

Inwestycja	Rozbudowa ul. Handlowej w miejscowości Mełgiew, gm. Mełgiew	
Temat opracowania	Stała organizacja ruchu	
Adres obiektu budowlanego	m. Mełgiew, powiat świdnicki, woj. lubelskie	
Stadium	Projekt organizacji ruchu	
Branża	Inżynieria ruchu	
Inwestor	Gmina Mełgiew ul. Partyzancka 2 21-077 Mełgiew	
Jednostka projektowa	Przedsiębiorstwo Inżynieryjne MARGIT Pliszczyn 64 20-258 Lublin	
Autor opracowania	<i>Autor:</i> mgr inż. Jerzy Dobosz	<i>Podpis:</i>
Data	sierpień 2021 r.	

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Podstawa opracowania	4
2. Inwestor	4
3. Zakres opracowania	4
4. Stan istniejący	5
4.1. Lokalizacja, charakterystyka drogi oraz ruchu	5
4.2. Parametry geometryczne drogi – istniejące	6
4.3. Istniejąca organizacja ruchu	6
5. Stan projektowany	6
5.1 Parametry techniczno-użytkowe	6
5.2 Plan sytuacyjny, rozwiązania geometryczne	7
5.3 Projektowana organizacja ruchu	10
6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	11
7. Uwagi końcowe	11
II. CZĘŚĆ GRAFICZNA	12
rys. nr 1 – Plan orientacyjny	
rys. nr 2 – Plan sytuacyjny oznakowania	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 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. 2003 r. nr 220, poz. 2181 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 23 grudnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zmianami),
- aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- projekt budowlany rozbudowy ulicy Handlowej,
- umowa z Gminą Mełgiew,
- wizja lokalna i pomiary w terenie.

2. Inwestor, zarządca drogi.

Inwestor:

Gmina Mełgiew
ul. Partyzancka 2
21-007 Mełgiew

Zarządca drogi: Wójt Gminy Mełgiew

Organ zarządzający ruchem: Starosta Powiatu Świdnickiego w Świdniku

3. Zakres opracowania.

Niniejszy projekt opracowano w zakresie niezbędnym do wprowadzenia stałej organizacji ruchu na ul. Handlowej w związku z projektowaną rozbudową drogi. Projektem organizacji ruchu objęto odcinek od skrzyżowania typu „małe rondo” z ul. 3 Maja, ul. Kościelną i ul. Partyzancką do skrzyżowania z ul. Ogrodową.

4. Stan istniejący.

4.1. Lokalizacja, charakterystyka drogi oraz ruchu.

Lokalizacja, funkcja:

Droga objęta opracowaniem położona jest w miejscowości Mełgiew w powiecie świdnickim na terenie województwa lubelskiego.

Ulica Handlowa rozpoczyna się od skrzyżowania o czterech wlotach typu rondo, które stanowi połączenie przedmiotowej ulicy - drogi gminnej nr 105543 L i dróg powiatowych nr DP 2021 L (ul. Partyzancka i ul. 3 Maja) oraz nr DP 2023 L (ul. Kościelna). Rondo pełni ważną funkcję komunikacyjną - rozprowadzającą ruch z centrum miejscowości w kierunkach:

- powiatu łęczyńskiego – DP 2021 L Mełgiew-Kajetanówka
- m. Lublin – DP 2020 L Lublin-Mełgiew-Zakrzów
- m. Milejów w powiecie łęczyńskim – DP 2023 L Mełgiew-Milejów

Po stronie wschodniej ul. Handlowa łączy się z drogą gminną nr 105541 L – ul. Ogrodową.

Ulica Handlowa pełni funkcję dojazdową do budynków administracji publicznej (urząd pocztowy, urząd gminy Mełgiew) i lokali handlowo-usługowych, a także zapewnia komunikację pieszą i samochodową centrum miejscowości z ul. Ogrodową, w obszarze której znajdują się zabudowania jednorodzinne.

Główny udział w strukturze ruchu mają samochody osobowe oraz piesi.

Nawierzchnia:

Ulica Handlowa jest drogą o nawierzchni twardej na długości około 90 m, wykonanej z płyt betonowych oraz betonu asfaltowego na wlocie ronda. Na pozostałym odcinku ulepszona kruszywem łamanym.

Charakterystyka ruchu:

Natężenie ruchu jest małe ze zwiększonym nasileniem w porach dnia charakterystycznych dla wyjazdów i powrotów ludzi z pracy. W pasie drogi nie ma wystarczającej ilości stanowisk postojowych, co wpływa na zajmowanie przez kierowców powierzchni do tego nie przeznaczonych. Utrudnienia napotykają również piesi poruszający się w kierunku ul. Ogrodowej, ponieważ chodnik wzdłuż ulicy Handlowej kończy w połowie odcinka.

