

„GATTO”**GRZEGORZ KOSIOR****UL. ZBOŻOWA 37, 20-827 LUBLIN**

STADIUM PROJEKTU:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT:

**PRZEBUDOWA WŁĄCZENIA DROGI GMINNEJ NR 106024L
(działka nr 337) DO DAWNEJ DROGI KRAJOWEJ NR 12 ODC.
LUBLIN – KURÓW W MIEJSCOWOŚCI JASTKÓW.**

Położony na działce nr: 337, 339/1

BRANŻA:

**Urząd Gminy Jastków
Panieńszczyzna, ul. Chmielna 3
21-002 Jastków**

AUTORZY OPRACOWANIA	NR UPR. BUDOWLANYCH	SPECJALNOŚĆ	PODPIS
Projektant: mgr inż. Grzegorz Kosior	LUB/0038/PWOD/11	drogi	

Lublin, czerwiec 2016 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Część opisowa

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot i cel opracowania
3. Rozwiązania projektowe
4. Istniejące oznakowanie
5. Projektowana stała organizacja ruchu
6. Zestawienie stosowanych znaków i urządzeń BRD
7. Wykonanie elementów oznakowania pionowego i poziomego
8. Uwagi końcowe

II. Warunki, decyzje, uzgodnienia

III. Część rysunkowa

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 10000 |
| 2. Plan sytuacyjny – Istniejące oznakowanie | skala 1 : 500 |
| 3. Plan sytuacyjny – Projektowane oznakowanie | skala 1 : 500 |

I. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- projekt wykonawczy włączenia drogi gminnej nr 106024L do dawnej drogi krajowej nr 12 w miejscowości Jastków
- 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 umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.). Załączniki 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.
- inwentaryzacja w terenie

2. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest stała organizacja ruchu kołowego włączenia drogi gminnej nr 106024L do dawnej drogi krajowej w miejscowości Jastków.

Celem realizacji opracowania jest aktualizacja oznakowania w związku z nowym włączeniem do dawnej drogi krajowej.

3. Rozwiązania projektowe

Ze względu na nienormatywny kąt włączenia drogi gminnej nr 106024L do dawnej drogi krajowej oraz problemy z manewrowaniem (w szczególności przez samochody dostawcze oraz autobusy) i widocznością na włączeniu zaprojektowano przebudowę skrzyżowania do parametrów technicznych zgodnych z wytycznymi dla tej klasy dróg. Przebudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa na przedmiotowym skrzyżowaniu.

4. Istniejące oznakowanie

Inwentaryzacje oznakowania istniejącego pokazano na rys nr 2.

5. Projektowana stała organizacja ruchu

Projektowane jest oznakowanie w zakresie wyznaczenia skrzyżowania z nowym włączeniem do dawnej drogi krajowej. Skrzyżowanie zaprojektowano na „lewoskręty”. Ze względu na występujące po przeciwnej stronie obiekty handlowe zaprojektowano utworzenie lewoskrętów również po przeciwnej stronie.

Na drodze gminnej pozostawiono istniejące oznakowanie pionowe w postaci znaków B-18, B-33 i B-20 (przestawiony).

Na dawnej drodze krajowej w celu identyfikacji skrzyżowania ustawiono oznakowanie pionowe w postaci znaków A-6b, A-6c i F-6 (obustronnie). Ze względu na utworzenie lewoskrętów na przedmiotowym odcinku ustawiono znaki ograniczające prędkość B-33 oraz zakaz wyprzedzania B-25. Na lewoskrętach ustawiono tablice F-10. Pozostałe istniejące oznakowanie pionowe bez zmian.

Zaprojektowano nowe oznakowanie poziome w postaci znaków P-4, P-12 i P-7a na drodze gminnej, natomiast na dawnej drodze krajowej patrząc od strony Jastkowa:

- ze względu na utworzenie lewoskrętów usunięto istniejące oznakowanie oraz wprowadzono oznakowanie w postaci: znaku P-4, a na poboczach linii P-7b. Następnie wyspę znakami P-7b oraz P-21a i pas do lewoskrętu znakami P-4, P-8b i P1c oraz miejsce przejazdu P-1e oraz na krawędzi P-7a. Kolejny lewoskręt wyznaczono w ten sam sposób, a na skrzyżowaniu wprowadzono linie zatrzymania P-14.

