

Probus Nieruchomości Artur Ratka, ul. Św. Kazimierza 1 lok. 4, 42-200 Częstochowa  
nip: 9490249093, tel. 509521710  
**Projekty instalacji sanitarnych oraz budownictwa drogowego**

Stadium:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>
Branża:	
Temat:	<i>Przebudowa drogi powiatowej nr 2043 S relacji Kłobuck - Kamyk.</i>
Lokalizacja:	
Inwestor:	<i>Powiatowy Zarząd Dróg w Kłobucku ul. Zamkowa 19 42-100 Kłobuck</i>

Projektant:	inż. Marcin Rogal	Podpis:
-------------	-------------------	---------

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

### OPIS TECHNICZNY

1. Stan istniejący
2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
3. Charakterystyka projektowanej inwestycji
4. Projektowana stała organizacja ruchu
5. Zestawienie znaków

### CZĘŚĆ GRAFICZNA

	Orientacja	1:50000
Rys. 1.1	Istniejąca organizacja ruchu –część 1. Odc. bez zmiany nawierzchni	1:1000
Rys. 1.2	Istniejąca organizacja ruchu –część 2.	1:1000
Rys. 1.3	Istniejąca organizacja ruchu –część 3.	1:1000
Rys. 1.4	Istniejąca organizacja ruchu –część 4.	1:1000
Rys. 1.5	Istniejąca organizacja ruchu –część 5.	1:1000
Rys. 1.6	Istniejąca organizacja ruchu –część 6.	1:1000
Rys. 1.7	Istniejąca organizacja ruchu –część 7.	1:1000
Rys. 2.1	Projektowana organizacja ruchu – część 1. Odc. bez zmiany nawierzchni	1:1000
Rys. 2.2	Projektowana organizacja ruchu – część 2.	1:1000
Rys. 2.3	Projektowana organizacja ruchu – część 3.	1:1000
Rys. 2.4	Projektowana organizacja ruchu – część 4.	1:1000
Rys. 2.5	Projektowana organizacja ruchu – część 5.	1:1000
Rys. 2.6	Projektowana organizacja ruchu – część 6.	1:1000
Rys. 2.7	Projektowana organizacja ruchu – część 7.	1:1000
Rys. 3.1	Profil podłużny z widocznością na łukach pionowych – odc. bez zmiany nawierzchni	1:1000/100
Rys. 3.2	Profil podłużny z widocznością na łukach pionowych - część 1.	1:1000/100
Rys. 3.3	Profil podłużny z widocznością na łukach pionowych - część 2.	1:1000/100
Rys. 3.4	Profil podłużny z widocznością na łukach pionowych - część 3.	1:1000/100

# OPIS TECHNICZNY

## 1. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejąca organizacja ruchu na DP 2043 S obejmuje oznakowanie pionowe i poziome, a także urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Oznakowanie poziome wykonane jest jedynie:

- a) na skrzyżowaniu z DW 492 (P-1e, P-7a, P-7b, P-10, P-13 i P-21);
- b) na skrzyżowaniach z ul. Targową, ul. Rómmla i ul. Gajową w Kłobucku (P-10);
- c) na skrzyżowaniu z nowopowstałym łącznikiem ul. Kochanowskiego w Kłobucku (P-4, P-10 i P-13);
- d) na skrzyżowaniu z DW 491 (P-4 i P-12).

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu występują w postaci barier ochronnych łańcuchowych U-12b oraz barier ochronnych rurowych typu U-12 przy budynku szkoły w pobliżu skrzyżowania DP 2043 S z DW 492 w Kłobucku oraz w postaci słupków prowadzących U-1a oraz stalowej bariery ochronnej na łuku przed skrzyżowaniem z ul. Mostową w Kamyku.

Pionowe oznakowanie występuje w postaci znaków: A-1, A-2, A-6a, A-6b, A-6c, A-7, A-16, A-17, A-18a, A-28, A-30, B-1, B-2, B-18, B-20, B-33, B-35, B-36, B-43, B-44, D-1, D-6, D-18, D-42, D-46, D-47, E-2a, E-17a, E-18a, F-6, T-0, T-5, T-23b, T-25a, T-25b i T-27.

Na DP 2043 S wyznaczono 5 przystanków autobusowych w obu kierunkach ruchu. Oznaczone są one tabliczkami przypominającymi znak pionowy D-15. Tabliczki te zlokalizowane są jedynie po północnej stronie drogi, tzn. wskazują jedynie miejsca zatrzymywania się autobusów tylko w jednym kierunku ruchu. Trzy przystanki wyposażone są w wiaty blaszane.

Przedmiotowa droga krzyżuje się z podrzędnymi drogami gminnymi. Większość z nich to drogi gruntowe. Część tych skrzyżowań jest oznakowana.

