

CZĘŚĆ OPISOWA	2
1. DANE OGÓLNE	3
1.1 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA	3
1.2 LOKALIZACJA INWESTYCJI	3
1.3 ZAKRES OPRACOWANIA	3
1.4 INWESTOR	3
1.5 PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE	4
2.1 DROGA I JEJ OTOCZENIE	4
2.2 OPIS RUCHU NA DRODZE	4
2.3 ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE DROGI	4
3. ZAKRES PLANOWANEJ INWESTYCJI	5
4. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	5
5. WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH	5
5.1 ZNAKI POZIOME	5
5.2 ZNAKI PIONOWE	5
▪ Warunki umieszczania znaków	6
6. UWAGI I ZALECENIA KOŃCOWE	7
7. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	7
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	8

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane ogólne

1.1 Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotowa inwestycja ma na celu budowę dróg gminny, ul. Jarzębinowa i Świerkowa w m. Wierzbica – Osiedle wraz z budową skrzyżowań, zjazdów i odwodnienia.

Na całym odcinku ul. Jarzębinowej zaplanowano wykonanie drogi jednopasowej, dwukierunkowej o szerokości jezdni 5,5m o jednostronnym pochyleniu jezdni 2% w kierunku projektowanego drenażu. Jezdnię odcinkowo (w miejscach bez drenażu) ograniczono jednostronnie krawężnikiem i wyposażono w obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,75m.

Budowany odcinek ul. Świerkowej zaprojektowano jako dwupasowy, dwukierunkowy o jezdni szerokości 5,5m o pochyleniu daszkowym 2%. Drogę zaprojektowano o przekroju szlakuwym i wyposażono w obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,75m.

Projekt przewiduje budowę trzech skrzyżowań z drogami publicznymi.

Pierwsze skrzyżowanie na początku budowanego odcinka ul. Jarzębinowej z DP 1803L obejmuje zmianę opracowanego w ramach odrębnej dokumentacji zagospodarowania w pasie drogowym drogi powiatowej (nowe włączenie i likwidacja zjazdu zwykłego). Skrzyżowanie zaprojektowano jako zwykłe o jezdni drogi gminnej szerokości 5,5m i wykończone łukiem wjazdowym o promieniu $R=8,0m$ i wyjazdowym o promieniu $R=6,0m$. W rejonie skrzyżowania zaplanowano przebudowę istniejącego przepustu pod jednią drogi gminnej.

Pozostałe dwa skrzyżowania w km 0+171,24 (ul. Świerkowa) i 0+306,00 (ul. Szkolna) zaprojektowano jako zwykłe o jezdni dróg gminnych o szerokości 5,5m i wykończone łukami o promieniu $R=6,0m$.

Ruch pieszym, zgodnie ze stanem obecnym odbywać się będzie na zasadach ogólnych.

1.2 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie chełmskim, gminie Wierzbica w miejscowości Wierzbica- Osiedle.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu stałej organizacji ruchu w istniejącym i planowanym pasie drogowym.

1.3 Zakres opracowania

Opracowanie zakresem obejmuje:

- inwentaryzację istniejącej organizacji ruchu,
- projektowane oznakowanie pionowe i poziome docelowej organizacji ruchu w pasie drogowym drogi gminnej,
- zatwierdzenie projektu przez organ zarządzający ruchem.

1.4 Inwestor

Wójt Gminy Wierzbica
ul. Włodawska 1
22-150 Wierzbica

1.5 Podstawa opracowania

- 1) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2023, poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029, z 2024r. poz. 834),
- 2) Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, 1222),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. z 2022r. poz. 1518) ,

- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity Dz. U. 2019, poz. 2310),
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. 2017, poz. 784),
- 6) Rozporządzenie 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 (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami),
- 7) Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2021, poz. 2066).

2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

2.1 Droga i jej otoczenie

Droga zlokalizowana jest w sąsiedztwie pól uprawnych i zabudowy jednorodzinnej. Teren wokół inwestycji przeznaczony jest docelowo pod zabudowę jednorodzinną. Początek inwestycji zlokalizowany jest w km około 0+002,82 w rejonie skrzyżowania z DP nr 1803L, zaś koniec w km 0+511,75 w rejonie ul. Długiej. Dodatkowo opracowanie obejmuje fragment ul. Świerkowej od ul. Jarzębinowej do km około 0+070,53. Drogi na całym odcinku posiadają jezdnie o różnych nawierzchniach, głównie z kruszywa i gruntowe o zmiennej szerokości.

Ruch pieszych odbywa się na zasadach ogólnych.

