

I.OPIS TECHNICZNY

1.Podstawa opracowania:

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 12 kwietnia 2011r. zmieniające rozporządzenie w „w sprawie znaków i sygnałów drogowych” (Dz. U. z 12 kwietnia 2011r.) nr 89 poz. 509.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. „w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem” /Dz. U. nr 177 poz. 1729/.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2011r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 28 marca 2011r.) Dziennik Ustaw z 2011r. Nr 89 poz. 508

Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dn. 20. 06.1997r. (tekst jednolity Dz. U. z 2011r.. Nr 89 poz. 508).

Inwentaryzacja znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze.

2. Ustawowe wymagania techniczne drogi:

a) prędkości dopuszczalne (km/godz.):

poza obszarem zabudowanym - 90 km/h;

na obszarze zabudowanym: od godz.5.00 - 23.00 wynosi 50 km

w pozostałych godz. 60 km/h. Natomiast w strefie zamieszkania przez całą dobę 20 km/h;

3. Podstawowe parametry drogi, dla której jest opracowywany projekt organizacji ruchu.

Organizacja ruchu jest projektowana dla drogi: Nr 3260 L od km 09 +126 do km 21 + 989

a) kategoria drogi: droga powiatowa

b) klasa drogi: od km 09 +126 do 15 + 244 -„Z”, od km 15+244 do km 19+362 -„I”, od km 19+362 do km 21+989-„Z”.

4. Charakterystyka drogi.

1) Długość drogi; długość drogi w granicach powiatu zamojskiego: 13 + 432,88

2) Szerokość drogi:

Szerokość jezdni wynosi od 5,5 do 8 m co zezwala na organizację ruchu dwukierunkowego na drodze, szerokość pobocza - 1 m.

3)Ilość pasów ruchu:

Droga jedno jezdniowa o co najmniej dwóch pasach ruchu.

4)Umiejscowienie chodników:

Chodniki znajdują się w obrębie miejscowości Krasnobród. Chodnik projektowany na odcinku od km 21-720 do km 21+902

5)Umiejscowienie poboczy (ich rodzaj): Pobocze ziemne o szerokości 1m ulepszone kruszywem lub destruktem na szerokości 0,5m.

6)Rodzaj nawierzchni jezdni (jeśli nie jest jednorodna określić dla poszczególnych odcinków):

Projektuje się wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o parametrach zgodnych z polskimi normami budowlanymi. Stąd też projektuje się usunięcie znaków informujących o ubytkach.

7)Nośność jezdni:

Po wykonaniu nowych warstw bitumicznych nośność jezdni wyniesie 100kN/oś

8)Usytuowanie zwężeń i odcinków poszerzonych jezdni:

Szerokość jezdni waha się od 5,5m do 8m. Miejsca zwężeń jezdni oznakowano znakiem A-12a.

9)Usytuowanie skrzyżowań z innymi drogami publicznymi:

-W km 09+393 skrzyżowanie z drogą powiatową 3285L.

-W km 10+265 skrzyżowanie z drogą gminną.

-W km 16+088 skrzyżowanie z drogą gminną.

-W km 16+136 skrzyżowanie z drogą powiatową 3262L.

-W km 16+213 skrzyżowanie z drogą gminną.

-W km 16+225 skrzyżowanie z drogą gminną.

- W km 17+124 skrzyżowanie z drogą powiatową 3261L.

- W km 17+404 skrzyżowanie z drogą gminną.

- W km 17+420 skrzyżowanie z drogą gminną.

- W km 17+487 skrzyżowanie z drogą gminną.

- W km 17+557 skrzyżowanie (rondo) z droga powiatową 2949L.

- W km 17+821 skrzyżowanie z droga powiatową 3264L.

- W km 18+855 skrzyżowanie z drogą gminną.

-W km 20+539 skrzyżowanie z drogą powiatową 3252L.

-W km 21+988,88 skrzyżowanie z drogą wojewódzką 849.

a) określenie kierunkowskazów:

w km 09+391 - znak E-4 obustronny (Zielone 1)

w km 16+100 - znak E-2a (Zamość, Sumin)

-w km 16+137 - znak E-2a, (Tomaszów Lub. Sumin)

w km 17+125 - znak E-4> obustronny, (Szur)

w km 17+410-znak E-I (Zamość; Długi Kąt)

-w km 17+686 - znak E-I, (Tomaszów Lub., Długi Kąt)

-w km 17+821 - znak E-4, obustronny, (Grabnik 1)

w km 20+485 - znak E-2a (Jacnia, Zamość, Zwierzyniec)

-w km 20+565 znak E-4 (Zwierzyniec 19)

-w km 20+603 znak E-2a (Krasnobród, Tomaszów Lub., Zwierzyniec)

-w km 21+845 - znak E-2a, (Józefów, Zamość)

b) określenie warunków obowiązkowego zatrzymania na skrzyżowaniu:

Na przedmiotowej drodze nie zachodzi potrzeba wprowadzania nakazu obowiązkowego zatrzymania.

c) określenie pierwszeństwa przejazdu przez skrzyżowanie:

Przedmiotowa droga jest nadrzędna wobec dróg powiatowych 3285L, 3262L, 3261L, 3264L, 3252L oraz wszystkich dróg gminnych, z którymi się krzyżuje. Jest również nadrzędna względem drogi wojewódzkiej 849.

d)ustalenie skrzyżowań dróg bez nadawania pierwszeństwa: brak potrzeby

10)Usytuowanie jednopoziomowych skrzyżowań z torami pojazdów szynowych:

Nie występują skrzyżowania z torami kolejowymi.

