

Ostrowiec Św. 13.06.2018 r.

Znak:DT.7121.150.2018

Zakład Realizacji Inwestycji Budowlanych
„BUDROINŻ”
ul. J. Chełmońskiego 22
27-400 Ostrowiec Św.

Działając na podstawie art.10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1260) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz.784 tj.)—po rozpatrzeniu projektu stałej organizacji ruchu drogowego dla odcinka drogi gminnej nr 318097T Łysowody - łącznik Nr 1 w Ostrowcu Św. o nazwie „Projekt stałej organizacji ruchu Przebudowy drogi gminnej nr 318097T Łysowody – łącznik Nr 1 od km 0+000 do km 0+433”, przedstawionego do zatwierdzenia przez Z.R.I.B. BUDROINŻ z siedzibą w Ostrowcu Św.

przedmiotową organizację ruchu zatwierdzam w całości
z następującymi uwagami :

1. w bezpośredniej odległości od przebudowywanego odcinka drogi nr 318097T należy zastosować mijanki. Odległość między mijankami powinna zapewniać ich wzajemną widoczność i nie może być większa niż 1 km ,
2. tablice, znaki należy wykonać i ustawić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170, poz. 1393 z dnia 12 października 2002 r. z późn. zmianami) oraz 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. nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późn. zmianami),
3. zgodnie z § 12 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. nr 177, poz. 1729 z późn. zm.) jednostka wprowadzająca organizację ruchu ma obowiązek zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu – do 30.06.2020 r.

Z up. STAROSTY

mgr inż. Jerzy Wrona
Naczelnik Wydziału Dróg

Zakład Realizacji Inwestycji Budowlanych
„BUDROINŻ”
ul. J. Chelmońskiego 22 27-400 Ostrowiec Św. Tel/fax 266-57-07

PROJEKT

STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowy drogi gminnej nr 318097T Łysowody
-łącznik Nr 1 od km 0+000 do km 0+433

Inwestor: Burmistrz Miasta i Gminy Ćmielów

Opracował: inż. Jerzy Polit upr. KL.346/91

inż. Jerzy Polit
Nr upr. 192/25/84, 201/25a/84
KL-346/91

STAROSTWO POWIATOWE
w Ostrowcu Świętokrzyskim
Wydział Dróg

Ostrowiec Świętokrzyski maj 2018r.

Wpłynęło dnia

2018.05.18
ZWC (1084)

Spis treści:

- 1) Strona tytułowa
- 2) Spis treści
- 3) Karta uzgodnień
- 4) Uzgodnienie
- 3) Opis techniczny
- 4) Uprawnienia i zaświadczenie z Izby
- 5) Plan orientacyjny
- 6) Plan sytuacyjny

KARTA UZGODNIENÍ



do projekt stałej organizacji ruchu związanej z przebudową drogi gminnej
Nr 318097T Łysowody –łącznik Nr 1 od km 0+000 do km 0+433 .

INSTYTUCJA	PIECZĘĆ I PODPIS
STAROSTWO POWIATOWE W OSTROWCU ŚW. WYDZIAŁ DRÓG	<p><i>Uzgodniono.</i></p> <p>Wydział Dróg Starostwa Powiatowego w Ostrowcu Świętokrzyskim INSPEKTOR <i>[Signature]</i> mgr inż. Paweł Wnuk</p>
KOMENDA POWIATOWA POLICJI W OSTROWCU ŚW.	<p><i>Uzgodniono.</i></p> <p>NACZELNIK Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Ostrowcu Świętokrzyskim <i>[Signature]</i> kom. Dominik KOWALSKI</p>
BURMISTRZ MIASTA I GMINY W ĆMIELOWIE	<p>GMINA ĆMIEŁÓW ul. Ostrowiecka 40 27-440 Ćmiełów NIP 661-21-64-776 REGON 830409910</p> <p>Z up. BURMISTRZA <i>[Signature]</i> mgr inż. Tadeusz Chmielecki ZASTĘPCA BURMISTRZA</p>

ZATWIERDZAM ZGODNIE Z UWAGAMI
ZAWARTYMI W PIŚMIE:

DT: *12.06.2018*
Z DNIA: *13.06.2018*

Z up. STAROSTY
[Signature]
mgr inż. Jarosław Wrona
Naczelnik Wydziału Dróg

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu drogi gminnej
Nr 318097T Łysowody-łącznik Nr 1 od km 0+000 do km 0+433.



1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

- Opracowanie projektowe dla branży drogowej dla ww. zadania.
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500..
- Wizje lokalne w terenie

Podstawowe przepisy i akty prawne uwzględnione w projekcie:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) - [1].
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 58 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) - [2].
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) - [3].
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393) - [4].
- 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. Nr 220, poz. 2181) z późniejszymi zmianami z dnia 28 marca 2008 - [5].
- 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 (Załącznik do nr. 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) z późniejszymi zmianami z dnia 28 marca 2008 oraz 22 czerwca 2011 -[6].

