

# PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

w ciągu drogi powiatowej nr 2808L

w ramach zadania pn.:

"Opracowanie dokumentacji projektowej na przebudowę

i rozbudowę drogi powiatowej nr 2808L

Janów Lubelski (ul. Bialska) - Tokary - Huta Turobińska

w gminach Janów Lubelski i Godziszów"

**Odcinek A – km 1+250 → 5+007    Biała - Rataje**



Zamawiający:



**ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH  
W JANOWIE LUBELSKIM**

ul. Bohaterów Porytowego Wzgórza 29  
23-300 Janów Lubelski  
[www.krosno.pl](http://www.krosno.pl)

Projektant:

**PRACOWNIA DROGOWA  
PYLON** Spółka z o.o.

ul. Astrów 10, 40-045 Katowice



**TRAFFIC PROJECT**

ul. Siostry Elżbiety Czackiej 25G  
32-005 Niepołomice  
tel.: 513 163 873  
e-mail: [wojciech@twardzik.pl](mailto:wojciech@twardzik.pl)

mgr inż. Wojciech Twardzik

SPIS TREŚCI:

1.	PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA .....	2
2.	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	2
3.	MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	2
4.	LOKALIZACJA INWESTYCJI ORAZ OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	2
5.	CHARAKTERYSTYKA RUCHU .....	2
6.	OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ .....	3
7.	TERMIN REALIZACJI PROJEKTU.....	4
8.	ZALECENIA I UWAGI OGÓLNE.....	4

SPIS RYSUNKÓW:

RYS. OR	Plan orientacyjny
RYS. 1 - 23	Plany sytuacyjne organizacji ruchu

## 1. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.:

„Opracowanie dokumentacji projektowej na przebudowę i rozbudowę drogi powiatowej nr 2808L Janów Lubelski (ul. Bialska) - Tokary - Huta Turobińska w gminach Janów Lubelski i Godziszów”

Zakres opracowania obejmuje rozwiązania z zakresu stałej/docelowej organizacji ruchu dla odcinka „A” w km 1+250 → 5+007 na odcinku Biała – Rataje.

Celem opracowania jest zaprojektowanie czytelnych i zrozumiałych rozwiązań dla wszystkich uczestników ruchu z zakresu inżynierii ruchu.

## 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Do opracowania niniejszego opracowania wykorzystane zostały następujące akty prawne:

- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2019 poz. 1643)
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735); wraz z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 9 maja 2018 r. – Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 2018, poz 957 ), Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym z dnia 13 czerwca 2019 r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393), wraz z późniejszymi zmianami – Obwieszczenie MIOMSWiA w sprawie ogłoszenia tekstu rozporządzenia MioSWiA w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 26 listopada 2019 r.
- 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. Nr 220, poz. 2181 oraz z 2008r. Nr 67, poz. 413, Nr 126 poz. 813 , Nr 235 poz. 1596).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr1-4

do rozporządzenia 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 (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) wraz z późniejszymi zmianami.

## 3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Wizja w terenie wraz z inwentaryzacją oznakowania,
- Podkłady mapowe w niezbędnym zakresie opracowania.
- Projekt przebudowy drogi objętek zakresem inwestycji

## 4. LOKALIZACJA INWESTYCJI ORAZ OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Odcinek drogi powiatowej objętej przedsięwzięciem położony jest w województwie lubelskim, w powiecie janowskim, w gminie Godziszów od zbiorników na wodę w m. Godziszów do skrzyżowania przedmiotowej drogi z drogą powiatową nr 2304L Stawce – Zdziłowice oraz droga gminną nr 113545L Zdziłowice Trzecie - Chrzanów.

Droga jednojezdniowa dwukierunkowa o szerokości jezdni od 5,5 do 6,00 m o nawierzchni bitumicznej z chodnikiem z prawej strony o szerokości 1,80 m od km ok.13+577 do km ok. 14+179 i lewej od km 14+205 do końca odcinka.

Skrzyżowanie przedmiotowej drogi z drogą powiatową nr 2304L Stawce – Zdziłowice oraz drogą gminną nr 113545L Zdziłowice Trzecie – Chrzanów, z utrudnionym włączeniem się do ruchu drogowego z drogi podporządkowanej.

