



*Pracownia Projektowa Niweleta*  
**mgr inż. Tomasz Gacek**  
ul. Jesionowa 14/131  
43-303 Bielsko – Biała  
NIP 937-243-05-52  
Tel. 605 101 900  
Fax: 33 444 63 69  
[www.pracownia-niweleta.pl](http://www.pracownia-niweleta.pl)

*adres do korespondencji:*  
Tomasz Gacek  
ul. Giewont 6/11  
43-316 Bielsko - Biała

## **DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU**

**„Zwiększenie mobilności Subregionu Północnego i dostępu do sieci TEN-T poprzez przebudowę drogi powiatowej na ciągu Mykanów – DK-1 (A-1) – Borowno – Kruszyna – Widzów – DK-91” DP1025.**

**GMINA MYKANÓW – arkusz 1.1 do 1.5**

**GMINA KRUSZYNA – arkusz 1.5 do 1.13**

**INWESTOR: POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W CZĘSTOCHOWIE, UL. SOBIESKIEGO 9, 42-200 CZĘSTOCHOWA**

**ADRES INWESTYCJI: WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE, POWIAT CZĘSTOCHOWSKI  
MIEJSCOWOŚĆ BOROWNO, KRUSZYNA, WIDZÓW.**

**BRANŻA: DROGOWA.**

**STADIUM: PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA: PRACOWNIA PROJEKTOWA NIWELETA**

**mgr inż. Tomasz Gacek**

**43-303 Bielsko Biała, ul. Jesionowa 14/131**

**PROJEKTOWAŁ: mgr inż. Tomasz Gacek**

**upr. nr SLK/3672/PWOD/11**

**SPRAWDZIŁ: mgr inż. Grzegorz Głanowski**

**upr. nr SLK/3645/PWOD/11**

*Spis treści*

1.	Dane ogólne: .....	3
1.1	Przedmiot inwestycji.....	3
1.2	Cel opracowania .....	3
1.3	Inwestor .....	3
1.4	Podstawa opracowania .....	3
1.5	Biuro projektowe: .....	3
2.	Opis stanu istniejącego .....	3
2.1	Stan istniejący.....	3
3.	Stan projektowany .....	4
3.1	Pojazd miarodajny .....	4
3.2	Obciążenie ruchem.....	4
3.3	Rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe – stan projektowany.....	4
3.4	Parametry techniczne projektowanej drogi.....	4
4.	Projekt organizacji ruchu.....	5
5.	Stan projektowany /docelowy/:.....	5

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Dane ogólne:**

#### **1.1 Przedmiot inwestycji**

„Zwiększenie mobilności Subregionu Północnego i dostępu do sieci TEN-T poprzez przebudowę drogi powiatowej na ciągu Mykanów – DK-1 (A-1) – Borowno – Kruszyna – Widzów – DK-91” DP1025.

#### **1.2 Cel opracowania**

Opracowanie będzie stanowiło podstawę do uzyskania zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu.

#### **1.3 Inwestor**

Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie, ul. Sobieskiego 9, 42-200 Częstochowa.

#### **1.4 Podstawa opracowania**

- Opracowanie sporządzono na podstawie:
- Zlecenie inwestora
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1 : 1000
- Inwentaryzacja w terenie
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Ustawa o drogach publicznych
- Ustawa prawo o ruchu drogowym

#### **1.5 Biuro projektowe:**

Pracownia Projektowa Niweleta mgr inż. Tomasz Gacek,  
ul. Jesionowa 14/13, 43-303 Bielsko – Biała.

### **2. Opis stanu istniejącego**

#### **2.1 Stan istniejący**

Przedmiotem projektu jest przebudowa DP 1025S Mykanów – DK-1 (A-1) – Borowno – Kruszyna – Widzów – DK-91 wraz z odwodnieniem. Na całej długości jezdni posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi ubytkami oraz przełomami. Jezdnia obecnie posiada szerokość około 5,50 – do 6,0m. W miejscach przewężeń pobocza jedni są najeżdżane przez pojazdy a tym samym powoduje to ich degradację. Na całej długości występują liczne zjazdy do posesji. Obecnie odwodnienie drogi realizowane jest powierzchniowo, rowami otwartymi oraz rowami krytymi.

