

## **SPIS TREŚCI:**

<b>7.DANE OGÓLNE.....</b>	<b>2</b>
7.1INWESTOR:.....	2
7.2BIURO PROJEKTOWE:.....	2
7.3PODSTAWA FORMALNO – PRAWNA OPRACOWANIA:.....	2
7.4CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	2
7.5PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
<b>8.PRZEDMIOT PROJEKTU.....</b>	<b>5</b>
<b>9.OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....</b>	<b>5</b>
<b>10.PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE.....</b>	<b>5</b>
<b>11.UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE.....</b>	<b>6</b>
11.1OPIS TRASY DROGI.....	6
11.2SKRZYŻOWANIA.....	7
11.3RUCH PIESZYCH.....	8
<b>12.OPIS OZNAKOWANIA.....</b>	<b>8</b>
<b>13.ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU.....</b>	<b>9</b>
<b>14.ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.....</b>	<b>9</b>
<b>15.UZASADNIANIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU.....</b>	<b>10</b>
<b>16.TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU.....</b>	<b>11</b>

## **7. DANE OGÓLNE**

### **7.1 Inwestor:**

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

### **7.2 Biuro projektowe:**

MBD Projekt  
Marcin Zieliński  
ul. Lwowska 55/2, 34-100 Wadowice

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

### **7.3 Podstawa formalno – prawna opracowania:**

Umowa zawarta pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg Publicznych w Radomiu, ul. Graniczna 24, a konsorcjum utworzonym przez firmy: ul. Kolbego 44, 34-730 Mszana Dolna, MBD Projekt Marcin Zieliński, ul. Lwowska 55/2, 34-100 Wadowice i MBD Projekt Dariusz Augustyn, ul. Brzozowa 5, 34-400 Nowy Targ.

### **7.4 Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla przebudowy drogi powiatowej 3523W Jedlnia –Sokoły-Pionki ulica Wspólna w mieście Pionki o łącznej długości 1,052km.

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 3523W oraz poszerzenie istniejącej konstrukcji poprzez dobudowanie fragmentu nawierzchni do stałej szerokości 6,0m – na odcinkach gdzie istniejąca szerokość jest mniejsza,
- wymianę warstwy ścieralnej na obiekcie mostowym w km 7+345,
- przebudowę skrzyżowania z ul. Fabryczną na długości 37m,
- przebudowę skrzyżowanie z ul. Żeromskiego na długości 31m,

- przebudowę lewostronnego chodnika o szerokości 2,00m (z lokalnym zwężeniem do 1,58m) od km 0+000 do km 0+031 na ulicy Żeromskiego oraz od km 7+058 do km 7+410, do km 7+917 do km 7+976, od km 7+982 do km 7+991, od km 8+103 do km 8+103 na ul. Wspólnej,
- budowę prawostronnego chodnika o szerokości 2,00m od km 7+406 do km 7+506, od km 7+514 do km 7+809, od km 7+818 do km 7+968, od km 7+977 do km 8+041, od km 8+051 do km 8+103 na ul. Wspólnej, oraz od km 0+007 do km 0+031 na ul. Żeromskiego,
- przebudowę skrzyżowań

str. lewa:

- w km 7+051,
- w km 7+823,6,
- w km 7+978,5,
- w km 8+046,2,

str. prawa:

- w km 7+051,
- w km 7+372,2,
- w km 7+387,7,
- w km 7+510,1,
- w km 7+812,3,
- w km 7+510,1,
- w km 7+823,6,
- w km 7+978,5,
- w km 8+046,2,

polegającą głównie na korekcie łuków wyokrąglających oraz korekcie niwelety wlotów podporządkowanych,

- przebudowę zjazdów indywidualnych,
- przebudowę zjazdów publicznych,
- przebudowę wejść na posesję,
- przebudowę pobocza gruntowego o szerokości 1,25m,
- przebudowę przejść dla pieszych w km 7+407,8; 7+989,3,
- budowę parkingu przy kościele w km ok. 7+940 po stronie lewej,
- budowę odwodnienia linowego w postaci ścieku typu „mulda” oraz opaski bitumicznej o szerokości 0,5m,
- budowę kanalizacji deszczowej.

