

PRO-INVEST

Michał Siudak

ul. Mirandy 12/13, 59-220 Legnica

NIP: 6912415484

REGON: 380011822

E-MAIL: pro_invest@interia.pl

TEL: 575 431 183

Egz. nr /2

Legnica, 30.09.2022 r.

Projekt docelowej organizacji ruchu

Nazwa zamierzenia
budowlanego:

**Przebudowa drogi biegnącej śladem działek nr
313/6, 313/18 w miejscowości Krzeczyn Wielki ul. Szafirowa**

Kategoria obiektu:

XXV

Adres obiektu :

*Działki nr 313/6, 313/18, obręb 0013 Krzeczyn Wielki
Identyfikator działek ewidencyjnych:
- 021102_2.0013.313/6,
- 021102_2.0013.313/18.*

Inwestor :

*Gmina Lubin
ul. Księcia Ludwika I 3, 59-300 Lubin*

Opracował :

mgr inż. Michał Siudak

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A . Część opisowa str. 3 - 8

B . Część rysunkowa str. 9 - 10

KARTA UZGODNIENÍ

**Do projektu docelowej organizacji ruchu związanej z przebudową drogi biegnącej śladem działek
nr 313/6, 313/18 w miejscowości Krzeczyn Wielki ul. Szafirowa**

I. Podstawa opracowania

1. Rozporządzenie Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 ze zm.).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.2181 ze zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz.U.2017.784)
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2016.124).
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U.2017.1260 ze zm.).
6. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.2181 ze zm.)
7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 06 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz.U.2016.143)
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lutego 2004r zmieniające rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz.U.2004.27.243)
9. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U.2015.1744)
10. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Warszawa 2001, Część I i II.
11. Umowa z Inwestorem.
12. Wizja w terenie i inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

II. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla projektu przebudowy gminnej drogi wewnętrznej biegnącej śladem działek nr 313/6, 313/18 w miejscowości Krzczyn Wielki ul. Szafirowa.

Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami, umożliwiające bezpieczne poruszanie się po przedmiotowym odcinku drogi.

III. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Projektuje się przebudowę drogi gminnej wewnętrznej – ul. Szafirowej w miejscowości Krzczyn Wielki z podziałem na dwa odcinki:

- odcinek 1 od km 0+000,00 do km 0+222,00,
- odcinek 2 od km 0+000,00 do km 0+137,70.

Początek odcinka nr 1, km 0+000,00, projektuje się od krawędzi (zlokalizowanej na granicy działek nr 29/6 oraz 313/6 obr. 0013 Krzczyn Wielki) istniejącego zjazdu bitumicznego z drogi wojewódzkiej nr 335 (DW335), koniec odcinka nr 1, km 0+222,00, znajduje się w obrębie granicy działek nr 313/6 oraz 313/34 obr. 0013 Krzczyn Wielki. W zakresie odcinka nr 1 projektuje się jezdnię szerokości 4,0m z kostki brukowej betonowej oraz zjazdu i dojazdu do furtek z kostki brukowej betonowej. Szerokości zjazdów dostosowano do warunków terenowych. Wzdłuż odcinka nr 1 projektuje się pobocza gruntowe szerokości 0,50-0,65m z

kruszywa kamiennego. Na końcu odcinka nr 1 od km 0+206,79 do km 0+222,00 projektuje się prawostronne pobocze utwardzone o szerokości 2,04 m wykonane z płyt ażurowych, pełniące wraz z jezdnią funkcję placu manewrowego.

W km 0+198,43, strona lewa, projektuje się skrzyżowanie zwykłe z odcinkiem nr 2.

Początek odcinka nr 2, km 0+000,00, projektuje się od krawędzi projektowanej jezdni odcinka 1 (km 0+198,43 odcinka nr 1, skrzyżowanie), koniec odcinka nr 2, km 0+137,70, znajduje się w obrębie granicy działek nr 313/18 oraz 479 obr. 0013 Krzeczyn Wielki. W zakresie odcinka nr 2 projektuje się jezdnię szerokości 3,5m z kostki betonowej Behaton koloru szarego oraz zjazdu i dościa do furtek z kostki betonowej Holland koloru grafitowego. Szerokości zjazdów dostosowano do warunków terenowych. Wzdłuż odcinka nr 2 projektuje się pobocza gruntowe szerokości 0,50-0,65m z kruszywa kamiennego. Na końcu odcinka nr 2 od km 0+110,60 na długości L=29,40m w linii prostej projektuje się prawostronne pobocze utwardzone o szerokości 2,04 m wykonane z płyt ażurowych, pełniące wraz z jezdnią funkcję placu manewrowego.