## 5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji wykonano kontrolne pomiary struktury ilościowej i rodzajowej pojazdów. Wyniki pomiarów przedstawiono w poniższym zestawieniu tabelarycznym.

Tabela Prognoza SDR na kolejne lata użytkowania

Autobusy	samochody osobowe	samochody dostawcze	samochody ciężarowe bez przyczep	samochody ciężarowe z przyczepami	pojazdy silnikowe ogółem
SDR (poj./dobę)	SDR (poj./dobę)	SDR (poj./dobę)	SDR (poj./dobę)	SDR (poj./dobę)	SDR (poj./dobę)
10	1 760	20	20	10	1 810

Na podstawie powyższego zestawienia należy stwierdzić iż na teżenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi jest małe a udział pojazdów ciężkich w ruchu wynosi ok 2%. Natężenie ruchu pieszych w zależności od odcinka należy określić jako małe i umiarkowane. Biorąc po uwagę powyższą analizę należy stwierdzić iż warunki ruchu na odcinku drogi objętej inwestycją są korzystne.

## 6. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi powiatowej 2808L na odcinku pomiędzy Janowem Lubelskim a Zdziłowicami. W ramach przebudowy przewiduje się:

- ✚ wycinkę drzew i zakrzewienia,
- ✚ wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni do wartości wymaganej w rozporządzeniach lub wymiana pełnej konstrukcji w miejscach utraty nośności
- ✚ skorygowanie nienormatywnych łuków poziomych i pionowych do wartości wymaganych w rozporządzeniach
- ✚ przebudowę przepustów pod koroną drogi, które są uszkodzone lub nie spełniają swojego przeznaczenia (po przeprowadzeniu oceny stanu technicznego przepustów),
- ✚ przebudowę przepustów pod zjazdami
- ✚ przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych do posesji, zjazdów gospodarczych na działki przyległe do drogi oraz zjazdów publicznych,
- ✚ remont mostu i budowę kładki dla pieszych przy moście w km ok. 2+098
- ✚ przebudowę skrzyżowań z innymi drogami,
- ✚ odmulenia, odtworzenia i profilowania istniejących rowów z umocnieniem płytami ażurowymi
- ✚ wykonanie ciągu pieszo-rowerowego z prawej strony drogi o szerokości 3,0 m,
- ✚ wymiana poręczy ochronnych zabezpieczających ruch pieszych,
- ✚ wymiana istniejących oraz dostawienie nowych drogowych barier ochronnych w miejscach, gdzie przejechanie poza krawędź drogi poważnie zagraża bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego,
- ✚ przebrukowania istniejących i budowa nowych odcinków chodników ,
- ✚ utwardzenie poboczy gruntowych destruktem z zachowaniem odpowiednich spadków poprzecznych,
- ✚ przebudowa zatok
- ✚ przebudowa lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z przebudowywaną drogą,
- ✚ umocnienie skarp w niezbędnych miejscach,
- ✚ wymiana oznakowania pionowego,
- ✚ wykonanie oznakowania poziomego grubowarstwowego,
- ✚ wykonanie kanału technologicznego w przypadku niezyskania odstępstwa na projekt kanału technologicznego w ciągu pieszo-rowerowym.

Zgodnie z Rozporządzeniem droga posiadać będzie następujące parametry:

- ✚ Klasa techniczna drogi: „Z”
- ✚ Droga: jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa
- ✚ Prędkość projektowa: 40km/h ÷ 60km/h – w zależności od warunków terenowych i parametrów technicznych łuków poziomych „R”
- ✚ Przekrój: uliczny, półuliczny, drogowy
- ✚ Szer. Pasów ruchu: 2 x 3,00 = 6,00 [m] + poszerzenia na łukach poziomych,
- ✚ Nawierzchnia jezdni: bitumiczna
- ✚ Chodniki: szerokości 2,00 [m] z betonowej kostki brukowej
- ✚ Pobocza ulepszone: szerokości 1,00 [m]
- ✚ Skrzyżowania z drogami publicznymi: bitumiczne
- ✚ Zjazdy indywidualne i publiczne: w konstrukcji z kostki brukowej betonowej, asfaltowe, kruszywa
- ✚ Kategoria obciążenia ruchem: KR 2
- ✚ Odwodnienie powierzchniowe: rowy przydrożne, przepusty, wpusty deszczowe