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1. Opis ogólny

Droga na odcinku długości 433 mb posiada nawierzchnię częściowo z kruszywa kamiennego naturalnego, szlaki i destruktu o znacznym stopniu zniszczenia jej powierzchni oraz o nieregularnych spadkach poprzecznych i zmiennej niwelecie podłużnej. Niweleta drogi usytuowana

jest w poziomie terenu. Stan drogi należy uznać jako niezadowalający z uwagi na rodzaj nawierzchni w znacznej części posiadająca nierówności, które powodują utrudnienia w ruchu. Pobocza nie są umocnione. Ważnym czynnikiem mającym wpływ na przeprowadzenie jest fakt, iż przejazd taką drogą jest bardzo utrudniony, zwłaszcza w okresie wiosenno-jesiennych roztopów i nawałnych deszczy.

Profilowanie w ciągu roku nawierzchni równiarką i wyrównywanie ubytków kruszywem, destruktem nie przynosi oczekiwanych efektów, a jedynie zwiększa nakłady na bieżące utrzymanie drogi.

Podsumowując, obecny stan omawianego fragmentu drogi należy stwierdzić, że będzie pogarszał się w coraz szybszym tempie, stwarzając coraz większe uciążliwości dla użytkowników i zwiększając zużycie korzystających z drogi pojazdów. W istniejącym stanie wody opadowe częściowo pozostają w wybojach, częściowo spływają na teren przyległy.

3.2. Przekrój konstrukcyjny istniejący

W przekroju normalnym występuje jezdnia jednopasowa o szerokości 4,0m (w km 0+000 szerokości 3,5) z poboczami gruntowymi szerokości do 0,75m. Jezdnia stanu istniejącego odcinkami jest wyboista, nawierzchnia wymieszana z gruntem

Konstrukcja istniejącej jezdni:

- warstwa z kruszywa naturalnego-żwiru gr. 8 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego-pospółki gr. 12 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa żużlowego gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10cm

3. ZAKRES PLANOWANOWANEJ PRZEBUDOWY

Na przewidzianym odcinku odtworzony został przekrój drogowy w układzie przestrzennym jednojezdniowym o parametrach:

- | | |
|--|------------------|
| - długość odcinka | - 433,00 m |
| - klasa techniczna | - D(jednopasowa) |
| - obciążenie | - 100 kN/oś |
| - kategoria ruchu | - KR2 |
| - grupa nośności podłoża | - G1 |
| - prędkość projektowa | - $V_p=30$ km/h |
| - szerokość jezdni podstawowa | - 4.0 m |
| - szerokość jezdni podstawowa(w km 0+000 na połączeniu nawierzchni) | - 3.5 m |
| - szerokość poboczy | - 0,75 m |
| - szerokość poboczy(w km 0+000 na połączeniu nawierzchni) | - 0,50 m |

Przebudowa drogi obejmować będzie:

- *roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- *ścięcie zawyżonych poboczy

- * wykonanie warstwy odsączającej
- * wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego
- * frezowanie odcinkowe istniejącej nawierzchni z kruszywa
- * wyrównanie istniejącej nawierzchni jako podbudowy
- * ułożenie geosiatki
- * ułożenie warstwy wiążącej
- * ułożenie warstwy ścieralnej
- * utwardzenie poboczy
- * roboty wykończeniowe

Droga przewidziana do przebudowy przebiega po istniejącym śladzie przez tereny niezabudowane-leśne. Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

W przekroju normalnym zaprojektowano jezdnię jednopasową o szerokości 4,0m

(podstawa prawna Dz. U. Nr 43, poz. 430,

- § 14.3.2. Dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach na drodze klasy D.
- § 126.1. Na jednojezdniowej, jednopasowej drodze dwukierunkowej powinny być stosowane mijanki. Odległość między mijankami powinna zapewniać ich wzajemną widoczność, przy czym nie powinny być one usytuowane rzadziej niż co 1km)

W bezpośredniej odległości od przebudowywanego odcinka drogi będą zastosowane mijanki. Założono spadek daszkowy 2%, na odcinku przejściowym na długości 15,0m spadek jednostronny 2%. Spadek poboczy 8%. Na istniejącej jezdni założono wzmocnienie geosiatką (odcinkowo) oraz ułożenie nowych warstw nawierzchni. Konstrukcję nawierzchni przyjęto w oparciu zalecane konstrukcje nawierzchni drogi o ruch KR2 Dz.U. Nr 43 poz. 430 5.3.1 b).