## 2. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

Droga przebiega całkowicie w terenie zabudowanym pomiędzy miejscowościami Kłobuck i Kamyk, gmina Kłobuck. Stanowi połączenie dróg wojewódzkich nr 491 i 492. Droga powiatowa 2043 S jest drogą klasy Z. Kategoria ruchu KR2. Szerokość jezdni wynosi od 4,9 do 8,0m i wykonana jest z betonu asfaltowego. Wzdłuż drogi, po obu jej stronach, przebiega gruntowe pobocze lub chodniki (jednostronny w m. Kłobuck i obustronny w m. Kamyk). Za poboczem przebiegają rowy odwadniające o zmiennej szerokości i głębokości.

Droga powiatowa 2043 S jest drogą wylotową z miejscowości powiatowej Kłobuck w kierunku miejscowości Kamyk. Odbywa się tu głównie ruch lokalny i niewielki ruch tranzytowy. Droga nie jest głównym szlakiem transportowym. Poruszają się nią lokalni mieszkańcy oraz mieszkańcy okolicznych wsi. Średni dobowy ruch (SDR) wynosi 2800 p/dobę.

## 3. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu powstał w związku z przebudową odcinka DP 2043 S od skrzyżowania z ul. Słoneczną w Kłobucku do skrzyżowania z DW 491.

W km 0+000,00 do 4+112,30 wzdłuż drogi zaprojektowano lewostronny chodnik przyjezdniowy o szer. 2,0m. Następnie do km 4+108,30 chodnik przełożono na prawą stronę. Od km 4+590,80 zaprojektowano drogę o przekroju ulicznym tzn. z obustronnym chodnikiem o szer. 2,0m.

W chodnikach, w miejscach wjazdów na posesje zaprojektowano zjazdy indywidualne i publiczne.

Przyjęto szerokość zjazdów 6,0m, lecz w miejscach gdzie warunki terenowe tego wymagają zjazdy mają szerokość dostosowaną do wymiarów bram wjazdowych na posesje.

Projektuje się rozbudowę przepustu skrzynkowego zlokalizowanego w km 1+260,10. Rozbudowa przewiduje dostawienie po stronie północnej elementów przepustu skrzynkowego o szer. 1,5m wyposażonego w bariery ochronne typu U-12. Na dobudowanym elemencie wykonany zostanie chodnik o szer. 2,0m.

W celu zachowania ciągłości spływu wody w km 4+109,97; gdzie następuje zmiana położenia chodnika, zaprojektowano pod drogą nowy przepust żelbetowy Dn500 o długości 13,0m.

Dla poprawy przepływu wody w km 4+592,80 zaprojektowano komorę przyłączeniową, która połączy wylot przepustu skrzynkowego z okularowym rowem krytym Dn2x600. Budowa komory umożliwi również zachowanie ciągłości chodnika prawostronnego.

Z uwagi na to, że na odc. km 4+200,00 - 4+586,30 pod północnym rowem przebiega sieć wodociągowa, rów ten nie może zostać pogłębiony wystarczająco do odprowadzenia wody z wpustów W34 - W36. Istniejący rów należy jedynie oczyścić z namułu i zarośli oraz wyprofilować jego skarpy i dno (dł. 380,0m) i połączyć z wylotem przepustu zaprojektowanego w km 4+109,97 (na dł. 60,0m).

Wzdłuż projektowanych chodników zlokalizowano wpusty uliczne (W01-W74), z których wody opadowe odprowadzane będą do przeciwległego rowu przykanalikami Dn200. Z uwagi na konieczność podłączenia przykanalika wpustu W19 do przebiegającego pod projektowanym peronem przystanku autobusowego przepustu HDPE Dn400, w miejscu przyłączenia należy zamontować studnię z tworzywa PP Dn425 z włazem typu ciężkiego D400. Na obszarze gęstej zabudowy w miejscowości Kamyk należy zachować funkcjonującą kanalizację deszczową, lecz relokować wpusty uliczne. Nowe wpusty przyłączyć do istn. kanalizacji za pomocą przykanalików Dn200 włączanych do studni lub za pomocą trójników bezpośrednio do kanału.

Dla odwodnienia wpustów W34 - W36 należy pod południowym chodnikiem wykonać rów kryty o śr. Dn300 i długości łącznej 359,5m. Zarurowanie rowu należy włączyć do projektowanej komory przyłączeniowej w km 4+592,80. W celach konserwacji i utrzymania drożności rowu krytego należy zabudować na nim studnie Sr1 - Sr6 o śr. 1000.

Po przeciwnej stronie drogi w stosunku do projektowego jednostronnego chodnika na odcinkach: 0+000,00-2+108,45; 2+218,00-2+680,00 i 2+726,00-4+105,50, należy wykonać odtworzenie lub wyprofilowanie istniejących rowów przydrożnych. Rowy winny mieć głębokość min. 1,0m względem krawędzi pobocza z uwagi na wyloty przykanalików. Spadek podłużny dostosowany do nachylenia terenu. Pod zjazdami na rowach należy wykonać przepusty o długości dostosowanej do szerokości zjazdu, tzn. rura przepustu winna być o min. 1,0m dłuższa na wlocie i wylocie i być ścięta pod kątem 45°. W odległości min. 0,5m na wlocie i wylocie przepustów oraz po 0,5m przed i za wylotem przykanalików wpustów ulicznych rowy należy umocnić otoczkami układanymi na zaprawie cementowej.