W obecnym stanie droga powiatowa 1025S pełni funkcję obsługi przyległej zabudowy. Istniejące parametry na odcinku objętym opracowaniem spełniają wymagania jak dla drogi klasy Z.

### **3. Stan projektowany**

#### **3.1 Pojazd miarodajny**

Jako pojazd miarodajny przyjęto typowy samochód ciężarowy o masie całkowitej do 40t tożsamy z pojazdami obsługi technicznej osiedla (dostawa opału, wywóz śmieci) oraz wozami bojowymi straży pożarnej.

#### **3.2 Obciążenie ruchem**

Obciążenie ruchem układu drogowego - drogi gminne - przyjęto na podstawie jego przeznaczenia. Tym samym dla celów projektowych przyjęto kategorię obciążenia ruchem KR3, przy czym konstrukcja nawierzchni będzie dostosowana do przeniesienia pojedynczych przejazdów pojazdów ciężarowych o nacisku na oś 115kN.

#### **3.3 Rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe – stan projektowany**

W ramach przebudowy DP 1025S projektuje się wykonanie odcinkowo nowej konstrukcji jezdni i chodników. Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego, na odcinku od

- km 13+323 do km 16+107
- km 21+030 do km 22+250
- km 23+210 do km 26+358,

projektuje się ciąg pieszey. Szerokość ciągu pieszego dostosowano do istniejącego terenu będącego własnością inwestora.

Na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza, Kaspra Denhoffa oraz Kościuszki projektuje się skrzyżowanie typu rondo o parametrach jak w pkt. 3.4.

Ukształtowanie wysokościowe jezdni dostosowano do stanu istniejącego uwzględniając dowiązanie do istniejącej zabudowy. Zmiany wysokościowe wynikają z poszerzenia przekroju drogowego oraz korekty spadków podłużnych i poprzecznych.

#### **3.4 Parametry techniczne projektowanej drogi**

Przeznaczeniem inwestycji jest odbudowa DP1025S.

Podstawowe parametry techniczne inwestycji:

Klasa drogi	G1/2 – odc. od km 13+323,00 do km 30+425,00
Klasa drogi:	Z1/2,
Kategoria obciążenia ruchem	KR 3
Prędkość projektowa poza terenem zabudowy	60km/h
Prędkość projektowa w terenie zabudowanym	50km/h
przekrój:	jedno-jezdniowa dwukierunkowa
Szerokość jezdni na prostej:	6,0 m
Pochylenie poprzeczne jednostronne	2% do 4%
Pochylenie poprzeczne daszkowe	2%
Nawierzchnia:	SMA
Chodniki:	kostka betonowa
Parametry projektowanego ronda:	
- średnica zewnętrzna	30,0m

- szerokość jezdni na rondzie	6,0m
- szerokość pierścienia	3,0m
- pochylenia poprzeczne jezdni	2%
- pochylenia poprzeczne na pierścieniu	4%
- liczba wlotów	4
- kąt zwrotu głównej trasy	42°20'24"
- szerokość wlotów	3,50m i 4,00m
- szerokość wylotów	4,00m

