

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	3
3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	3
4. PROJEKT OZNAKOWANIA ROBÓT.....	3
5. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU.....	4
6. INFORMACJE I UWAGI KOŃCOWE	5

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:25 000

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. 2020 r. poz. 110),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. „o drogach publicznych” (tekst jednolity – Dz.U. 2020 r. poz. 470),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 marca 2017 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 października 2019 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310),
- 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),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych(Dz.U. 2022. poz. 1518).
- obowiązujące normy, przepisy i instrukcje.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 1801 L w m. Bekiesza na odcinku od km 1+390,00 do km 4+856,93.

Przebudowa drogi powiatowej obejmuje m.in.:

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni pakietem warstw bitumicznych,
- regulacja wysokościowa istniejących zjazdów,
- wykonanie poboczy gruntowych,
- roboty wykończeniowe.

Na przedmiotowym odcinku droga powiatowa nr 1801 L przebiega przez tereny miejscowości Bekiesza. Teren inwestycji znajduje się w gminie Cyców, w powiecie łęczyńskim, województwie lubelskim.

Przebudowywany odcinek rozpoczyna się w km 1+390,00 i biegnie przez 3466,93 m do granicy powiatu łęczyńskiego. Droga przebiega przez obszary zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej oraz obszary rolne (łąki, pola uprawne). Nawierzchnie drogi stanowi beton asfaltowy a jej szerokość oscyluje w granicach 5 m. Istniejące pobocza są poboczami gruntowymi.

Stan techniczny drogi powiatowej jest zły, występują na niej liczne spękania poprzeczne i zmęczeniowe oraz znaczne ubytki. Na drodze nie są zachowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne. Droga odwadniana jest powierzchniowo, wody opadowa spływają przez pobocze na tereny zielone pasa drogowego lub do miejscowo występujących rowów przydrożnych.

3. Nazwa inwestora

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Zarząd Dróg Powiatowych w Łęcznej
ul. Przemysłowa 16
21-010 Łęczna

4. Jednostka projektowa

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu opracowany został przez:

MANEVO Marek Łukowski

21-077 Spiczyn, Ziółków 88

tel.: +48 888 88 66 20, fax.: +48 81 4707188

NIP: 713-277-16-08, REGON 432738458,

www.manevo.pl, e-mail: info@manevo.pl

5. Opis stanu istniejącego

5.1. Przebieg trasy w planie

Na przedmiotowym odcinku droga powiatowa nr 1801 L przebiega przez tereny miejscowości Bekiesza. Teren inwestycji znajduje się w gminie Cyców, w powiecie łęczyńskim, województwie lubelskim.

Przebudowywany odcinek rozpoczyna się w km 1+390,00 i biegnie przez 3466,93 m do granicy powiatu łęczyńskiego. Droga przebiega przez obszary zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej oraz obszary rolne (łąki, pola uprawne). Nawierzchnie drogi stanowi beton asfaltowy a jej szerokość oscyluje w granicach 5 m. Istniejące pobocza są poboczami gruntowymi.

Stan techniczny drogi powiatowej jest zły, występują na niej liczne spękania poprzeczne i zmęczeniowe oraz znaczne ubytki. Na drodze nie są zachowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne. Droga odwadniana jest powierzchniowo, wody opadowa spływają przez pobocze na tereny zielone pasa drogowego lub do miejscowo występujących rowów przydrożnych.

Poza skrzyżowaniami z drogami bocznymi, w ciągu omawianego odcinka drogi powiatowej Nr 1801 L występuje szereg zjazdów publicznych i indywidualnych, obsługujących poszczególne obiekty i działki. Drogi dojazdowe przeznaczone dla obsługi ruchu lokalnego (miejscowego) na omawianym odcinku nie występują.

