

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu drogi

w Podolance gm. Terespol odc. od km 0+000,00-0+837,87 w.g. pikietażu lokalnego.

1.Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn.3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach /Dz.U. 2019.poz.2311 /
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn.23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem / Dz. U. z 2017.poz.784/.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Rozwoju z dn.3 lipca 2015r zmieniające Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach /Dz. U. z 2019.poz.2310 /.
- Warunki techniczne na wykonanie włączenia drogi gminnej do dr. pow. nr 1052L znak D.4270.87.2022 z dn. 05.12.2022r.
- Projekt techniczny budowy drogi w Podolance pr. własne z 2023r.
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego na drodze powiatowej nr 1052L Piszczac- Dobryńka- Lebieńdziew w obrębie włączenia drogi gminnej.
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego na drodze gminnej Małaszewicze- Podolanka.

2.Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest stała organizacja ruchu kołowego i pieszego na drodze w Podolance gm. Terespol w związku z budową odcinka drogi od km 0+000,00-0+837,87 /odcinek południowy/ w.g. pikietażu lokalnego.

3.Stan istniejący

Stan istniejący składa się z odcinka drogi położonego w Podolance gm. Terespol. Istniejąca droga na odcinku od km 0+000,00 -0+837,87 o kierunku południowym o zniszczonej nawierzchni bitumicznej szer. 3,5-4,00m jest położona na dz. nr geod.

52,61/6,61/3,61/4,65/26,66/5,66/4,66/3,65/15. Początek w km 0+000,00 pokrywa się z km 0+000,00 drogi w.g. opracowania projektowego budowy drogi Małaszewicze- Podolanka z 2020r i zrealizowana na dzień dzisiejszy. Koniec istniejącej drogi stanowi skrzyżowanie

zwykle w km 0+837,87 z dr. powiatową nr 1052L Piszczac –Dobryńka- Lebieńdziew/ północna linia krawędziowa jezdni/. Jezdnia na odcinku od km 0+556,00-0+837,87 strona

prawa znajduje się poza istniejącym pasem drogowym na dz. nr 61/6,61/3. Nawierzchnia istniejąca składa się z warstwy ścieralnej stanowiącej powierzchniowe utrwalenie emulsją i grysami i podbudowy z destruktu betonowego z domieszką piasku i gruzu ceglanego o łącznej grubości 20cm. Stan nawierzchni drogi jest zły, liczne ubytki w nawierzchni, liczne odkształcenia w planie i profilu spowodowane przez ruch kołowy i opady atmosferyczne. Pobocza gruntowe odkształcone, brak właściwych spadków poprzecznych jezdni i pobocza. Powierzchnia istniejącej nawierzchni wynosi 3488,95m².

Ruch kołowy na drodze jest dwukierunkowy. Występuje istniejące oznakowanie pionowe Na odcinku początkowym drogi w km 0+000,00 jest oznakowanie wykonanego odcinka Małaszewicze –Podolanka które się składa z następującego oznakowania znaki A-4, A-12a, B-25, B-33. Jest to oznakowanie na połączeniu wykonanego północnego odcinka drogi z odcinkiem południowym do wykonania.. Na odcinku końcowym w km 0+837,87 na połączeniu z dr. pow. nr 1052L Piszczac-Dobryńka –Lebieńdziew istniejące oznakowanie

pionowe składa się ze znaku A-7 na drodze podporządkowanej , oraz znaki D-1 na drodze powiatowej 1052L.

Oznakowanie istniejące zamieszczone na na rys. nr 1 i 1a.