### Do najważniejszych rozwiązań projektowych w zakresie oznakowania pionowego należy:

- ✚ W ciągu drogi głównej na dojeździe do skrzyżowań zaprojektowano znaki D-1, natomiast na wlotach podporządkowanych zaprojektowano zostały znaki A-7 lub B-20 w zależności warunków widoczności oraz charakteru skrzyżowania
- ✚ Na dojeździe do przejść dla pieszych przewidziano ustawienie znaków pionowych D-6. Dodatkowo w obrębie szkoły w m. Biała Druga przewidziano zastosowanie tablic T-27. Na dojeździe do wybranych przejść dla pieszych dodatkowo przewidziano ustawienie znaków A-16.
- ✚ Wzdłuż drogi wojewódzkiej zaprojektowano przystanki komunikacji zbiorowej. Miejsca te oznakowane zostały oznaczone znakami typu D-15.
- ✚ W rejonie istniejących stacji paliw zaprojektowano znaki informacyjne typu D-23.
- ✚ Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej dokonano aktualizacji ostrzegawczych znaków pionowych dostosowując ich lokalizację do obowiązujące prędkości na drodze.
- ✚ W obrębie skrzyżowań o ważniejszym znaczeniu komunikacyjnym przewidziano ustawienie znaków informacji drogowiskazowej.
- ✚ W rejonie granic administracyjnych miejscowości przewidziano ustawienie znaków typu E-17a/18a
- ✚ W obrębie szkoły podstawowej w m. Biała Druga wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h.
- ✚ W obrębie szkoły podstawowej w m. Biała Druga przewidziano ustawienie znaków A-17
- ✚ W obrębie budynku straży pożarnej w m. Biała Druga przewidziano ustawienie znaków A-30 i T-16
- ✚ W rejonie skrzyżowań na których na drogach bocznych istnieje ograniczenie tonażu przewidziano ustawienie w ciągu drogi głównej znaków uzupełniających typu F-6



- Na dojeździe do łuków poziomych utrzymano w stosunku do stanu istniejącego oznakowanie w postaci znaków A-1 / A-4 z jednoczesną zmianą ich lokalizacji dostosowaną do obowiązujących przepisów.
- Utrzymano w stosunku do stanu istniejącego oznakowanie obszarów zabudowanych miejscowości znakami D-42
- Wzdłuż projektowanego ciągu pieszo-rowerowego przewidziano ustawienie znaków C-13/16, C-13a/16a

**Do najważniejszych rozwiązań projektowych w zakresie oznakowania pionowego należy:**

- Na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami zaprojektowane zostało z uwzględnieniem warunków widoczności na bezpieczne wykonanie manewrów wyprzedzania oznakowanie poziome w postaci linii P-1a/b, P-4, P-3a, P-6.
- Na długości oznakowania poziomego w postaci linii segregacyjnych typu P-3a, P-4 w rejonie zjazdów przewidziano zastosowanie linii P-1e o długości 3m. W rejonie skrzyżowań lub kilku zjazdów z drogi następujących w bliskiej odległości od siebie długość linii jest większa w zależności od zapotrzebowania.
- Na długości odcinka drogi nieograniczonej krawężnikiem (przekrój półuliczny lub drogowy) przewidziano zastosowanie oznakowania poziomego krawędziowego w postaci linii ciągłej cienkiej typu P-7d. Na długości zjazdów z drogi zaprojektowano oznakowanie poziome w postaci linii przerywanej cienkiej typu P-7c.
- W rejonie skrzyżowań zaprojektowane zostało oznakowanie poziome w postaci linii zatrzymań typu P-12 lub P-13 w zależności od sposobu podporządkowania skrzyżowania.
- Na wlotach podporządkowanych skrzyżowań, przewidziano zastosowanie oznakowania poziomego w postaci linii segregacyjnej typu P-4.
- Wyznaczone przejścia dla pieszych zarówno w ciągu drogi powiatowej oraz wlotach podporządkowanych skrzyżowań zostały oznaczone oznakowaniem poziomym w postaci linii P-10 oraz P-14.
- W rejonie przystanków komunikacji zbiorowej, które nie zostały wyposażone w zatoki autobusowe przewidziano zastosowanie linii P-17. W przypadku zatok autobusowych, zostały one oddzielone od zasadniczego pasa ruchu linią krawężniową P-7a

