

PROJEKT SOR

TEMAT: Przebudowa drogi powiatowej nr 3250P na odcinku Lisiec Wielki – Niklas

ADRES: Droga powiatowa nr 3250P.

KAT. OBIEKTU: XXV –Drogi i elementy dróg publicznych

INWESTOR: Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, 62-500 Konin; ul. Świętojańska 20D

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: Infrapolis Bartosz Urbaniak, 62-504 Konin, Posoka ul. Cytrynowa 16

IMIĘ I NAZWISKO	BRANŻA	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT:			
Projektant mgr inż. Bartosz Urbaniak	Drogowa	WKP/0099/PWOD/10 specjalność drogowa	08.2018

OPRACOWANIE ZAWIERA:

- Strona tytułowa
- Opis techniczny do PSOR
- Plan orientacyjny w skali 1:25 000 – rys. 01
- Projekt PSOR – w skali 1:1000 – rys. 02

Konin, dnia 08.2018 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu – stałej organizacji ruchu dla inwestycji polegającej na przebudowę drogi powiatowej nr 3250P na odcinku Lisiec Wielki - Niklas

1. Podstawy opracowania

1. Zlecenie Inwestora;
2. Projekt budowlany
3. Wizja lokalna i wstępne uzgodnienia;
4. Uzgodnienia z zainteresowanymi;
5. Obowiązujące w tym zakresie przepisy i zarządzenia.

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla drogi powiatowej nr 3250P Lisiec Wielki - Niklas wg projektu budowlanego pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 3250P na odcinku Lisiec Wielki - Niklas”. Przedmiotowa droga została zakwalifikowana do kategorii dróg publicznych (Powiatowa) o nr ewidencyjnym nr 3250P i klasie technicznej L. Jest drogą dwukierunkową, posiadającą po jednym pasie ruchu szerokości 2,75 w każdym kierunku. Na rozpatrywanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni twardej, wykonanej z betonu asfaltowego. Droga objęta przedmiotowym opracowaniem znajduje się na terenie powiatu Konińskiego, posiada przekrój uliczny i drogowy z chodnikami zlokalizowanymi przy krawędzi jezdni i oddzielonej od jezdni krawężnikiem betonowym. Początek drogi to skrzyżowanie z ulicą Makową w m. Lisiec Wielki i kontynuacja DP 3250P, natomiast koniec to granica powiatu Konińskiego/Tureckiego. Po DP3250P odbywa się ruch samochodów osobowych 350szt./dobę, ciągników rolniczych 50szt./dobę oraz mały ruch samochodów ciężarowych w ilości około 20szt./dobę

Długość rozpatrywanego odcinka wynosi około 994m. Jezdnia drogi jest znacznie zdegradowana, występują znaczne ubytki, zagłębienia na całym odcinku. Słaba szczelność nawierzchni powoduje systematyczne zawilgocenie korpusu drogowego w okresie zima – wiosna; jesień - zima, co w konsekwencji powoduje uszkodzenia.

Przebudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu użytkowników drogi powiatowej. Wprowadzenie organizacji ruchu wynika z planowanej przebudowy drogi oraz sporządzenie projektu stałej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami.

3. Organizacja ruchu

Oznakowanie istniejące :

Istniejąca organizacja ruchu to oznakowanie skrzyżowań z drogami powiatowymi, znakami podporządkowania A-7 oraz drogami gminnymi krzyżującymi się z drogą 3250P wskazującymi pierwszeństwo jazdy na drodze powiatowej Lisiec -Niklas. Istniejące oznakowanie pozostaje bez zmian z wyjątkiem przesunięcia lokalizacji znaków D42, D43, E-17a, E-17b, E-13.

Oznakowanie projektowane:

Organizacja ruchu pozostaje bez zmian, istniejące oznakowanie wzdłuż odcinka przebudowy należy zdemontować na czas robót drogowych oraz ponownie zamontować po robotach wraz z wymiana tarczy znaków A-7 na odpowiadające wymaganiom określonych dla takiej kategorii.