4.Stan projektowany

Projektuje się drogę w Podolance od km 0+000,00-0+837,87 długości 837,87mb, co stanowi całkowicie nowy odcinek z nową jezdnią bitumiczną. Projektowany pas drogowy będzie miał szer. podstawową 11,00mb z poszerzeniami na początku odcinka do 12,75m. Odcinek drogi został zlokalizowany na działkach nr geod. **65/15,65/16,66/3,66/2,66/5,65/20,61/4,66/2.** oraz częściach dz. nr geod. **52,61/6,61/3,62/2, 65/22,65/21,66/4,65/18,65/23,65/9.** w Podolance gm. Terespol. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o ustawę z dn. 10 kwietnia 2003r DZ.U. 2003 r. nr 80. poz721 o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Połączenie z istniejącą jezdnią w km 0+000,00 stanowi początek projektowanego odcinka, i jednocześnie początek w.g. opracowania z 2020r. W celu dostosowania projektowanego odcinka ze zrealizowanym odcinkiem od km 0+000,00-0+024,90 włączono się w istniejącą szer. jezdni 6,10m tworząc rampę na odcinku od km 0+-27,87-0+001,06. Zewnętrzna zachodnia krawędź jezdni pokrywa się z krawędzią istniejącą natomiast krawędź wschodnia jest projektowana do szer. jezdni w km 0+000,00 wynoszącą 6,00m. Oś projektowanej jezdni na odcinku od km 0+000,00-0+837,87 składa się z ośmiu odcinków prostych połączonych trzema łukami poziomymi, usytuowanymi w środku projektowanego pasa drogowego, oraz załomami. Projektowane łuk poziomy w km 0+001,06-0+018,67 o promieniu R=80,0m poprzedzony jest prostą przejściową o dł. L=25,96m na odcinku dostosowania i połączony jest z łukiem w prawo km 0+001,06-0+018,67o promieniu R=80,0m i zakończony prostą przejściową o dł. L=30,00m. Drugi łuk od km 0+108,57-0+143,76 o promieniu R=160,0m poprzedzony jest prostą przejściową o dł. L=35,00m, który kończy się prostą przejściową dł. L=35,0m. Łuk w km 0+393,79-0+437,89 o promieniu R=220,0m poprzedzony został i zakończony prostymi przejściowymi o dł. L=40,0m. Projektowana szerokość jezdni na odcinkach prostych wynosi 5,0m, natomiast na łukach od 5,50-6,00m. Na odcinkach prostych przejściowych projektowana szerokość jest zmienna. W km 0+002,90, 0+100,00, 0+360,06, 0+495,00, 0+780,00 zaprojektowano zjazdy na lewo, z przecięciem osi pod kątem 90° Załomy krawędzi jezdni wyokrąglono łukami kołowymi, prawy R=3,0m i lewy R=3,0m. Projektowane zjazdy w prawo w km 0+086,88, 0+196,81, 0+550,06, 0+760,18 z przecięciem osi pod kątem 90°. Załomy krawędzi jezdni wyokrąglono łukami o promieniach R=3,0m. Szerokości projektowanych zjazdów 3,50 i 5,0m. Koniec zakresu opracowania w km 0+837,87 stanowi włączenie do istniejącej drogi powiatowej nr 1052L Piszczac- Dorynka-Lebiedziew. Włączenie rozwiązano jako skrzyżowanie zwykle pod kątem 89°, z wyokrągleniem załomów krawędzi jezdni łukami o promieniach R=7,00m. Na całym odcinku projektuje się obustronne pobocza umocnione kruszywem o szer. 1,0m. Obszar oddziaływania planowanej inwestycji ogranicza się do projektowanego pasa drogowego /**działki nr geod. 65/15,65/16,66/3,66/2 ,66/5,65/20, 61/4,66/2. oraz części działek nr geod.52,61/6,61/3,62/2,65/22,65/21,66/4 ,65/18,65/23,65/9.** Projektowany ruch jest dwukierunkowy. Prognozowany ruch kołowy po wybudowaniu projektowanego odcinka będzie większy z uwagi na to że cały odcinek będzie miał jednakową szerokość jezdni, oraz będzie zakończeniem całego odcinka drogi pomimo charakteru dojazdowego. Kierunek główny na połączeniu w km 0+837,87 skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1052L Piszczac-Dobrynka –Lebiedziew jest droga powiatowa, natomiast podporządkowany projektowana droga w Podolance. Kierunek główny istniejące znaki D-1 bez zmian. Zaprojektowano jedynie znaki drogowskazy w kształcie strzał obustronne E-4 „Małaszewicze 2”. Na kierunku podporządkowanym zastosowano znak A-7. Dodatkowo na wlocie projektowanej drogi przed skrzyżowaniem z dr. pow. 1052L zastosowano znaki D-42, E-17a, na wylocie odpowiednio D-43, E-18a. Odcinek krzywoliniowy od km 0+000,00-0+500,00 nowego odcinka połączono z odcinkiem poprzednim stosując znak A-4 z tabliczką