11) Usytuowanie tuneli, mostów, przepustów wodnych, promów rzecznych i innych obiektów nie zapewniających skrajni drogi:

Mosty usytuowane są w km:

a)W km 17+665, w miejscowości Krasnobród, na rzece Wieprz. Długość mostu 15,230m. Nośność całkowita mostu wynosi 30 ton. Most jest zabezpieczony barierkami.

b)W km 21+931, w miejscowości Jacnia, na rzece Jacenka. Most jest zabezpieczony barierkami. Długość mostu wynosi 8,5m. Nośność całkowita mostu wynosi 30 ton.

12)Usytuowanie torów nisko lecących statków powietrznych: Nie występują.

13) Przebieg drogi:

a) obszary zabudowane:

Droga przebiega przez miejscowości: Zielone, Krasnobród, Jacnia. Obszary zabudowane są prawidłowo oznakowane znakami D-42 i D-43.

b) strefy zamieszkania: brak

usytuowanie szkół, przedszkoli, żłobków: Szkoła znajduje się w miejscowości Zielone -w km 09+960.

usytuowanie siedzib Policji, PSP:

Wjazd na teren siedziby straży znajduje się w km 14+050 po prawej stronie drogi.

e) usytuowanie szpitali, przychodni, stacji krwiodawstwa, pogotowia ratunkowego:

Przychodnia zdrowia znajduje się w miejscowości Krasnobród w km 16+930, po lewej stronie drogi.

14) Usytuowanie niebezpiecznych łuków poziomych:

Na przedmiotowej drodze występują niebezpieczne łuki poziome. Są one odpowiednio oznakowane znakami A-1, A-2, A-3, A-4 oraz tabliczkami T-2 i T-4.

15) Usytuowanie niebezpiecznych łuków pionowych: brak

16) Usytuowanie nierówności na drodze:

Na niektórych odcinkach drogi występują liczne ubytki. Odcinki te są oznakowane znakami A-30 wraz z tabliczkami „Ubytki”. W związku z przebudową projektuje się usunięcie w/w znaków.

17) Usytuowanie stromych podjazdów, serpentyn, spadających odłamków skalnych:

brak

18) Usytuowanie miejsc poboru piasku, żwiru, itp. materiałów: brak

19) Odcinki dróg na których może wystąpić zagrożenie w ruchu spowodowane częstym występowaniem silnych bocznych wiatrów: brak

20) Usytuowanie miejsc poza obszarami zabudowanymi gdzie zastosowano sygnalizację świetlną: nie dotyczy

21) Usytuowanie odcinków o ograniczonej widoczności: brak

Usytuowanie innych miejsc, w których może dojść do wzrostu zagrożenia w ruchu drogowym: brak

22) Usytuowanie znaków aktywnych

Projektuje się oznakowanie przejścia dla pieszych w km 19+014 znakiem D-6 na wysięgniku wraz z pulsatorem i podświetleniem przejścia dla pieszych.

5. Charakterystyka ruchu.

1. Usytuowanie urządzeń monitorujących ruch pojazdów:

Na wymienionej drodze nie występują urządzenia monitorujące ruch pojazdów.

2. Usytuowanie odcinków/ miejsc niebezpiecznych określonych na podstawie analizy zdarzeń drogowych:

Biorąc pod uwagę dane dotyczące kolizji i wypadków z 2010r. (miejsca i przyczyny tych zdarzeń) nie można wskazać odcinków ani miejsc szczególnie niebezpiecznych.

3. Usytuowanie miejsc dla ruchu pieszych;

Chodniki znajdują się w obrębie miejscowości Krasnobród. Na pozostałych odcinkach drogi piesi poruszają się poboczem drogi.

4. Usytuowanie miejsc ruchu zwierząt domowych:

Zwierzęta domowe (krowy, konie) hodowane są w miejscowościach: Zielone, Krasnobród, Jacnia.

5. Usytuowanie miejsc dla ruchu rowerzystów:

Ruch rowerowy odbywa się po wymienionej drodze.