Podstawowe parametry techniczne:

- kategoria drogi – droga bezklasowa - wewnętrzna,
- kategoria ruchu – KR1,
- długość drogi – łącznie 359,70 m z podziałem na dwa odcinki:
 - a) odcinek nr 1 – 222,00 m,
 - b) odcinek nr 2 – 137,70 m,
- zasadnicza szerokość jezdni:
 - a) odcinek nr 1 – 4,00 m,
 - b) odcinek nr 2 – 3,50 m,
- szerokość poboczy – 0,50-0,65 m,
- promienie łuków na skrzyżowaniu odcinków nr 1 i 2 – R=8m, R=5m,
- skosy zjazdów indywidualnych – 1:1
- ruch na drodze – małe (głównie samochody osobowe).

Ogólnym celem, który zostanie osiągnięty po realizacji inwestycji jest poprawa powiązań komunikacyjnych, poprawa jakości infrastruktury, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej gminy Lubin.

IV . Docelowa organizacja ruchu.

Oznakowanie pionowe

Projektuje się znaki:

- D-46 (1 szt.),
- D-47 1szt.).

Brak istniejącego oznakowania pionowego.

- 1) W granicach drogi gminnej znaki małe, stalowe podwójne zaginane z folii odblaskowej I-ej generacji, grubość blachy 1,5mm,
- 2) Słupki do znaków z rur stalowych.

Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Stalowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.

Odległość pomiędzy poszczególnymi znakami:

- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Istnieje możliwość zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku zgodnie z poniższymi rysunkami.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku. Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na poniższych rysunkach.

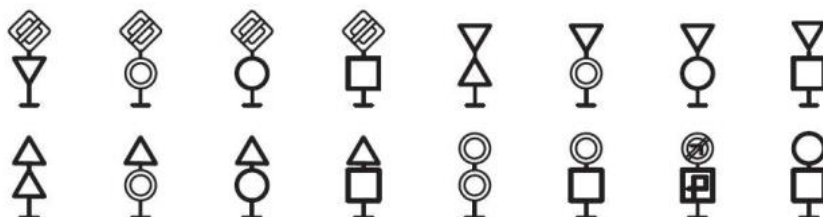
Wszystkie znaki pionowe zaleca się zamocować tak, aby ich wysokość była zgodna z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem ich lokalizacji. Lokalizacja znaków na ulicy od 0,5-2,0 m lico znaku od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia znaku - min. 2,20 m od poziomu chodnika do dolnej krawędzi znaku.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

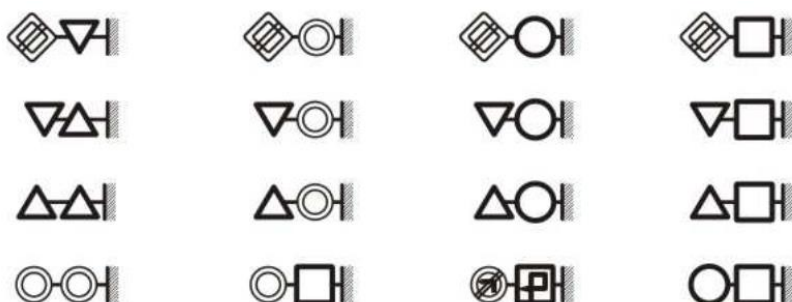
a) na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,

b) na drogach z poboczami o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) – w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

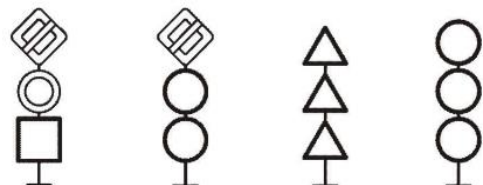
W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni.



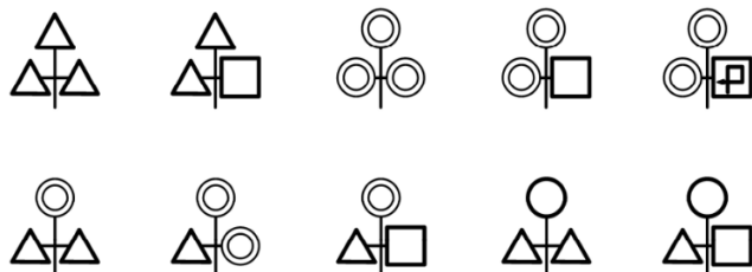
Rys. 1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