4.2. Parametry geometryczne drogi – istniejące:

W stanie istniejącym w przekroju ulicy znajdują się:

- jezdnia o zmiennej szerokości, utwardzona na odcinku około 90 m
- chodniki, zlokalizowane odcinkowo poza pasem drogowym
- zatoki postojowe dla parkowania prostopadłego dla 7 samochodów osobowych

Szerokość jezdni ulicy Handlowej jest zmienna w zakresie od około 2,50 m do około 6,30 m. Trasa jest kombinacją dwóch odcinków prostych załamanych pod ostrym kątem w łukach o małym promieniu.

4.3. Istniejąca organizacja ruchu.

Oznakowane jest jedynie skrzyżowanie typu rondo z ul. Kościelną (DP 2023 L) oraz ul. 3 Maja i ul. Partyzancką (DP 2021 L). Skrzyżowanie oznakowane jest poziomo i pionowo. Zastrzeżenia budzi zbyt bliskie jezdni ronda usytuowanie przejścia dla pieszych, które wyznaczone jest znakami poziomymi P-10 oraz znakami pionowymi D-6.

5. Stan projektowany.

5.1 Parametry techniczno-użytkowe

➤ ulica Handlowa – DG 105543 L:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| • klasa drogi: | D |
| • kategoria ruchu: | KR2 |
| • prędkość projektowa: | 30 km/h |
| • przekrój: | uliczny 1x2 |
| • szerokość pasa ruchu: | 2,50 m / 3,00 m |
| • szerokość jezdni: | 5,00 m / 6,00 m |
| • pochylenie poprzeczne jezdni: | daszkowe 2% |
| • szerokość poboczy: | 0,75 m |
| • pochylenie poprzeczne poboczy: | 8% |
| • szerokość opaski: | 0,50 m – 0,75 m |
| • pochylenie poprzeczne opaski: | 6% |
| • szerokość chodnika: | zmienna |
| • pochylenie poprzeczne chodnika: | 2% |

➤ ulica Ogrodowa – DG 105541 L - obszar skrzyżowania:

- klasa drogi: **D**
- kategoria ruchu: **KR2**
- prędkość projektowa: **30 km/h**
- przekrój: **drogowy 1x1**
- szerokość jezdni: **3,50 m**
- pochylenie poprzeczne jezdni: **daszkowe 2%**
- szerokość poboczy: **0,75 m**
- pochylenie poprzeczne poboczy: **8%**

5.2 Plan sytuacyjny, rozwiązania geometryczne.

➤ Jezdnia

- ul. Handlowa:

Zaprojektowano dwukierunkową jezdnię ul. Handlowej o długości **155,80 m** i szerokości od **5,00 m** do **6,00 m**. Założono kilometrąz roboczy z początkiem w km 0+000,00 na przecięciu projektowanej osi z pasem drogowym i końcem w km 0+1585,80 na przecięciu projektowanej osi z krawędzią jezdni ulicy Ogrodowej.

- Obszar skrzyżowania z ul. Ogrodową:

Zaprojektowano jezdnię ul. Ogrodowej w obszarze skrzyżowania z ul. Handlową o długości **27 m** i szerokości **3,50 m**.

- Obszar skrzyżowania typu rondo:

Wlot skrzyżowania zaprojektowano o szerokości jezdni **6,00 m**. Wprowadzono promienie relacji skrzętnych **R=7,00 m** (wjazd w ul. Handlową) i **R=9,00 m** (wyjazd z ul. Handlowej).

➤ Pobocza, opaski

- ul. Handlowa:

W przekroju ulicznym ulicy Handlowej zaprojektowano prawostronną opaskę z kruszywa łamanego o szerokości od **0,50 m** do **0,75 m** wzdłuż projektowanego krawężnika.

- Obszar skrzyżowania z ul. Ogrodową:

Wzdłuż jezdni wlotów skrzyżowania ul. Ogrodowej z ul. Handlową, na odcinku przekroju drogowego, zaprojektowano pobocza z kruszywa łamanego o szerokości **0,75 m.**

➤ Chodniki

- Chodnik lewostronny:

- Lokalizacja chodnika: **km 0+000,00 – km 0+155,58**
- Szerokość chodnika: **2,20 m – 3,00 m** (*odcinek od skrzyżowania do 1 zatoki postojowej*)
1,50 m (*odcinek wzdłuż skarpy i 1 zatoki postojowej*)
2,00 m (*chodnik przy krawędzi jezdni, wzdłuż 2 zatoki postojowej*)
2,00 – 6,00 m (*komunikacja piesza w obszarze zatok postojowych*)
- Pochylenie poprzeczne: **2%**
- Spadek podłużny: *zgodny ze spadkiem podłużnym jezdni*
- Odkrycie obrzeży: **0 cm**
- Odkrycie krawężnika: **12 cm** *nad jezdnią i stanowiskiem równoległym*
4 cm *nad stanowiskiem prostopadłym*
2 cm *na długości przejścia dla pieszych*

- Chodnik prawostronny:

- Lokalizacja chodnika: **km 0+000,00 – km 0+006,76** (*dojście do przejścia dla pieszych*)
- Szerokość chodnika: **2,00 m**
- Pochylenie poprzeczne: **2%**
- Spadek podłużny: *zgodny ze spadkiem podłużnym jezdni*
- Odkrycie obrzeży: **0 cm**
- Odkrycie krawężnika: **2 cm** *na długości przejścia dla pieszych*

➤ Parkingi

- Zatoki postojowe – parkowanie równoległe:

- Lokalizacja zatoki: **km 0+024,20 – km 0+036,20**
km 0+096,50 – km 0+144,50
- Usytuowanie stanowiska: **równoległe**
- Ilość stanowisk postojowych: **10 – stanowiska zwykłe**
- Wymiary st. postojowych: **2,50 x 6,00 m – st. zwykłe**
- Pochylenie podłużne: **i% zgodne ze spadkiem podłużnym jezdni**
- Pochylenie poprzeczne: **2% w kierunku jezdni**
- Odkrycie krawężników: **4 cm wzdłuż jezdni**
12 cm wzdłuż chodnika
- Połączenie z jezdnią: **R=2 m**

- Zatoki postojowe – parkowanie prostopadłe:

- Lokalizacja zatoki: **km 0+056,60 – km 0+072,70**
km 0+077,70 – km 0+082,00
- Usytuowanie stanowiska: **prostopadłe**
- Ilość stanowisk postojowych: **7 – stanowiska zwykłe**
1 – stanowisko dla osoby niepełnosprawnej
- Wymiary st. postojowych: **2,50 x 5,00 m – st. zwykłe**
3,60 x 5,00 m – st. dla osoby niepełnosprawnej
- Pochylenie podłużne: **2% w kierunku jezdni**
- Pochylenie poprzeczne: **i% zgodne ze spadkiem podłużnym jezdni**
- Odkrycie krawężników: **4 cm wzdłuż jezdni**
4 cm wzdłuż chodnika
2 cm wzdłuż st. dla osoby niepełnosprawnej
- Połączenie z jezdnią: **R=2 m**

Całkowita liczba stanowisk postojowych:

- **17** stanowisk zwykłych
- **1** stanowisko dla osób niepełnosprawnych

➤ Zjazdy

Zaprojektowano 3 zjazdy, w tym 1 zjazd publiczny w km 0+046,50. Lokalizację i sposób połączenia jezdni zjazdów z jezdnią ulicy Handlowej przedstawiono na rys. nr 2 „Plan sytuacyjny”.

5.3 Projektowana organizacja ruchu.

➤ SKRZYŻOWANIE – RONDO

Oznakowanie pionowe:

- Przewidziano do przestawienia istniejące oznakowanie pionowe, tj. **znak A-7 i C-12**

Oznakowanie poziome:

- Zaprojektowano linię krawężniową prowadzącą jezdnię ronda P-7e oraz linię warunkowego zatrzymania **P-13**
- Wyznaczono przejście dla pieszych za pomocą znaku poziomego **P-10**
- Zaprojektowano przed przejściem dla pieszych od strony ul Handlowej linię **P-14**
- W celu rozdzielenia kierunków ruchu na wlocie skrzyżowania zaprojektowano linię podwójną ciągłą **P-4** o łącznej długości 20 m.

➤ ULICA HANDLOWA

Oznakowanie pionowe:

- Zaprojektowano oznakowanie pionowe wyznaczające zatoki postojowe z parkowaniem prostopadłym, równoległym oraz stanowiskiem dla osoby z niepełnosprawnościami – znaki **D-18 i D-18a** z tabliczkami **T-30b, T-30s i T-29**.

➤ SKRZYŻOWANIE Z UL. OGRODOWĄ

Oznakowanie pionowe:

- Wprowadzono organizację ruchu za pomocą znaków pionowych **D-1 i A-7** z tabliczkami **T-6**, określającymi trasę z pierwszeństwem przejazdu

Projektowaną organizację ruchu wraz z zestawieniem oznakowania przedstawiono na rys. 2.

6 Termin wprowadzenia organizacji ruchu.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do 31 grudnia 2023 r.

7 Uwagi końcowe.

Wszystkie projektowane znaki pionowe należy wykonać w technologii folii odblaskowej typu I oprócz znaku A-7 który należy wykonać z technologii folii odblaskowej typu II zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.). Podczas ustawiania słupków do znaków pionowych szczególną uwagę należy zwrócić na to, aby nie dopuścić do uszkodzenia podziemnych sieci i urządzeń uzbrojenia terenu. Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii oznakowania grubowarstwowego za pomocą mas chemoutwardzalnych o min. okresie trwałości wynoszącym 4 lata.

Wykonawca ma obowiązek wykonać oznakowanie w miejscach wskazanych w projekcie z uwzględnieniem wymagań ww. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Opracował:
mgr inż. Jerzy Dobosz

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA