

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT BUDOWLANY / ZAMIERZENIE BUDOWLANE

NR EGZEMPLARZA

nazwa	Rozbudowa drogi powiatowej nr 1626B na odcinku od drogi powiatowej nr 1619B w kierunku wsi Kowela do granicy gminy Hajnówka i gminy Narew
nazwa odcinka drogi/dróg	droga powiatowa nr 1626 B
adres	gmina Narew, Hajnówka, powiat hajnowski, województwo podlaskie

INWESTOR / ZAMAWIAJĄCY

imię i nazwisko/ nazwa	Zarząd Powiatu Hajnowskiego
adres	Ul. Aleksego Zina 1, 17-200 Hajnówka

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA

nazwa	Daniel Czyż
adres	os. Bohaterów Monte Cassino 1/80, 18-400 Łomża tel. 799 246 105

PROJEKTANT

Branża drogowa

imię i nazwisko	nr uprawnień	specjalność	data opracowania	podpis
mgr inż. Daniel Czyż	PDL/0047/PWBD/22	drogowa	marzec 2023	

SZCZEGÓŁOWY SPIS TREŚCI

NR STR.

1	OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	3
1.1	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
1.1.1	Podstawa opracowania	3
1.1.2	Materiały wyjściowe do projektowania	3
1.1.3	Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji	3
1.2	STAN ISTNIEJĄCY	3
1.2.1	Charakterystyka ogólna drogi	3
1.2.2	Charakterystyka szczegółowa drogi	3
1.2.3	Charakterystyka ruchu na drodze	3
1.2.4	Oznakowanie istniejące	3
1.3	STAN PROJEKTOWANY	4
1.3.1	Charakterystyka projektowanych zmian	4
1.3.2	Parametry projektowe	4
1.3.3	Zakres planowanych zmian w organizacji ruchu	4
1.3.3.1	Oznakowanie drogowe pionowe	4
1.3.3.2	Oznakowanie drogowe poziome	5
1.3.3.3	Urządzenia BRD	5
1.3.3.4	Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD	5
1.4	PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	5
2	OPINIE I UZGODNIENIA	6
3	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	7

1 Opis techniczny do projektu stałej organizacji ruchu

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pod nazwą:

Rozbudowa drogi powiatowej nr 1626B na odcinku od drogi powiatowej nr 1619B w kierunku wsi Kowela do granicy gminy Hajnówka i gminy Narew

1.1.1 Podstawa opracowania

- Umowa z inwestorem.,
- Powiązane akty prawne, normy, wytyczne, standardy, instrukcje, katalogi oraz literatura branżowa.

1.1.2 Materiały wyjściowe do projektowania

- Dane z ewidencji dróg,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego oraz wizja lokalna,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity – Dz. U. 2021 poz. 450 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz. U. 2020 poz. 470 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

1.1.3 Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa podlaskiego, w powiecie hajnowskim, gmina Narew i Hajnówka, na odcinku Rzepiska - Kowela.

Lokalizację inwestycji przedstawiono na rys. 1 Plan orientacyjny.

1.2 Stan istniejący

1.2.1 Charakterystyka ogólna drogi

Oceny istniejącego układu drogowego, nawierzchni oraz zagospodarowania terenu dokonano na podstawie wizji w terenie oraz uzyskanych materiałów wyjściowych.

Istniejąca droga gminna na projektowanym odcinku przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej.

1.2.2 Charakterystyka szczegółowa drogi

Droga w stanie istniejącym jest utwardzona kruszywem, szerokość jezdni ok. 6m.

Na odc. istniejącej drogi gminnej nie występują chodniki, piesi mogą poruszać się całą szerokością pasa drogowego.

W ciągu drogi znajdują się zjazdy indywidualne i skrzyżowania w drogi boczne.

Droga nie posiada ograniczeń dostępności. Droga nie posiada trasy zastępczej o kierunku równoległym dla przejęcia ruchu lokalnego.

Istniejąca droga odwadnia jest powierzchniowo przez spływ wody na przyległy teren. .

1.2.3 Charakterystyka ruchu na drodze

Na wyżej wymienionym odcinku jezdnią występuje ruch zróżnicowanych rodzajowo grup pojazdów. Głównie są to samochody osobowe, pojedyncze pojazdy dostawcze ciężarowe oraz pojazdy rolnicze.

1.2.4 Oznakowanie istniejące

Na istniejącej drodze zaobserwowano braki w oznakowaniu istniejącym.

1.3 Stan projektowany

1.3.1 Charakterystyka projektowanych zmian

Projektowana droga powiatowa to droga klasy Z o kategorii ruchu KR-1.

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę jezdni, zjazdów, poprawę systemu odwodnienia drogi. Droge powiatową projektuje się w śladzie istniejącej gruntowej. Przebudowa drogi ma zapewnić poprawę warunków ruchu drogowego, poprawę komfortu poruszania się oraz estetykę miejsc przestrzeni publicznej dla mieszkańców oraz obniżenie poziomu hałasu i zapylenia.

Jezdnia

W ciągu drogi powiatowej zaprojektowano jezdnię w przekroju 1x2 o szerokości pasa ruchu 2x3,0m z niezbędnymi poszerzeniami na łukach. Przyjęto skrajnie pionową 4,50m oraz skrajnię poziomą 0,50 m.

Skrzyżowania

W ciągu drogi zaprojektowano skrzyżowanie z DP 1619B wyokrąglone promieniem o łuku R=10m i 12m.

Pobocza

W ciągu drogi zaprojektowano obustronne pobocza gruntowe o szerokości 1,0m. Przyjęto pochylenie poprzeczne na poboczach 6 %. Zaprojektowano odcinki zapewniające zachowanie porządku w ruchu drogowym oraz ciągłość przyjętych rozwiązań projektowych.

Zjazdy

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu, na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano zjazdy indywidualne utwardzone kruszywem. Szczegółową lokalizację, geometrię i rodzaj konstrukcji przedstawiono na planie sytuacyjnym - rys. 2.

Parametry techniczne projektowanych zjazdów:

Zjazdy indywidualne:

- Szerokość jezdni -zgodnie z PZT
- Skosy min. 1,5:1,5
- Pochylenie podłużne na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku – nie większe niż 15 %.

1.3.2 Parametry projektowe

Droga powiatowa:

- Prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h
- Przekrój 1x2
- Szerokość jezdni 6,0 m (2x3,0m) +wymagane poszerzenia na łukach,
- Szerokość poboczy 1,0 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej daszkowe 2%
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchnię 115 kN
- Kategoria ruchu KR 1

1.3.3 Zakres planowanych zmian w organizacji ruchu

1.3.3.1 Oznakowanie drogowe pionowe

Przewidziano wykonanie nowych tarcz znaków i słupków w całym zakresie odcinka drogi.

Dolne krawędzie znaków należy umieścić na wysokości 2,00m od poziomu pobocza (terenu). Lokalizację znaków należy przyjąć według rysunku 2. Plan sytuacyjny. Tarcze znaku powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5stopni w kierunku jezdni. Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki powinna mieć barwę szarą. Należy na niej umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii

Rozbudowa drogi powiatowej nr 1626B na odcinku od drogi powiatowej nr 1619B w kierunku wsi Kowela do granicy gminy Hajnówka i gminy Narew

odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku. Tarczę znaku należy wykonać z blachy ocynkowanej, a elementy mocujące – z materiałów ocynkowanych.

Tab. Zestawienie oznakowania pionowego do wykonania

Lp.	Rodzaj znaku	Typ folii	Wielkość tarczy	Jednostka	Ilość
1	2	3	4	5	6
1	T-1 „150m”	2 typu	średnie	szt.	2
2	A-7	2 typu	średnie	szt.	4
3	A-6A	2 typu	średnie	szt.	1
5	E-4 „Kowela 0,8”	2 typu	średnie	szt.	2
Razem znaki pionowe:					9
Razem słupki:					6

1.3.3.2 Oznakowanie drogowe poziome

Nie przewiduje się oznakowania poziomego.

1.3.3.3 Urządzenia BRD

W celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego nie przewidziano zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1.3.3.4 Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD

Oznakowanie oraz urządzenia BRD należy wykonać, umieszczać zgodnie z:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

1.4 Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzić projektowaną organizację ruchu po zakończeniu robót budowlanych związanych z przedmiotem inwestycji:

- zakłada się – 31.12.2030r.

Dokładny termin zostanie przekazany przez wykonawcę robót zarządcy drogi, zarządcy ruchu oraz organom opiniującym na 7 dni roboczych przed planowanym rozpoczęciem prac.

Opracował:

2 Opinie i uzgodnienia

3 Część rysunkowa

Rys 1.	Plan orientacyjny	1:25 000
Rys 2.	Plan sytuacyjny	1:500