#### **4. Projekt organizacji ruchu**

#### **5. Stan projektowany /docelowy/:**

W projekcie zostało uzupełnione istniejące oznakowanie pionowe w rejonach skrzyżowań znakami D-1, A-7, A-3 i B-20 uzupełniono również o znaki ograniczające prędkość w miejscach niebezpiecznych. Na wszystkich przejściach dla pieszych projektuje się dwustronne znaki D-6. Na skrzyżowaniach na których brak jest widoczności zastosowano znak B-20. Rozwiązano również kompleksowo oznakowanie poziome tj. linię osiową oraz na odcinkach gdzie jezdnie nie jest ograniczona krawężnikiem linie krawędziowe. Projekt zakłada przebudowę skrzyżowania ulic Sienkiewicza, Kaspra Denhoffa oraz Kościuszki na skrzyżowanie typu rondo o parametrach jak w pkt. 3.4. Znaki C-9 i C-11 na wyspach należy zastosować z grupy „małej”. W rejonie Urzędu Gminy Kruszyna przesunięto przejście dla pieszych poza obręb skrzyżowania co spowodowało poprawę widoczności pieszych. W km 23+400, km 24+830 oraz km 24+950, zaprojektowano dodatkowe zatoki autobusowe. Oznakowanie poziome projektuje się jako oznakowanie grubowarstwowe. Na odcinkach poza terenem zabudowy zastosowano słupki U-1a. Projektuje się docelowo zastosowanie znaków z grupy średniej (S) wykonanych z folii przyróżmatycznej lub z folii odbłaskowej typu 2. Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. w przekroju ulicznym od 0,5 – 2,0m lub w przypadku chodnika szerszego niż 2,0m należy zastosować znaki na wysięgniku. W przekroju drogowym min. 0,5m od krawędzi korony drogi.

**Stan projektowanej- docelowej organizacji ruchu przedstawia rysunek nr 1.1 do 1.13.**

### **UWAGI DODATKOWE**

- **PRZY USTAWIANIU ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH NALEŻY ZACHOWAĆ SKRAJNIĘ PIONOWĄ I POZIOMĄ.**
- **WSZYSTKIE ZNAKI TYPU /S/ JAKO DOCELOWE NALEŻY WYKONAĆ Z FOLII PRYRóżMATYCZNEJ LUB FOLII ODBŁASKOWEJ DRUGIEJ GENERACJI, TARCZE ZNAKÓW Z PODWÓJNIE GIĘTYMI KRAWĘDZIAMI NA CAŁYM OBWODZIE.**
- **ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW PIONOWYCH OD KRAWĘDZI JEZDNI WYKONAĆ ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI T. J. W PRZEKROJU ULICZNYM OD 0,5 – 2,0M I W PRZEKROJU DROGOWYM MIN. 0,5M OD KRAWĘDZI KORONY DROGI.**

- **KONSTRUKCJE WSPORCZE UŻYTYCH URZĄDZEŃ POWINNY BYĆ STABILNE I NIE POWODOWAĆ ZAGROŻENIA DLA UCZESTNIKÓW RUCHU.**
- **USYTUOWANIE ZNAKÓW POWINNO BYĆ TAKIE, ABY NIE POWODOWAŁO OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI ORAZ BYŁO W MIEJSCACH DOBRZE WIDOCZNYCH.**
- **NA ODWROTNEJ STRONIE TARCZY ZNAKU NALEŻY UMIEŚCIĆ INFORMACJE ZAWIERAJĄCE DANE IDENTYFIKUJĄCE PRODUCENTA ZNAKU, TYP FOLII ODBŁASKOWEJ UŻYTEJ DO WYKONANIA LICA ZNAKU, MIESIĄC I ROK PRODUKCJI ZNAKU**
- **SŁUPKI USTAWIONE W ZIELEŃCACH WINNY BYĆ ZAOPATRZONE W NAKŁADKI GUMOWE CHRONIĄCE PRZED OBRASTANIEM TRAWĄ I UŁATWIAJĄCE KOSZENIE ICH OTOCZENIA”**
- **PROJEKTOWANE TABLICE E-1 NALEŻY ZLOKALIZOWAĆ W MIEJSCACH W KTÓRYCH NIE BĘDĄ OGRANICZAĆ WIDOCZNOŚCI ZNAKÓW I JEZDNI.**