6. Usytuowanie miejsc ruchu dzikich zwierząt:

W związku z tym, iż przedmiotowa droga przebiega przez dość duże kompleksy leśne, które są siedzibą dzikiej zwierzyny, odcinki te są odpowiednio oznakowane znakami A-18b oraz tabliczkami "T-2"

7. Usytuowanie miejsc:

a) parkowania pojazdów:

Miejsca do parkowania pojazdów znajdują się w miejscowości Krasnobród i zostały oznaczone znakami D-18

b) przystanków komunikacji publicznej:

Przystanki komunikacji publicznej znajdują się w kilometrach:

- 10+061 po prawej stronie drogi – z peronem

- 10+155 po lewej stronie drogi – z peronem

- 10+800 po prawej stronie drogi – pobocze

- 10+826 po lewej stronie drogi – z peronem

- 11+776 po prawej stronie drogi – z peronem

- 11+802 po lewej stronie drogi – z peronem

- 14+468 po prawej stronie drogi – z peronem

- 14+528 po lewej stronie drogi – z peronem

- 15+377 po lewej stronie drogi – z peronem

- 15+419 po prawej stronie drogi – z peronem
- 16+090 po prawej stronie drogi – zatoka z peronem
- 17+040 po lewej stronie drogi – zatoka z peronem
- 17+065 po prawej stronie drogi – zatoka z peronem
- 18+970 po lewej stronie drogi – zatoka z peronem
- 19+056 po prawej stronie drogi – zatoka z peronem
- 20+490 po lewej stronie drogi – z peronem
- 20+580 po prawej stronie drogi – z peronem

c) niebezpiecznych powodowanych przez zatrzymujące się lub parkujące pojazdy: Nie występują.

8) Średni dobowy ruch na drodze: Zarząd Dróg Powiatowych nie posiada aktualnych danych.

9) Struktura rodzajowa ruchu na drodze: Na drodze występuje ruch samochodów osobowych będących w posiadaniu miejscowej ludności.

10) Charakter ruchu:

Na drodze dominuje ruch gospodarczy - samochody osobowe i ciężarowe bez przyczep.

6. Wnioski z oceny bezpieczeństwa ruchu na drodze.

Według danych za 2010 rok na drodze wydarzyło się 11 kolizji i 2 wypadki - 3 rannych. Przyczyny kolizji to nieprawidłowe wymijanie, nieprawidłowe cofanie, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu oraz zwierzęta na drodze. Przyczyną wypadków było nieprawidłowe zawracanie oraz wyskoczenie pasażera z pojazdu.

7. Opis rozwiązań projektowych wraz z uzasadnieniem wprowadzonych zmian.

W związku z przebudową drogi zachodzi potrzeba wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu. Zakres zmian stanowi część graficzna projektu.

8. Zalecenia i uwagi końcowe

1. Projekt wdrożyć stosując znaki o wielkości „średnie”, z wyjątkiem drogowskazów tablicowych,

2. Drogowskazy tablicowe umieszczać na znakach „małych”,

3. Znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejsze niż znaki średnie.
 4. Do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe typu 1, w przypadku umieszczania znaku nad jezdnią typ 2. Na odwrotnej stronie tarczy znaku i tabliczki umieścić dane identyfikujące producenta, typ folii odblaskowej, z której wykonano lico znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.
 5. Dopuszcza się stosowanie folii odblaskowo - fluorescencyjnej żółto - zielonej lub pomarańczowej do wykonania lic znaków: A-10, A-14, A-17, A-30 oraz tabliczki T-27 zlokalizowanych w miejscach szczególnie niebezpiecznych.
 6. Następnym znak umieszczać za poprzedzającym w odległości co najmniej:
 - 20 m. na odcinkach drogi o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
 - 10 m na pozostałych odcinkach drogi.
 7. Zezwala się z uwagi na konieczność spowodowaną względami lokalnymi umieszczać dwa lub trzy znaki na jednym słupku, umieszczając je w układzie pionowym lub poziomym. (1.5.2.)
 8. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni a na łukach poziomych skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.
 9. Na odcinkach drogi z poboczami znaki umieszczać w odległości nie mniejszej niż 5 m od krawędzi korony drogi.
 10. Na odcinkach drogi z poboczami utwardzonymi, znaki umieszczać w odległości co najmniej 0,5 m od krawędzi pobocza.
 11. Znaki umieszczać na wysokości określonej w tabeli 1.11 na s. 24
- Znaki ostrzegawcze od miejsc niebezpiecznych umieszczać w odległości:
- na odcinkach drogi o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h - 150 m do 300 m,
 - na pozostałych odcinkach drogi do 100 m za wyjątkiem znaku A-7,
 - znak A-7 umieszczać wg zasad określonych w punkcie 2.2.8. na s. 37,
13. Pierwszeństwo należy nadawać drogom wyższych kategorii, przy równorzędnych kategoriach drodze o większym natężeniu ruchu, przebiegają linie komunikacji publicznej lub wynika to z cech geometrycznych skrzyżowania.
 14. Termin wprowadzenia organizacji ruchu: czwarty kwartał 2017.