W ramach istniejącej organizacji wyznaczono przejścia dla pieszych, przejścia rozmieszczono zgodnie z obowiązującymi wymogami określonymi w rozporządzeniu dot. warunków technicznych umieszczania znaków drogowych. Przy skrzyżowaniu z ulicą Makową, oraz przy przejściu dla pieszych przy peronach autobusowych zaprojektowano znak D-6 Aktywny. Znaki D-6 wraz z przejściami dla pieszych zaprojektowano również przy skrzyżowaniach wzdłuż projektowanego ciągu chodnika. Przy peronach autobusowych zaprojektowano oznakowanie pionowe D-10 oraz poziome P-17. Wzdłuż krawędzi jezdni przy poboczu z betonu asfaltowego zaprojektowano oznakowanie poziome P-7d (przy zajazdach indywidualnych wzdłuż pobocza z betonu asfaltowego należy wykonać linię przerywaną P-7c).

Znaki aktywne – zaprojektowano lokalizacje dla 4 znaków aktywnych - System Aktywnej Informacji Wizualnej na przejściach dla pieszych.

Rozmieszczenie poszczególnych znaków ukazuje – Plan Stałej Organizacji Ruchu rys. 2.1 i 2.2

Tabela 1.0 Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D (wymiały podano w mm)

Grupy	Symbol	Kategorie znaków
-------	--------	------------------

znaków		A	B	C	D
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne
		dlugosc boku	srednica	dlugosc podstawy	wysokosc $n=(0, 1, 2)$
wielkie	W	1200	1000	1200	$1200+300n$
duze	D	1050	900	900	$900+225n$
srednie	S	900	800	600	$600+150n$
male	M	750	600	600	$600+150n$
mini	MI	600	400	400	$400+100n$

Dla drogi powiatowej należy stosować znaki typu S z wyjątkiem tablic D-1 oraz T-6, które przewiduje się wielkości MI, dla dróg gminnych należy stosować znaki typu M

Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłowa reakcja, do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe. Typy materiałów odblaskowych do stosowania w zależności od miejsca ich lokalizacji i klasy drogi przedstawiono w tabeli 2.0

Tabela 2.0. Typy folii odblaskowej użytej na lica znaków w zależności od lokalizacji znaku drogowego — wymagania minimalne

Usytuowanie znaku	drogi krajowe				drogi wojewódzkie	drogi powiatowe i gminne
	autostrady i drogi ekspresowe	drogi dwujezdniowe	drogi jednojezdniowe międzynarodowe	inne drogi jednojezdniowe		
obok jezdni	2	2	2	1(*)	1(*)	1(*)
nad jezdnią	pryzmatyczna	2	2	2	2	2

(*) W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2

4. Analiza skutków dla uczestników ruchu:

Wszystkie użyte oznakowanie w opracowanym projekcie organizacji ruchu zostały poprzedzone analizą skutków dla uczestników ruchu jakie niesie ich wprowadzenie. Wprowadzając zmiany w istniejącej organizacji ruchu uwzględniono potrzeby wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Nie mniej ponad wszystko niniejszy projekt organizacji ruchu stawia standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także przepisy i wytyczne.

Lokalizacje znaków zapewniają odpowiednią organizację ruchu. Ustawienie znaków zakazu i informacyjnych zgodnie z niniejszym projektem zminimalizuje prawdopodobieństwo powstawania zdarzeń drogowych.

Projektowana organizacja ruchu została opracowana w oparciu o:

- 1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2017 poz. 1260)*
- 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729)*
- 3. 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. z 2003 r. Nr220, poz.2181 z późn.zm.)*
- 4. Zarządzenie nr 75 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 lipca 2010 roku w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.*

*Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu - **31.12.2020***

Opracował

PROJEKT SOR

2.CZĘŚĆ RYSUNKOWA