5.2. Obsługa pojazdów komunikacji zbiorowej

Po drodze powiatowej odbywa się ruch pojazdów komunikacji zbiorowej. Przystanki autobusowe zlokalizowane są następująco:

- km 1+166 – lewostronna, wiata przystankowa bez zatoki, do przebudowy i zmiany lokalizacji,
- km 2+240 – prawostronna, do przebudowy oraz zmiany lokalizacji,
- km 2+813 – lewostronna, zatoka autobusowa z wiata przystankową, do przebudowy oraz zmiany lokalizacji,
- km 2+934 – prawostronna, zatoka autobusowa z wiata przystankową, do przebudowy oraz zmiany lokalizacji,
- km 4+087 – lewostronna, zatoka autobusowa z wiata przystankową, do przebudowy oraz zmiany lokalizacji,
- km 4+222 – prawostronna, zatoka autobusowa z wiata przystankową, do przebudowy oraz zmiany lokalizacji,

5.3. Przekrój normalny

Nawierzchnie drogi stanowi beton asfaltowy, a jej szerokość oscyluje w granicach 5 m. Istniejące pobocza są poboczami gruntowymi.

Stan techniczny drogi powiatowej jest zły, występują na niej liczne spękania poprzeczne i zmęczeniowe oraz znaczne ubytki. Na drodze nie są zachowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne. Droga odwadniana jest powierzchniowo, wody opadowa spływają przez pobocze na tereny zielone pasa drogowego lub do miejscowo występujących rowów przydrożnych.

5.4. Istniejąca organizacja ruchu drogowego

Ruch pojazdów występujący na rozpatrywanym odcinku ma charakter gospodarczy.

Istniejąca organizacja ruchu realizowana jest poprzez oznakowanie pionowe wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Do oznakowania pionowego zastosowano znaki średnie z folii odblaskowej I generacji (w przypadku znaków A-7 i D-6 folię odblaskową II generacji).

Obciążenie ruchem drogowym danej drogi wyrażone jest poprzez określenie:

- a) średniego dobowego ruchu drogowego – pomiarów nie przeprowadzono,
- b) strukturę rodzajową ruchu – samochody osobowe, ciężarowe, dostawcze i rolnicze, rowerzyści.

6. Opis elementów projektowanych

6.1. Charakterystyka techniczna

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa techniczna drogi – Z (droga zbiorcza),
- kategoria ruchu – KR 3,
- dopuszczalne obciążenie – 80 kN/oś,
- prędkość projektowana – 40 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, szlakowy (2%) i jednostronny (2%, 3%, 4% i 6%),
- liczba jezdni – 1,
- liczba pasów ruchu – 2,
- szerokość jezdni – 5,5 m,
- szerokość pasa ruchu – 2,75 m,
- szerokość pobocza – 0,75 m.

6.2. Plan sytuacyjny

Przebieg drogi powiatowej nr 1801 L nie ulega zmianie, dokonano korekty istniejących łuków. Załamania osi zastosowano w celu optymalnego wpisania się w istniejące krawędzie jezdni.

Jezdnia drogi składa się z dwóch pasów ruchu o szerokości 2,75 m każdy.

6.2.1. Skrzyżowania z drogami bocznymi

Skrzyżowania z drogami bocznymi:

- gminną w km 4+593.

6.2.2. Zatoki i przystanki autobusowe

Istniejące zatoki autobusowe przewidziano do przebudowy lub przeprojektowano na perony autobusowe z wyznaczeniem jezdni miejsce przystanku autobusowego znakiem P-17 "linia przystankowa":

- km 2+840 peron autobusowy wraz z dojściem, strona lewa, .
- km 2+960 peron autobusowy wraz z dojściem, strona prawa lewa, rozbiórka istniejącej wiaty przystankowej, ustawienie wiaty typu wspornikowego.
- km 4+025 peron autobusowy strona lewa, ustawienie wiaty typu wspornikowego.
- km 4+240 peron autobusowy strona prawa, ustawienie wiaty typu wspornikowego.

Lokalizację zatok autobusowych ustalono w oparciu o inwentaryzację stanu istniejącego w terenie. Dodatkowo na szczegółowe usytuowanie zatok autobusowych miały wpływ lokalne uwarunkowania terenowe .