T-2 „1,0km” na obu kierunkach z umieszczeniem na końcu odcinka znaków A-4 z tabliczką T-3 „koniec”. Na odcinku poprzednim tabliczkę T-2 „470m” zastąpić tabliczką T-2 „1,0km”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa na całym odcinku wprowadzono ograniczenie prędkości do 50km/h znaki B-33/50km/h/, a ponadto na odcinku krzywoliniowym zakaz wyprzedzania znak B-25. Dodatkowo wprowadzono znaki ostrzegawcze A-18b z tabliczką T-2 „1,8km” i A-18b z tabliczką T-3 „koniec” dotyczący odcinka projektowanego od km 0+000,00-0+650,00 i odcinka poprzedniego dł. 1,1km. Odcinek poprzedni znaki w km 1+100,00 dla kierunku południowego A-18b z tabliczką T-2 „1,8km”, natomiast dla kierunku północnego T-18b z tabliczką T-3 „koniec”. Istniejące znaki w km 0+000,00 z poprzedniego odcinka A-4, A-12a, B-25, B-33/50km/h/, B-33/30km/h/ do usunięcia. Dla poprawy bezpieczeństwa zastosowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu. Na drodze powiatowej nr 1052L na przedłużeniu osi projektowanej drogi w południowym poboczu lokalizuje się tablice prowadzące U-3c i U-3d dł. 2400mm. Na projektowanej drodze na odcinku poprzednim lokalizuje się na łuku o promieniu R=50,00m tablice prowadzące U-3c i U-3d o dł. 1800mm. W km 0+201,36 i 0+424,69 projektuje się ogrodzenia segmentowe U-12a po obu stronach jezdni wys. 1,10m o rozstawie słupków co 2,0m w kolorze żółtym, dł. odcinków 6,0m. Bariery energochłonne U-14a zaprojektowano na odcinkach km 0+004,00-0+044,00 strona prawa, oraz km 0+008,00-0+046,00 strona lewa. Oznakowanie projektowane przedstawiono na projekcie organizacji ruchu rys. nr 1 i 1a.

5. Wykaz znaków

Znaki istniejące bez zmian

Droga powiatowa nr 1052L Piszczac- Lebieńdziew

znaki pionowe/grupy średniej/

D-1 1szt

Znaki projektowane

Droga powiatowa nr 1052L Piszczac- Dorynka -Lebieńdziew

znaki pionowe/grupy średniej/

E-4/Małaszewicze 2/ 2szt

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Droga powiatowa nr 1052L Piszczac- Lebieńdziew

U-3c/2400/ 1szt

U-3d/2400/ 1szt

Znaki istniejące do usunięcia

Droga Małaszewicze-Podolanka

znaki pionowe/grupy średniej/

A-4 2szt

A-7 1szt

A-12a 1szt

B-25 1szt

B-33/30km/h/ 1szt

B-33/50km/h/ 1szt

T-2/470m/ 1szt

T-3/koniec/ 1szt

Znaki projektowane

Droga Małaszewicze-Podolanka

znaki pionowe/grupy średniej/

A-4 2szt

A-7 1szt

A-12b 4szt

B-25 1szt

B-27 1szt

B-33/50km/h/	1szt
D-42	1szt
D-43	1szt
E-2a	1szt
E-17a „Podolanka”	1szt
E-18a „Podolanka”	1szt
T-2 /1,0km/	2szt
T-2 /1,8km/	2szt
T-3 /koniec/	3szt

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Droga Małaszewicze-Podolanka

U-3c/1800mm/	1szt
U-3d/1800mm/	1szt
U-12a L=6,0m	4szt
U-14a L=38,0+40,0	78,0mb

Parametry barier:

poziom powstrzymywania N1

odkształcenie W2

poziom intensywności zdarzenia A

6. Termin wprowadzenia

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu 31.12.2025r

7. Uwagi

- do oznakowania stosować znaki w wersji odblaskowej minimum II-generacji /podkład z blachy ocynkowanej lub aluminiowej z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie z profilem usztywniająco- montażowym /,

Opr. mgr inż. Eugeniusz Celiński