Przyjęte rozwiązania konstrukcyjne;

Konstrukcja jezdni głównej:

- warstwa ścieralna z BA grubości 4 cm
- warstwa wiążąca z BA grubości 4 cm
- wyrównanie do profilu kruszywem kamiennym stabilizowanym mechanicznie średnio gr.10 cm

Na poszerzeniu-wymianie

- warstwa ścieralna z BA grubości 4 cm
- warstwa wiążąca z BA grubości 4 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr.10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego gr. 15cm

Konstrukcja pobocza o nawierzchni z kruszywa

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr.20 cm

4.PRZEDMIOT OPRACOWANIA I LOKALIZACJA.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu, oznakowania pionowego, zgodnie z lokalizacją wskazaną na planie orientacyjnym. Projekt obejmuje organizację ruchu od km 0+000 do km 0+433 i został opracowany na bazie projektu przebudowy drogi gminnej Nr 318097T Lysowody-łącznik Nr 1 od km 0+000 do km 0+433.

5. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt przebudowy drogi gminnej jw. stanowiący odrębne opracowanie - zapewni po zrealizowaniu tegoż zamierzenia inwestycyjnego - bezpieczne warunki funkcjonowania ruchu kołowego oraz pieszych w strefie przyległej do drogi - w miejscowości Łysowody.

Stała organizacja ruchu przyjęta w niniejszym opracowaniu jest więc spełnieniem tychże ustaleń na czas eksploatacji drogi - po wykonaniu robót drogowych związanych z przebudową drogi - podając sposób oznakowania i zabezpieczenia ruchu komunikacyjnego jaki odbywać się będzie na tejże drodze. Niniejszy Projekt określa zakres i sposób wykonania projektowanej organizacji ruchu. Oznakowanie i zabezpieczenie ruchu w pasie drogowym drogi gminnej objętej opracowaniem - zostało dostosowane do istniejącej i projektowanej sytuacji na drodze, zapewniając bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.

Lokalizację znaków pionowych i poziomych naniesiono na plan sytuacyjny przebudowy drogi i załączono do projektu. Droga gminna 318097 T dochodzi do drogi powiatowej nr 0693T, która posiada nawierzchnię żwirową (kierunek jazdy na wprost) oraz nawierzchnię gruntową z prawej strony. Biorąc pod uwagę Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 58 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) Art.2 pkt10:

skrzyżowanie – przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową, z drogą stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze lub z drogą wewnętrzną;

nie ustawiamy na tym obszarze znaków .

Przewiduje się wprowadzenie przedmiotowej stałej organizacji ruchu po wykonaniu przebudowy drogi gminnej.

5.1. Zasady rozmieszczania znaków drogowych.

Oznakowanie pionowe należy wykonać w sposób wskazany w załączonym opracowaniu, przy czym lokalizacja znaków winna spełniać podane poniżej warunki:

- znaki i tablice nie mogą zasłaniać innych znaków drogowych i informatorów,
- należy zachować odległość min. 10m pomiędzy znakami,
- ustawiając znak należy zachować skrajnię pionową 2,00 m. - 2,50 m nad poziomem pobocza i skrajnię poziomą 0,50 m. od krawędzi jezdni. Skrajnię znaku należy mierzyć od najbardziej wysuniętej krawędzi znaku,
- w przypadku znaków montowanych na słupkach lub latarniach zlokalizowanych w odległości większej niż 2,00 m od krawędzi jezdni należy stosować wysięgniki w celu zachowania odległości max 2,00 m między krawędzią jezdni a najbardziej wysuniętą w kierunku jezdni krawędzią znaku w zestawie,

- znaki drogowe należy umieszczać na słupkach min \varnothing 70 mm zakotwionych w sposób trwały w gruncie.

6. OZNAKOWANIE

➤ Oznakowanie pionowe:

Oznakowanie pionowe				
Nazwa	Stan	Wielkość	Wymiar	Szt.
A-12a	Projektowane	Małe	684x605	1

6.1. WYMAGANIA TECHNICZNE

Zastosowane oznakowanie pionowe powinno być z grupy znaków małych (M) z zastosowaniem folii odblaskowych typu 2. Do oznakowania można stosować tylko materiały atestowane. Badania jakości materiałów do oznakowania określa odpowiednia norma.

Szczegółowe wymagania techniczne dla oznakowania określone są w instrukcji "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych i sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach" oraz w załączonych specyfikacjach technicznych.

7. INNE

Podczas prowadzenia robót należy zapewnić bezpieczne warunki dla ruchu drogowego poprzez prawidłowe oznakowanie zgodnie z tymczasowym projektem organizacji ruchu, który opracuje Wykonawca robót.

Wykonawca winien bezwzględnie przestrzegać warunków BHP oraz opracować plan BIOZ. W czasie robót zapewnić dojazd do posesji. Roboty powinny być wykonane zgodnie z projektem oraz Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi zawierającymi wymagania formalno - techniczne do wykonania i odbioru robót.

inż. Jerzy Polik
Nr upr. 701/23/USA-184/25a/84
KL-346/91