#### **4. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

Umieszczenie znaków drogowych w pasie drogowym musi odpowiadać wymaganiom rozporządzenia 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.

**Niniejszy projekt organizacji ruchu NIE wprowadza żadnych zmian w obrębie skrzyżowań z DW 491 i DW 492.**

Z uwagi na uzyskane informacje o przygotowaniach do przebudowy gruntowych dróg gminnych łączących się z DP 2043 S niniejszy projekt przewiduje wykonanie oznakowań skrzyżowań tych dróg. Projektowana stała organizacja ruchu DP 2043 S obejmuje oznakowanie poziome i pionowe.

- a) Na całym odcinku drogi zaprojektowano linie segregacyjne (P-1b, P-1e, P-3a, P-4 i P-6). Na łukach poziomych o ograniczonej widoczności zastosować znaki P-4 i P-3a. Ukształtowanie terenu nie powoduje ograniczenia widoczności na łukach pionowych.
- b) Nad istn. przepustami, gdzie wzdłuż drogi występują betonowo-stalowe bariery, należy wykonać linie krawędziowe P-7a i P-7b na odcinkach o długości 50,0m (po 25,0m od osi przepustu). Podobnie oznaczyć zakręt P15 (km 4+660).
- c) Wzdłuż istniejących jak i projektowanych peronów przystanków autobusowych umieścić na nawierzchni znaki P-17, natomiast na wszystkich peronach umieścić znaki pionowe D-15. Przy wiatkach znak ten zastosować jednostronnie, a na przeciwnych peronach - obustronnie.
- d) Przed wszystkimi istniejącymi i projektowanymi na DP 2043 S przejściami dla pieszych należy wytyczyć linie warunkowego zatrzymania się P-14.
- e) Na drogach podrzędnych, gdzie brak jest zachowanego trójkąta widoczności dla zatrzymania pojazdów ze względu na bliskie zabudowania i ogrodzenia zastosowano znak pionowy B-20. Pierwszeństwo na skrzyżowaniach określać będą znaki pionowe D-1, A-6a, A-6b, A-6c i A-7 lub B-20.
- f) Miejsca do parkowania równoległego pomiędzy ul. Powstańców Śląskich i ul. Krzywą w Kłobucku oznakować za pomocą znaku D-18 z tablicą T-30i.
- g) W związku z budową nowej nawierzchni znaki A-30 wraz z tablicą T-5 o treści „Deformacja nawierzchni drogi na odcinku ...km” należy usunąć.
- h) Na drogach podrzędnych, gdzie istnieją przejścia dla pieszych, należy wykonać odpowiednio linie warunkowego lub bezwarunkowego zatrzymania (P-12 lub P-13) oraz linię segregacyjną P-4.
- i) W związku ze zmianą położenia projektowanego chodnika z krawędzi północnej na południową w km 4+010,00 projektuje się przejście dla pieszych o szerokości 4,0m. Przejście oznakować za pomocą znaków pionowych D-6 oraz poziomych P-10 i P-14. Bezpośrednio przed przejściem w obu kierunkach wytyczyć linię segregacyjną P-4, po 20,0m w obie strony. Analogiczne przejście dla pieszych należy wykonać przed wejściem na teren kościoła w Kamyku.
- j) W obrębie skrzyżowania z ul. Przybyłowską powtarzany znak D-1 winien być pomniejszony do boku o długości 400mm.

Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki z grupy wielkości „średnie”.

Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu przewiduje się na II kwartał 2018r.

## 5. ZESTAWIENIE ZNAKÓW

Projektowane znaki pionowe:

A-1 - 3 szt.	A-2 - 2 szt.	A-6a - 2 szt.	A-6b - 2 szt.	A-6c - 2 szt.	A-7 - 3 szt.
B-20 - 11 szt.	D-1 - 1 szt.	D-1(małe) - 2 szt.		D-6 - 2 szt.	D-15 - 16 szt.
D-18 - 2 szt.	T-6b - 2 szt.	T-30i - 2 szt.			

Projektowane znaki poziome:

P-1b - 2255,0mb;	P-1e - 854,0mb;	P-3a - 1153,1mb;	P-4 - 929,25mb;
P-6 - 1257,1mb;	P-7a - 50,0mb;	P-7b - 349,6mb;	P-10 - 24,0m2;
P-12 - 13,5mb;	P-13 - 21,0mb;	P-14 - 26,5mb;	P-17 - 10 szt.

Przestawiane znaki pionowe:

A-6a - 1 szt.    B-33 - 1 szt.    T-23b - 1 szt.    T-25a - 1 szt.

Likwidowane znaki pionowe:

A-6b - 1 szt.    A-6c - 1 szt.    A-7 - 3 szt.    A-28 - 2 szt.    A-30 - 3 szt.    B-33 - 2 szt.  
T-5 - 3 szt.

Likwidowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

U-1a - 12 szt.    stalowa bariera ochronna/energochłonna - 48,0m.