**W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zaprojektowano:**

- Wzdłuż całego odcinka zaprojektowano słupki prowadzące U-1a/U-1b na których dodatkowo mieszczono znaki kilometrowe i hektometrowe U-7/ U-8
- W rejonie łuków poziomych zlokalizowanych w obrębie przejazdu kolejowego w km 1+730 przewidziano ustawienie tablic prowadzących U-3e
- Wzdłuż odcinków drogi, gdzie przewiduje się budowę chodników dla pieszych w miejscach, w których występują duża różnica wysokości pomiędzy chodnikiem a przyległym terenem zaprojektowane zostały balustrady typu U-12a. Wysokość projektowanych balustrad

powinna wynosić 1,1 m lub 1,2m w przypadku ich ustawienia wzdłuż projektowanego ciągu pieszo-rowerowego

- W miejscach potrzeby separacji ruchu kołowego od niechronionych uczestników ruchu zaprojektowano wygradzenia typu U-12 (koloru szarego).
- Na jezdni w rejonie szkoły podstawowej w m . Biała Druga w celu uspokojenia ruchu przewidziano zastosowanie prefabrykowanych wysp kanalizujących na których przewidziano ustawienie słupków przeszkodowych typu U-5a oraz znaków C-9/C-10

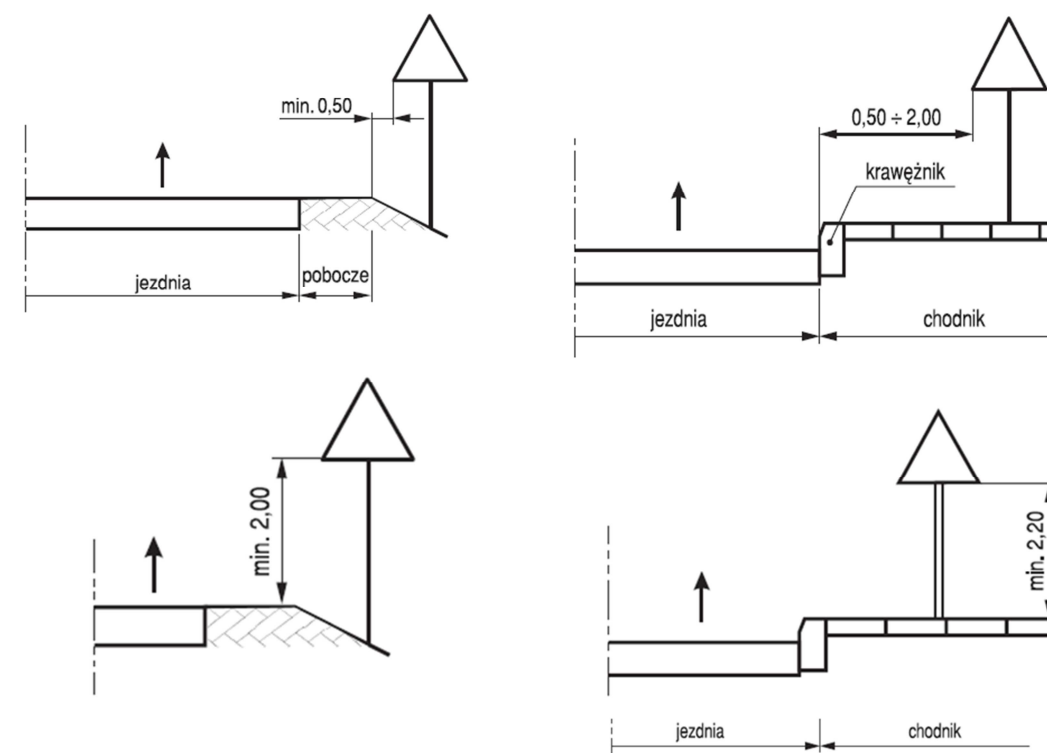
Wszystkie rozwiązania projektowe z zakresu inżynierii ruchu przedstawiono w części graficznej projektu