Od strony Lublina również wyznaczono lewoskręt poprzez wydłużenie istniejącej wyspy znakami P-7b oraz P-21a. W wyspie wyznaczono przejazd znakami P-1e. Następnie pas lewoskrętu wyznaczono znakami P-4, P-8b oraz P-1c, a na skrzyżowaniu linia zatrzymania P-14. Na krawędziach drogi linii P-7b oraz P-7a na zjazdach.

Projektowane oznakowanie przedstawione jest na rysunku „Plan sytuacyjny – Projektowane oznakowanie”.

6. Zestawienie stosowanych znaków i urządzeń BRD

ZNAKI PIONOWE

ZNAKI PROJEKTOWANE DO USTAWIENIA

A-6b	- 1 szt
A-6c	- 1 szt
B-25	- 3 szt
B-33	- 3 szt
B-42	- 1 szt
F-10	- 3 szt
F-6	- 2 szt
RAZEM	- 14 szt

Łącznie należy ustawić 14 znaków pionowych i 11 słupków do znaków.

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA

B-20	- 1 szt
U-2	- 2 szt
RAZEM	- 3 szt

ZNAKI POZIOME

ZNAKI PROJEKTOWANE

P-1c	- 21,72m ² / 181,0mb
P-1e	- 8,40m ² / 70,0mb

P-4	- 38,88m ² / 162,0mb
P-7b	- 240,48m ² / 1002,0mb
P-7a	- 5,64m ² / 47,0mb
P-8b	- 13,41m ² / 9,0szt
P-12	- 5,00m ² / 10,0mb
P-14	- 2,25m ² / 6,0mb
P-21a	- 117,42m ² / 309,0m ²

7. Wykonanie elementów oznakowania pionowego i poziomego

Zaprojektowane oznakowanie pionowe i poziome powinno być wykonane zgodnie z niniejszym projektem. Powinno charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, dobrą i jednoznaczną czytelnością znaków, z zachowaniem prawidłowości wymiarów geometrycznych.

Znaki powinny charakteryzować się wysoką trwałością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie oraz posiadać właściwości odblaskowe.

Wymiary zaprojektowanych drogowych znaków pionowych z **grupy wielkości średnie** oraz wymagania techniczne dla ww. znaków powinny być zgodne z zasadami zawartymi w Załączniku nr 1: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”, wymiary znaków poziomych zgodne z załącznikiem nr 2: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach” – do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Do wykonania lic znaków pionowych należy stosować materiały odblaskowe – **folie odblaskowe typu 2**.

Znaki należy ustawiać w odległości od 0,5m do 2,0m od krawędzi jezdni w przypadku znaków umieszczanych na chodniku i od 0,5m od krawędzi pobocza. Znaki należy zawieszać na wysokości 2,20m od dolnej krawędzi znaków do poziomu chodnika i min. 2,0m do poziomu pobocza. Do mocowania znaków należy użyć słupków ocynkowanych. Zamocowanie znaków powinno zapewnić ich stateczność. Odległość projektowanego znaku od istniejącego powinna wynosić nie mniej niż 10m.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- Dobrą widocznością w ciągu całej doby
- Wysokim współczynnikiem odblaskowości (również w warunkach dużej wilgotności)
- Zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania
- Odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone
- Odpowiednim okresem trwałości
- Odpornością na ścieranie i zabrudzenie
- Szybka metoda aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

Na przedmiotowym odcinku ulicy należy zastosować oznakowanie **grubowarstwowe strukturalne** 0,9 - 3,5 mm, wykonywane przy użyciu mas termoplastycznych. Minimalne wymagania dla stałego oznakowania poziomego (określone w wymaganiach technicznych zawartych w rozporządzeniu):

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień) – 0,30
- powierzchniowy współczynnik odbłasku [mcd/lx/m^2] (widzialność w nocy) – 100
- wskaźnik szorstkości [SRT] – 45
- trwałość (wg skali LC PC) – 6

8. Uwagi końcowe

Wszystkie znaki pionowe należy wykonać z folii odblaskowej typu 2 – w wielkości znaków średnich.