6.2.3. Zjazdy indywidualne i publiczne

Do działek sąsiadujących z przebudowywaną drogą zapewniono dojazd za pomocą zjazdów indywidualnych i publicznych. Istniejące zjazdy zostaną przebudowane w celu wymiany nawierzchni oraz wysokościowego i geometrycznego dowiązania się do projektowanego przebiegu krawędzi jezdni.

Zjazdy indywidualne projektuje się jako zjazdy:

- o nawierzchni z kruszywa łamanego; połączenie zjazdu z krawędzią jezdni za pomocą łuków kołowych o promieniu $R=3,5m$; szerokość zjazdu 3,5m plus pobocze utwardzone szerokości 0,75 m.

6.3. Organizacja ruchu drogowego

Projekt stałej organizacji ruchu drogowego stanowi integralną część Projektu Wykonawczego. Projekt obejmuje wykonanie:

- oznakowania pionowego,
- oznakowania poziomego,
- urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

6.3.1. Oznakowanie pionowe

Projektowane znaki drogowe pionowe należy ustawić i wykonać w technologii folii odblaskowej I generacji (w przypadku znaków A-7, B-1, B-2, B-20 oraz D-6 obowiązuje zastosowanie folii II generacji) zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych /Dz. U. nr 170, poz. 1393/ oraz 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, w grupie wielkości znaków średnich (w przypadku znaków ustawionych na odcinkach dróg dojazdowych dopuszcza się zastosowanie znaków małych).

Ponadto na omawianym odcinku zaprojektowano aktywne przejścia dla pieszych. Poza aktywnymi znakami D-6 zastosowano dodatkowo lampy oświetlające przejścia dla pieszych. Przejście aktywne zaprojektowano w km 1+756.

6.3.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome na drodze powiatowej należy wykonać jako odblaskowe grubowarstwowe, zgodnie 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 oraz „Warunkami technicznymi. Poziome oznakowanie dróg - POD-97, IBDiM, Zeszyt 55” przy założeniu współczynnika odbłasku min. 300mcd/lx. Zbędne istniejące oznakowanie poziome należy usunąć w sposób trwały – zabrania się zamalowywania „starego” oznakowania farbami, itp.

6.3.4. Zbiorcze zestawienie oznakowania

a) oznakowanie pionowe

Nazwa znaku	Stan	Wielkość	Konstrukcja wsporcza	Ilość [szt.]
A-1	przeniesione	średnie	słupek	2
A-2	istniejące	średnie	słupek	1
A-2	przeniesione	średnie	słupek	1
A-4	istniejące	średnie	słupek	1
A-6b	istniejące	średnie	słupek	1
A-6b	przeniesione	średnie	słupek	3
A-6c	przeniesione	średnie	słupek	2
A-6b	projektowany	średnie	słupek	1
A-6c	projektowany	średnie	słupek	1
A-7	istniejący	średni	słupek	1
A-7	projektowany	średni	słupek	1
B-33	istniejące	średnie	słupek	1
B-33	przeniesione	średnie	słupek	1
D-6	projektowane	średnie	słupek	1
D-15	projektowane	średnie	słupek	6
D-46	projektowane	średnie	słupek	1
D-47	Projektowane	średnie	słupek	1
E-17a	istniejące	średnie	2x słupek	2
E-18a	istniejące	średnie	2x słupek	2
T-4	istniejące	średnie	słupek	1
E-4	istniejące	średnie	2xsłupek	1
Razem				32

b) oznakowanie poziome

Rodzaj linii	Ilość w mb	Powierzchnia jednostkowa	Powierzchnia malowania w m ²
--------------	------------	--------------------------	---

P-10	30,00	0,5	15,00
P-17	180,00	1,71/15	20,52
Razem			35,52

c) urządzenia BRD

Nazwa znaku	Stan	Ilość [szt.]
U-3c_3000mm	istniejące	1
U-3d_3000mm	istniejące	1

7. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Wprowadzenie projektowanej stałej organizacji ruchu na rozpatrywanym odcinku drogi planowane jest po zakończeniu prac związanych z przebudową odcinka drogi – IV kwartał 2025 roku.