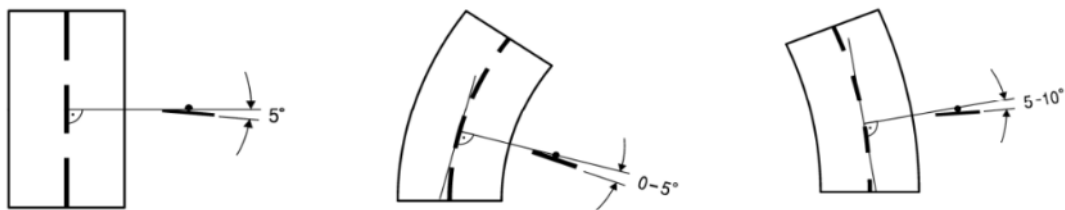
Rys. 2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym



Rys. 3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym

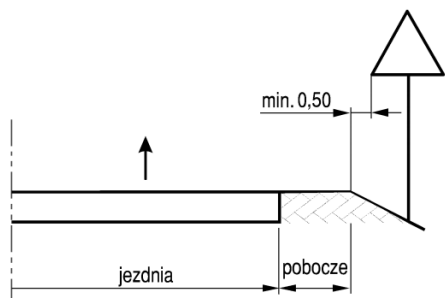


Rys. 4. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie mieszanym

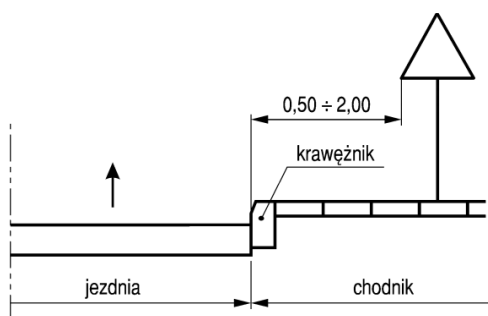


Rys. 5. Odchylenie poziome tarczy znaku:

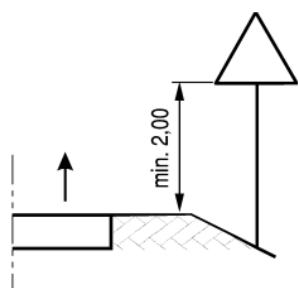
a) na odcinku prostym, b) na łuku poziomym w prawo, c) na łuku poziomym w lewo



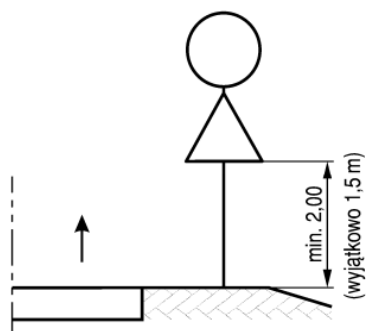
Rys. 6. Odległość znaków od krawędzi jezdni na drodze



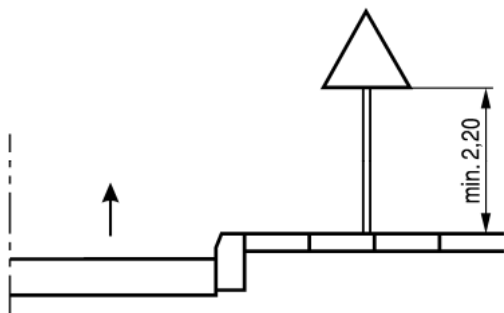
Rys. 7. Odległość znaków od krawędzi jezdni na ulicy



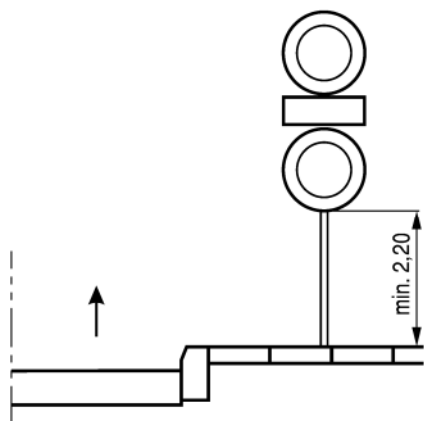
Rys. 8. Wysokość umieszczenia znaków kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



Rys. 9. Wysokość umieszczenia dwóch znaków na jednym słupku na drogach innych niż ulice



Rys. 10. Wysokość umieszczenia znaków kategorii A, B, C, D, F, G na ulicach



Rys. 11. Wysokość umieszczenia dwóch znaków na jednym słupku na ulicach

Oznakowanie poziome

Nie dotyczy.

V. Termin wprowadzenia organizacji ruchu oraz realizacji inwestycji.

Termin wprowadzenia projektowanej docelowej organizacji ruchu ustala się do

VI. Uwagi oraz wymagania dla znaków drogowych.

Sposób umieszczania znaków drogowych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.2181 ze zm.)