Oznakowanie poziome należy wykonać w postaci oznakowania grubowarstwowego strukturalnego odblaskowego.

Wszystkie wyroby winny posiadać niezbędne atesty, aprobaty techniczne oraz certyfikaty.

Lublin, czerwiec 2016

Projektował:

mgr inż. Grzegorz Kosior

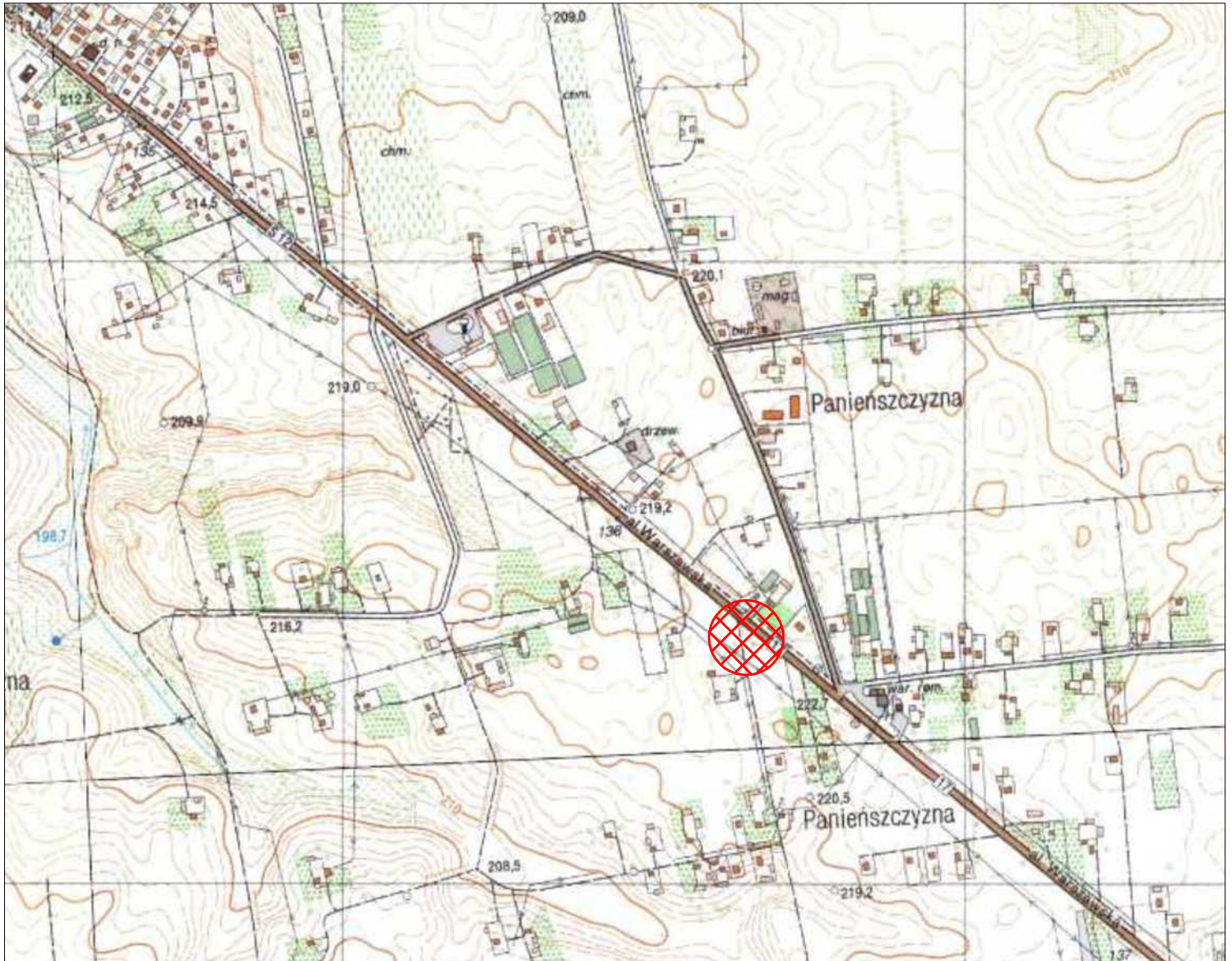
II. WARUNKI, DECYZJE, UZGODNIENIA.