Charakterystyczne parametry drogi istniejącej przedstawiono w poniższej tabeli:

L.p.	Charakterystyka	
1	Klasa techniczna	L
2	Kilometraż robót	0+002,82 – 0+511,75 – ul. Jarzebinowa 0+002,75 – 0+070,53 – ul. Świrkowa
3	Szerokość jezdni	Zmienna
4	Rodzaj nawierzchni	Kruszywo/grunt
5	Przekrój jezdni	Szlakowy
6	Pobocza	0,75 m
7	Chodniki	-
8	Ścieżki rowerowe	-
9	Zatoki autobusowe	-
10	Zatoki postojowe	-
11	Odwodnienie	Powierzchniowe

2.2 Opis ruchu na drodze

Na drodze gminnej występuje niewielkie natężenie ruchu. Będzie on generowany głównie przez samochody osobowe należące do właścicieli nieruchomości w sąsiedztwie drogi. Ruch pieszych odbywa się na zasadach ogólnych.

2.3 Istniejące oznakowanie drogi

Inwentaryzację istniejącego oznakowania wykonano w marcu 2025 r.

Aktualnie w rejonie inwestycji nie występuje oznakowanie.

Istniejące oznakowanie przestawiono w części rysunkowej opracowania na rys. nr 1.1.

3. Zakres planowanej inwestycji

Inwestycja swym zakresem obejmować będzie:

- Budowę dróg gminnych (ul. Jarzębinowa i Świerkowa) klasy L na odcinku od km 0+002,82 do km 0+511,75 ul. Jarzębinowej i od km 0+002,75 do km 0+070,53 ul. Świerkowej, jako jednojezdniowych, dwupasowych, dwukierunkowych poprzez wykonanie nowej konstrukcji jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5,5m;
- wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych o szerokości 0,75;
- Budowę zjazdów;
- budowę skrzyżowania z drogą powiatową nr 1803L na początku ul. Jarzębinowej, budowę skrzyżowania z ul. Świerkową w km około 0+171 ul. Jarzębinowej i budowę skrzyżowania z ul. Szkolną w km około 0+306 ul. Jarzębinowej.
- budowę дренаżu po stronie prawej ul. Jarzębinowej;
- przebudowę sieci kolidujących z inwestycją (wodociąg);
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego;
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą;

Całkowita długość planowej inwestycji wynosi 594,71 mb.

4. Projektowana stała organizacja ruchu

Podstawą rozwiązań projektowych były 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.

Zmiany w istniejącej organizacji ruchu będą polegać na wprowadzeniu oznakowania znakami pionowymi i poziomymi, dostosowując oznakowanie do obowiązujących przepisów głównie w zakresie skrzyżowań czy przejść dla pieszych.

Zmiany w organizacji ruchu przedstawiono w części rysunkowej opracowania- rys. 1.1.

5. Warunki techniczne dla znaków drogowych

Zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem* niniejszy projekt stałej organizacji ruchu podlega zatwierdzeniu.

5.1 Znaki poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe chemoutwardzalne, zgodnie z *Rozporządzeniem 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* (Dz. U. Nr 220 z dn. 23 grudnia 2003r., poz. 2181).

Wymagania dla projektowanego oznakowania poziomego:

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień) – 0,30,
- powierzchniowy współczynnik odbłasku (widzialność w nocy) – 100 [mcd/m² lx],
- wskaźnik szorstkości (STR) – 50.

5.2 Znaki pionowe

Wszystkie znaki pionowe (grupa wielkości „małe”) należy wykonać z folii odbłaskowej 1 typu, zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków*

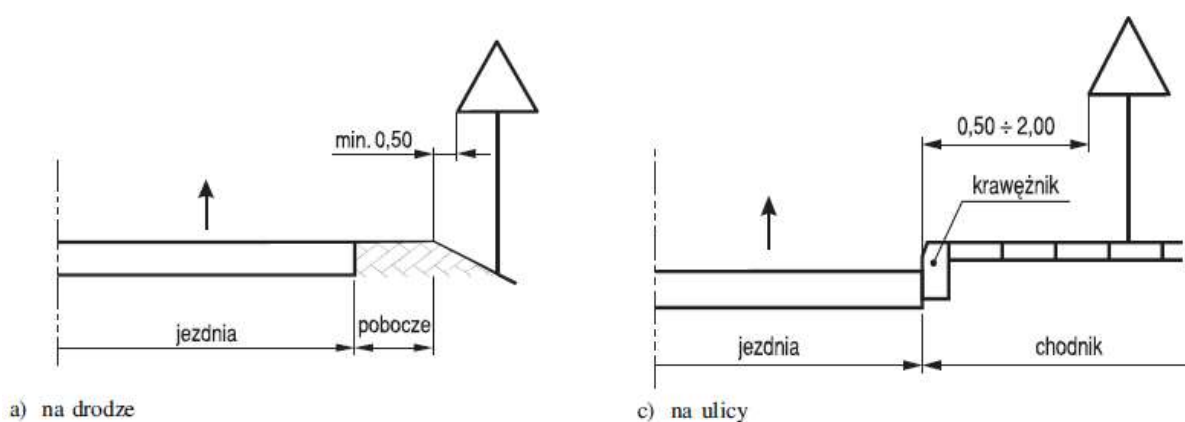
technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dn. 23 grudnia 2003 r., poz. 2181). Sposób umieszczania znaków powinien być zgodny z powyższym rozporządzeniem.

Słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych $\varnothing 63,0\text{mm}$ z kotwą mocującą.

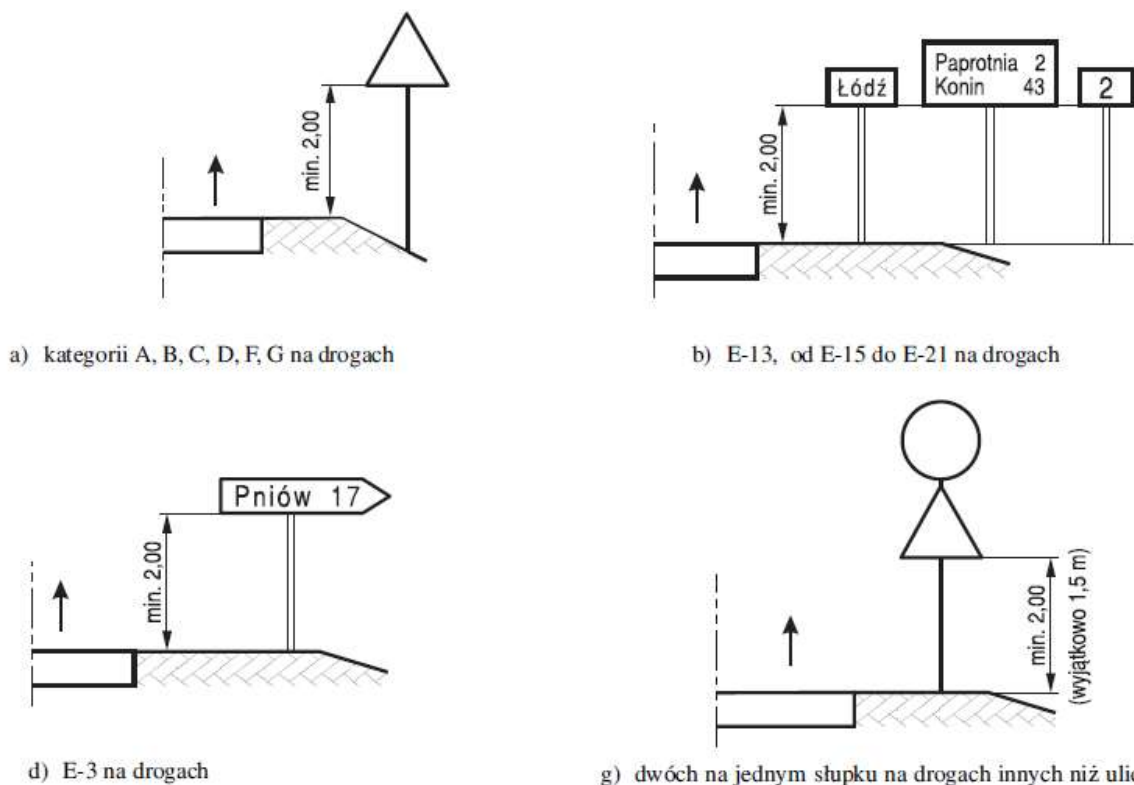
Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata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

▪ Warunki umieszczania znaków

Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania powinna być zgodna z wymaganiami określonymi w Załączniku nr 1 do rozporządzenia 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. Poniżej znajdują się schematy zaczerpnięte z wymienionego załącznika:



Rysunek 1 Odległość znaków od krawędzi jezdni



Rysunek 2 Wysokość umieszczania znaków

6. Uwagi i zalecenia końcowe

Wszystkie znaki pionowe zaleca się zamocować tak, aby ich wysokość była zgodna z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem ich lokalizacji: pobocze.

Słupki do znaków wykonać jako ocynkowane z kotwą mocującą.

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

Szczegółowe zestawienie znaków wskazano w części rysunkowej (rys. 1.1)

7. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – III kwartał 2025 r.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

rys. 0 Plan orientacyjny (skala 1:10 000)

rys. 1.1 Istniejąca i projektowana organizacja ruchu (skala 1:500)