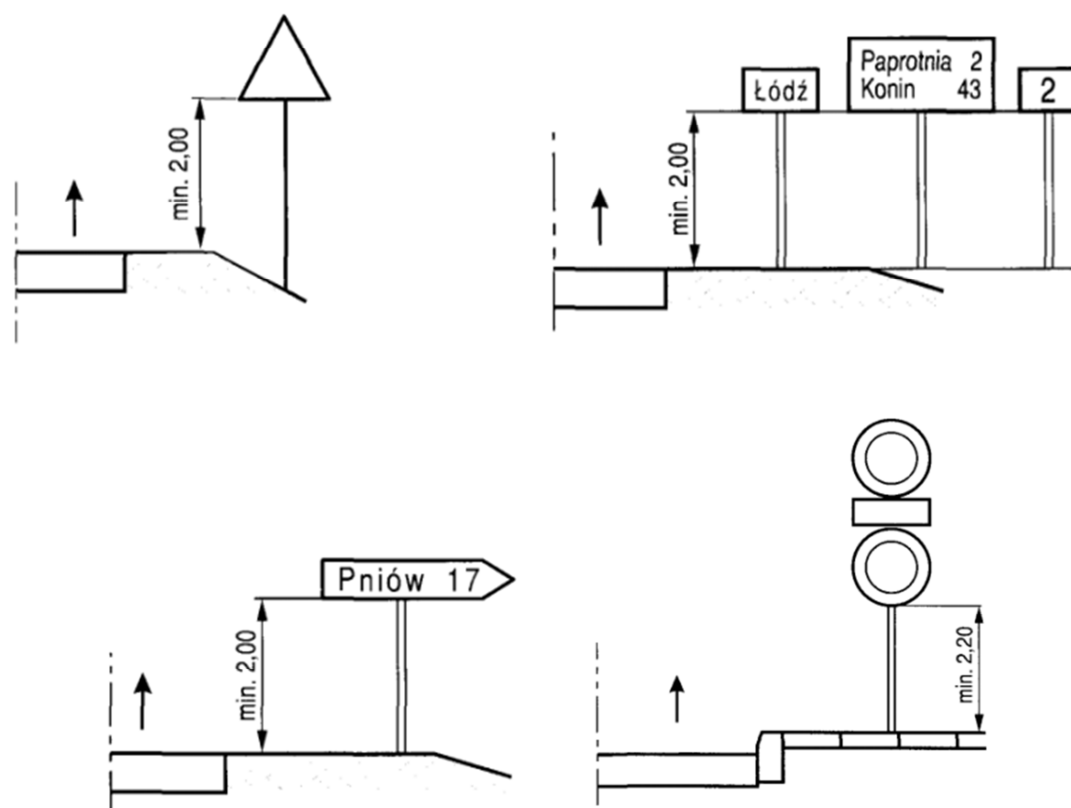
## 7. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu uzależniony będzie od czasu przebudowy przedmiotowego odcinka drogi, który przewidywany jest na okres roku 2023.

## 8. ZALECENIA I UWAGI OGÓLNE

Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczania, odległość od krawędzi drogi) należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami przede wszystkim z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej. W ramach przebudowy przewiduje się wymianę wszystkich tarcz znaków pionowych na nowe. Dopuszcza się pozostawienie znaków istniejących pod warunkiem iż są one w należytych stanie technicznym.





Tarcze nowych znaków pionowych należy wykonać z grupy wielkości znaków „średnich” w ciągu drogi powiatowej nr 1974R. Znaki pionowe oznakowania ciągu pieszo-rowerowego należy wykonać z grupy wielkości znaków mini.

Lica znaków należy wykonać z folii odbłaskowej typu I. Znaki A-7 i B-20 zlokalizowane na wlotach podporządkowanych skrzyżowań oraz znaki typu D-6 należy wykonać z folii odbłaskowych typu II.

Słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych o średnicy min 60mm lub inne zapewniającej stateczność całej konstrukcji. Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać stosowane certyfikaty dopuszczające ich stosowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Oznakowanie poziome należy wykonać w technice oznakowania grubowarstwowego.

Tarcze znaków należy wykonać jako podwójne, zaginane z blachy.