III. Część rysunkowa

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 10000 |
| 2. Plan sytuacyjny – istniejące oznakowanie | skala 1 : 500 |
| 2. Plan sytuacyjny – Projektowane oznakowanie | skala 1 : 500 |

PLAN ORIENTACYJNY

skala 1:10000



LEGENDA:



lokalizacja

INWESTYCJA:

PROJEKT WYKONAWCZY
PRZEBUDOWY WŁĄCZENIA DROGI GMINNEJ NR 106024L
(DZIAŁKA NR 337) DO DAWNEJ DROGI KRAJOWEJ NR 12

INWESTOR:

Urząd Gminy Jastków
ul. Chmielowa 3
21-002 Jastków

ZESPÓŁ AUTORSKI

funkcja	imię i nazwisko / nr uprawnień	podpis
projektant	mgr inż. Grzegorz Kosior upr.LUB/0038/PWOD/11	

BRANŻA:

INŻYNIERIA RUCHU

STADIUM
OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

TYTUŁ
RYSUNKU:

PLAN ORIENTACYJNY

DATA:

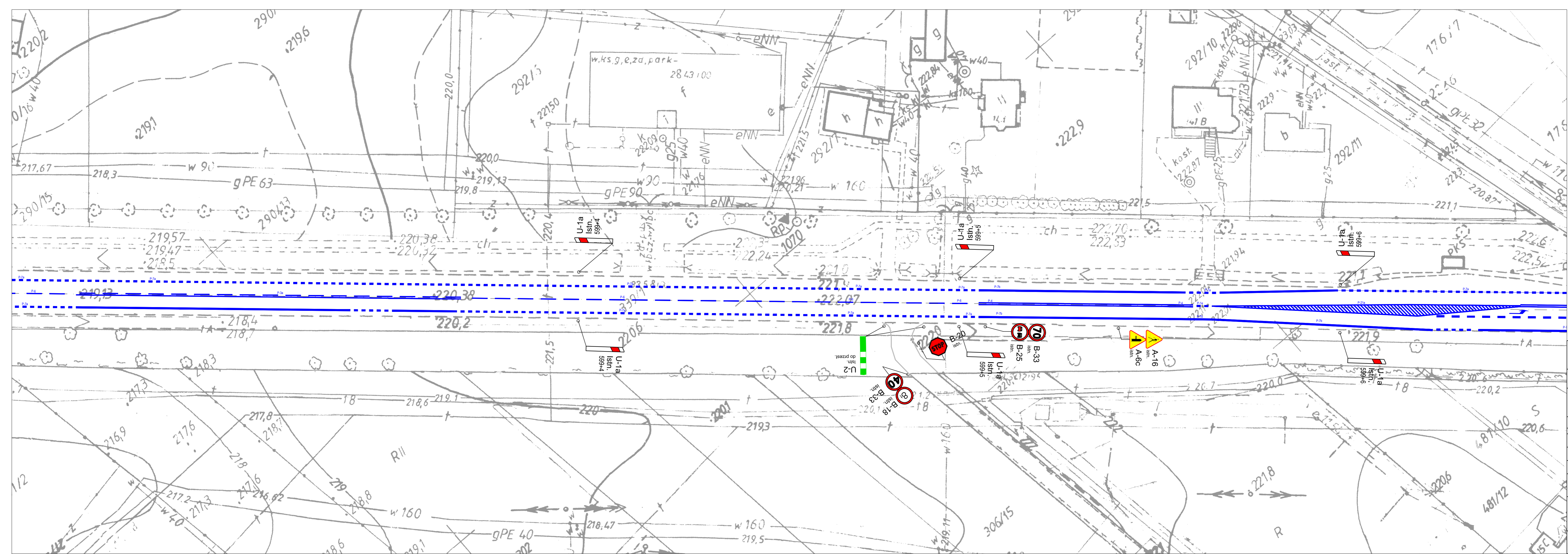
MARZEC 2016

SKALA:



1:10000

NR RYSUNKU:

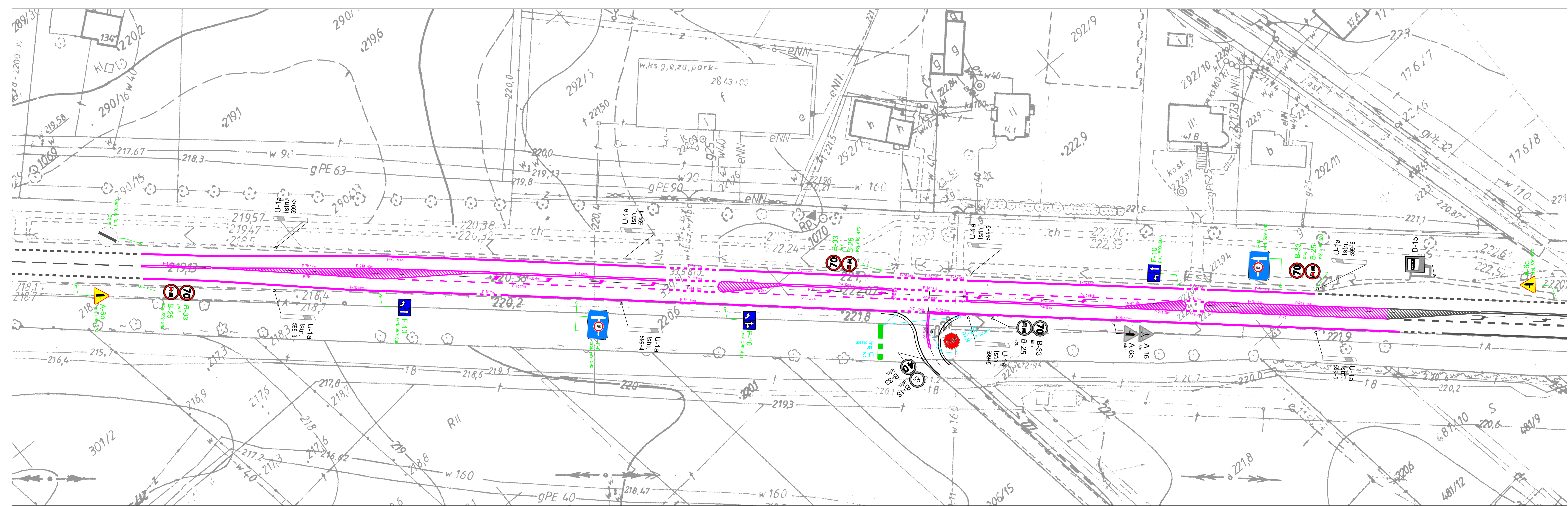
1



LEGENDA:

-  B-20 Istn. znaki pionowe
-  Istniejące znaki poziome

INWESTYCJA:		
PROJEKT WYKONAWCZY PRZEBUDOWY WŁĄCZENIA DROGI LOKALNEJ - KDL NR 337 DO DAWNEJ DROGI KRAJOWEJ NR 121/7		
INWESTOR:		
Urząd Gminy Jastków ul. Chmielowa 3 21-002 Jastków		
ZESPÓŁ AUTORSKI		
funkcja	imię i nazwisko / nr uprawnień	podpis
projektant	mgr inż. Grzegorz Kosior upr.LUB/0038/PWOD/11	
BRANŻA:		
INŻYNIERIA RUCHU		
STADIUM OPRACOWANIA:		
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU		
TYTUŁ RYSUNKU:		
PLAN SYTUACYJNY ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE		
DATA:	SKALA:	NR RYSUNKU:
CZERWIEC 2016	1:500	2



LEGENDA:

-  B-35 Projektowane
-  B-20 Istn. znaki pi
-  A-30 Istn. znaki p
-  Projektowane
-  Istniejące z

INWESTYCJA:		PROJEKT PRZEBUDOWY WŁĄCZENIA (DZIAŁKA NR 337) DO D	
INWESTOR:		Urząd G ul. C 21-00	
BRANZA:		INŻYNI	
STADIUM OPRACOWANIA:		PROJEKT STAŁEJ	
TYTUŁ RYSUNKU:		PLAN S PROJEKTOWA	
DATA:		CZERWIEC 2016	