## **7.5 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,
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, IBDiM Warszawa 2001r,
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500 wykonany przez Firma Geodezyjna "Stingeo", Mszana Dolna,
- Pomiary i wizje w terenie,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, Warszawa 1997,
- 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.

## **8. PRZEDMIOT PROJEKTU**

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla przebudowy drogi powiatowej 3523W Jedlnia –Sokoły-Pionki ulica Wspólna w mieście Pionki o łącznej długości 1,051 km.

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

## 9. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowym odcinku drogi powiatowej nr 3523W zaczyna się na skrzyżowaniu z ul. Fabryczną i ul. Żeromskiego, a kończy w km 8+102,7 w miejscowości Pionki. Na całej długości występuje teren zabudowany.

W stanie istniejącym na długości całego opracowania występuje przekrój półuliczny o szerokości 5,7 do 6,2 metra, ruch pieszych odbywa się po istniejących chodnikach.

W stanie istniejącym wody opadowe odprowadzane są do istniejącego cieku lub infiltrują bezpośrednio w podłoże gruntowe.

Na przedmiotowym odcinku, znajdują się dwa przejścia dla pieszych, w km 7+407,8 oraz w km; 7+989,3.

W stanie istniejącym na długości przedmiotowego odcinka zlokalizowany jest jeden przepust drogowy, który przeprowadzają wodę pod drogą, do rowu odwadniającego.

Trasa omawianego odcinka drogi złożona jest z odcinków prostych oraz pięciu łuków poziomych. Od początku opracowania do obiektu mostowego na odcinku prostym występuje przekrój o jednostronnym pochyleniu umożliwiającym spływ wody do korytka typu „mulda”. Na pozostałym 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.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powiatowej występują tereny zielone, pola uprawne, oraz zabudowa jednorodzinna.

Droga powiatowa jest drogą ogólnodostępną umożliwiającą obsługę komunikacyjną terenów przylegających bezpośrednio do niej –usytuowane są liczne zjazdy do pól i posesji, które zapewniają obsługę ruchu lokalnego związanego z przyległą zabudową. Ponadto na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej znajduje się dziewięć skrzyżowań z ulicami lokalnymi.

## 10. PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE

### DROGA POWIATOWA NR 3523W

Klasa drogi:	G 1/2
Droga:	jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa
Prędkość projektowa:	Vp=60km/h
Przekrój:	drogowy, pasy ruchu 2x3,00m i uliczny oraz półuliczny
Nawierzchnia:	jezdnia: bitumiczna
Chodnik:	betonowa kostka brukowa, szerokość typowa 1,58m-2,08m
Pobocza:	gruntowe szerokość 1,25m

Kategoria obciążenia ruchem:	KR3
Obciążenie:	100 kN/oś

## **11. UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE**

### **11.1 Opis trasy drogi**

Projekt przewiduje budowę chodnika po lewej stronie drogi powiatowej do km 7+410 gdzie przechodzi na stronę prawą. Na odcinku od skrzyżowania do obiektu mostowego odwodnienie realizowane jest za pomocą jednostronnego pochylenia jezdni i ścieku typu mulda. Na dalszym odcinku woda z jezdni odprowadzana jest za pomocą wpustów ulicznych oraz przykanalików do istniejącego cieku. Od km 7+660 do km 7+916 woda z jezdni ujmowana jest za pomocą wpustów deszczowych, i odprowadzona kolektorem do istniejącego cieku. Na odcinku z chodnikiem prawostronnym lub lewostronnym jezdnia posiada szerokość 6 metrów.

Na przedmiotowym odcinku DP trasa składa się z odcinków prostych oraz z pięciu łuków poziomych, o promieniach od 80 do 220 metrów, których parametry przedstawiono na „PLANIE SYTUACYJNYM”. Trzy z nich o promieniach 100m i 110m wymagają poszerzenia o 0,8 metra (ponad standardowe poszerzenie jezdni do 6 metrów).

