowania krawędzi jezdni skrzyżowań dróg podporządkowanych oraz ich dowiązanie wysokościowe do niwelety drogi.

Remont zjazdów polegać będzie na sytuacyjno – wysokościowej korekcie ich stanu istniejącego tj. korekcie krawędzi przecięcia się zjazdu z drogą powiatową oraz dowiązanie niwelety zjazdu do krawędzi drogi.

6. PROGNOZA I POMIAR RUCHU

W celu uzyskania pełnego obrazu rozkładu ruchu na remontowanym odcinku drogi powiatowej posłużono się pomiarami przeprowadzonymi przez Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Radomiu w 2016 r., z którego wynika że średniodobowy ruch w miejscowości Rożki wynosi 1052 poj./dobę.

7. OPIS OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002 r, 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 planu sytuacyjnego.

Zaprojektowane znaki pionowe należą do grupy znaków średnich. Lica znaków należy wykonać z folii odbłaskowej I generacji. Wyjątek stanowią znaki B-20 oraz D-6 których lica należy wykonać z folii odbłaskowych typu II. Znaki kolidujące z przedmiotowym remontem zostały zlikwidowane i zaprojektowane na nowo.

Na granicach miejscowości Rożki i Kowala zaprojektowano nowe znaki E-17a i E-18a. Granice obszaru zabudowanego podkreślono wprowadzając oznakowanie informacyjne D-42 i D-43.

Na skrzyżowaniach zlokalizowanych w obszarze zabudowanym, na drodze głównej, zrezygnowano ze stosowania znaków ostrzegawczych typu A-6, w zamian zastosowano znaki informacyjne D-1 „Droga z pierwszeństwem przejazdu”. Na wlotach podporządkowanych z uwagi na brak wymaganej widoczności na skrzyżowaniu zastosowano znaki zakazu B-20 „Stop”. Na rysunkach planu sytuacyjnego schematycznie zaznaczono wymagane trójkąty widoczności.

Na skrzyżowaniach, na których szerokość wlotów podporządkowanych wynosi mniej niż 6.0 m zrezygnowano ze stosowania linii zatrzymań oraz malowania osiowego, zastosowano na nich jedynie linie krawędziowe P-7c.

Wyjątkowo niebezpieczne łuki poziome oznaczono za pomocą znaków ostrzegawczych A-3 i A-4.

Na przejściu dla pieszych zastosowano jednostronne znaki informacyjne D-6

Przystanek autobusowy oznakowano znakami D-15

Znaki ostrzegawcze A-9 zlokalizowane w rejonie przejazdu kolejowego wraz ze znakami G-1 zaprojektowano na nowo, uzależniając ich lokalizację od maksymalnej dopuszczalnej prędkości na drodze, tj. 60 km/h.

Oznakowanie poziome zaprojektowano w całości jako grubowarstwowe.

Linie oznakowania poziomego P-1e i P-7c należy rozpoczynać i kończyć przerwą o długości 1.0 m tak, aby każda z nich posiadała długość wyrażoną nieparzystą liczbą metrów.

Przy projektowaniu linii segregacyjnych sprawdzono widoczność zarówno pionową jak i poziomą, uzależniając wymagane odległości widoczności od dopuszczalnej prędkości na danym odcinku, dostosowując projektowane oznakowanie (odcinki pozwalające na wyprzedzanie) od warunków widoczności.

Na przejściu dla pieszych zastosowano linię P-10 oraz linię P-14 od strony najazdu.

Na przystanku autobusowym zaprojektowano linię P-17.

8. ELEMENTY BEZPIECZYSTWA RUCHU

Na łukach poziomych po ich zewnętrznej stronie w przekroju drogowym, zagęszczono słupki prowadzące ustawiając je w rozstawie zależnym od promienia łuku.

9. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia zmiany organizacji ruchu związana jest z planowanym remontem odcinka drogi powiatowej.

10. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu III, IV kwartał 2021 r.