Trasę drogi powiatowej zaprojektowano jako złożenie odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach: R1=80m, R2=100m, R3=220m, R4=110m, R5=100m. Dla wszystkich łuków poziomych wymagających przechyłki jednostronnej zastosowano pochylenia zgodne z obowiązującymi Warunkami Technicznymi, (opis parametrów technicznych przedstawiono na „Planie sytuacyjnym”). Pochylenie poprzeczne na odcinku od skrzyżowania z ul. Fabryczną do obiektu mostowego jest jednostronne (2%), na pozostałych odcinkach prostych jest ono daszkowe (2%), natomiast na łukach wymagających przechyłki jednostronne. Zmiana pochylenia odbywa się na rampie, która jest równa krzywej przejściowej.

W ramach przebudowy drogi powiatowej przewiduje się budowę parkingu przy kościele w km ok 7+940 po stronie lewej z kostki brukowej betonowej.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej na obiekcie mostowym w km 7+345.

### **11.2 Skrzyżowania**

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

- skrzyżowanie z ul. Żeromskiego, w km 7+051,0,
- skrzyżowanie z ul. Fabryczną, w km 7+051,0,
- skrzyżowanie z ul. Spacerową, str. prawa w km 7+372,2,
- skrzyżowanie z drogą prywatną, str. prawa w km 7+387,7,
- skrzyżowanie z drogą prywatną, str. prawa w km 7+510,1,

- skrzyżowanie z ul. Krótką, str. prawa w km 7+812,3,
- skrzyżowanie z ul. Krótką, str. lewa w km 7+823,6,
- skrzyżowanie z ul. Kochanowskiego, str. prawa w km 7+971,4,
- skrzyżowanie z ul. Kochanowskiego, str. lewa w km 7+978,5,
- skrzyżowanie z ul. Moniuszki, str. prawa w km 8+044,7,
- skrzyżowanie z ul. Moniuszki, str. lewa w km 8+046,2.

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

Dla poszczególnych skrzyżowań przewidziano:

- korektę promieni wyłukowania krawędzi jezdni,
- dowiązanie wysokościowe niwelety drogi podporządkowanej do projektowanej krawędzi drogi powiatowej.

Po remoncie powyższych skrzyżowań możliwe będą wszystkie relacje skątne (podtrzymanie stanu istniejącego).

### **11.3 Ruch pieszych**

W stanie istniejącym na całym odcinku ruch pieszych odbywa się po istniejącym chodniku.

Projekt przewiduje przebudowę chodnika po lewej stronie drogi powiatowej od km 7+058 do km 7+410, do km 7+917 do km 7+976, od km 7+982 do km 7+991, od km 8+103 do km 8+103 oraz przy skrzyżowaniu z ul. fabryczną od km 0+007 do km 0+031. Przebudowę prawostronnego chodnika od km 7+406 do km 7+506, od km 7+514 do km 7+809, od km 7+818 do km 7+968 , od km 7+977 do km 8+041, od km 8+051 do km 8+103 oraz przy skrzyżowaniu z ul. fabryczną od km 0+000 do km 0+031.

Przewidziano przebudowę dwóch przejść dla pieszych:

- w km 7+407,8, w miejscu przejścia projektowanego chodnika na drugą stronę,
- w km 7+989,3 w miejscu projektowanego parkingu przy kościele.

Nawierzchnia na chodniku wykonana będzie z betonowej kostki brukowej.

W obrębie przejść dla pieszych projektuje się obniżenie krawężnika do 2cm ponad krawędź jezdni.

## **12. 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 planu sytuacyjnego.

Znaki pionowe zaprojektowano jako znaki z grupy średnich.

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej przebiega w całości w obszarze zabudowanym i zlokalizowany jest w miejscowości Pionki.

Opracowanie rozpoczyna się w km około 7+020 w rejonie skrzyżowania z ul. Fabryczną, a kończy w km około 8+120 w rejonie czterowłotowego skrzyżowania z drogami wojewódzkimi nr 787 i nr 691.

Przed skrzyżowaniami, na drodze głównej wprowadzono znaki informacyjne D-1 „Droga z pierwszeństwem przejazdu”. Na wlotach podporządkowanych, na których nie został spełniony warunek widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano bądź wymieniono istniejące znaki A-7 „Ustąp pierwszeństwa” na znaki B-20 „Stop”.

Oznakowanie dotyczące skrzyżowania oraz znaki z kategorii kierunku i miejscowości w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką pozostawiono jak w stanie istniejącym.

Na przejściach dla pieszych wprowadzono jednostronne znaki D-6. Dodatkowo zaprojektowano malowanie P-10 oraz linie P-14 od strony najazdu.

W rejonie przejścia dla pieszych (na wysokości kościoła) wprowadzono oznakowanie ostrzegawcze A-17 oraz ograniczenie prędkości do 40km/h znakami B-33. Dodatkowo pod znakami D-6 umieszczono tabliczki T-27.

Na parkingu w rejonie kościoła zastosowano znaki informacyjne D-18 wraz z tabliczkami T-0, T-29, T-3a i T-30b. Na miejscach przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych wykonano malowanie w postaci znaków P-24, natomiast w celu podkreślenia rozdziału miejsc parkingowych wprowadzono oznakowanie poziome „stanowisko postojowe” P-18.

Na skrzyżowaniu w km 7+372 zaprojektowano znaki E-4, na których należy zastosować litery z grupy V, czyli o wysokości liter dużych i cyfr 162 mm.

W celu wyznaczenia malowania poziomego segregacyjnego sprawdzono widoczność poziomą i pionową. Oznakowanie poziome zostało zaprojektowane w całości jako cienkowarstwowe.

### **13. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU**

Na moście w km około 7+335 zastosowano tablicę do oznaczenia skrajni drogowej U-9b.



## 14. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

W ramach oznakowania pionowego przewidziano użycie tablic znaków drogowych pokrytych folią odblaskową I generacji. W przypadku znaków A-7, B-20 oraz D-6 zastosowano folię odblaskową II generacji.

Poniżej przedstawiono zestawienie projektowanych znaków pionowych.

Lp.	Symbol znaku	Ilość lub długość znaku	Uwagi
1	A-17	1	folia I generacji
2	A-7	2	folia II generacji
3	B-20	9	folia II generacji
4	B-33	4	folia I generacji
5	D-1	8	folia I generacji
6	D-18	2	folia I generacji
7	D-18a	1	folia I generacji
8	D-2	2	folia I generacji
9	D-34	1	folia I generacji
10	D-6	4	folia II generacji
11	E-4	2	1,38m x 0,38m
12	T-0	1	folia I generacji
13	T-27	2	folia I generacji
14	T-29	1	folia I generacji
15	T-30b	1	folia I generacji
16	T-3a	1	folia I generacji
17	T-5	2	folia I generacji

Projektowane słupki do znaków drogowych – **29szt.**

Oznakowanie poziome zaprojektowano w całości jako cienkowarstwowe.

Poniżej przedstawiono zestawienie projektowanych znaków poziomych.

Lp.	Symbol znaku	Powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	Wskaźniki
1	P-1e	18,00	0,12m <sup>2</sup> /mb
2	P-3a	57,60	0,20m <sup>2</sup> /mb
3	P-4	132,1	0,24m <sup>2</sup> /mb
4	P-6	15,36	0,08m <sup>2</sup> /mb
5	P-7b	6,00	0,24m <sup>2</sup> /mb
6	P-7c	2,76	0,06m <sup>2</sup> /mb
7	P-7d	94,32	0,12m <sup>2</sup> /mb
8	P-10	36,00	0,50m <sup>2</sup> /mb s
9	P-12	43,55	0,50m <sup>2</sup> /mb
10	P-14	5,63	0,375m <sup>2</sup> /mb
11	P-21	5,62	0,38m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
12	P-24	1,52	0,76m <sup>2</sup>

## 15. UZASADNIANIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

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

## **16. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU**

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – etapowo, zgodnie z realizacją przebudowy drogi.