

Egz. nr

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa inwestycji:

**Przebudowa drogi powiatowej nr 4101W
(ul. Fabryczna i ul. Faszczyka)
na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 579 w kierunku południowym**

Inwestor:

Zarząd Powiatu Warszawskiego Zachodniego
ul. Poznańska 129/133 05-850 Ożarów Mazowiecki

Jednostka
projektowania:


Drogowo Pracownia Projektowa

ul. Poniatowskiego 31
05-074 Hipolitów
tel. 516 745 202

biuro@sdpp.pl
www.sdpp.pl
NIP: 946 217 33 89

Projektant

Data opracowania

Podpis:

mgr inż. JAROSŁAW PAROL
Decyzja Nr 2/10
projektowanie bez ograniczeń
w specjalności drogowej

10 kwietnia 2017

1) PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 4101W (ul. Fabryczna i ul. Faszczycka) na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 579 w kierunku południowym.

2) CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ DROGI I RUCHU NA DRODZE

ul. Faszczycka i ul. Fabryczna (DP4101W)

Istniejąca droga jest drogą powiatową klasy Z. Cały odcinek znajduje się w obszarze zabudowanym. Prędkość dopuszczona znakami wynosi $V_o=50$ (60) km/h. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna ma szerokość jezdni 5,5m - 6,2m. Spadek poprzeczny jezdni jest jednostronny 2%. Chodniki zlokalizowane są naprzemiennie po jednej stronie drogi i posiadają szerokość ok. 1,5m – 1,6m. Odwodnienie drogi realizowane jest przez rowy jednostronne, które są częściowo zamulone. Wzdłuż drogi zlokalizowane są zjazdy.

Droga powiatowa nr 4101W stanowi połączenie miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.

Istniejący ruch kształtuje się na poziomie KR2.

Ruch pieszych odbywa się chodnikami.

Ulica nie prowadzi ruchu komunikacji zbiorowej.

skrzyżowanie z DG410151W

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 0+209. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 73° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 4m.

skrzyżowanie z ul. Uśmiech (DG410847W)

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 0+321. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 57° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 8m.

skrzyżowanie z ul. Słoneczną (DG410834W)

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 0+428. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 59° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 8m.

skrzyżowanie z DG410152W

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 0+487. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 85° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 4m.

skrzyżowanie z ul. Faszczycą (DG410169W)

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 0+530. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 56° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 4m.

skrzyżowanie z ul. Kwiatów Polnych (DG410190W)

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 0+638. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 88° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 8m.

skrzyżowanie z ul. Mokra (DG410803W)

Skrzyżowanie zwykłe zlokalizowane jest w km 1+045. Pierwszeństwo przejazdu ustalone jest na drogę powiatową. Droga podrzędna jest drogą gminną klasy L. Kąt przecięcia osi dróg wynosi 85° . Ukształtowanie krawędzi zrealizowane jest łukami kołowymi o promieniu 8m.

3) CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ DROGI

Dane wyjściowe do projektowania

Przebudowywany odcinek posiada kategorię drogi powiatowej i klasę Z.

Cały odcinek drogi znajduje się w obrębie obszaru zabudowanego.

Prędkość projektowa wynosi $V_p=50$ km/h.

Prędkość dopuszczona znakami wynosi $V_o=50$ (60) km/h.

Na podstawie przeprowadzonej analizy ustalono kategorię ruchu KR2 (za wyjątkiem skrzyżowania z ul. Moką gdzie wyznaczono kategorię ruchu KR3).

Jezdnia

Projektowana jezdnia będzie miała nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,8m.

Pasy ruchu będą miały szerokość 2,9m. Szerokość pasów ruchu zmniejszono (w stosunku do wymaganych 3,0m) z uwagi na konieczność zastosowania urządzeń uspokajających ruch, tj. zwężenie pasów ruchu, wyspy kanalizujące, małe rondo).

Pochylenia poprzeczne

Na całej długości jezdni będzie posiadała jednostronny spadek poprzeczny – 2%. Na odcinkach prostych spadek jednostronny zastosowano z uwagi na uzyskiwanie korzystnych warunków odprowadzenia wód opadowych. Na odcinkach krzywoliniowych zastosowany spadek 2% uwzględnia konieczność zastosowania urządzeń uspokajających ruch, tj. zwężenie pasów ruchu, wyspy kanalizujące, małe rondo).

Oś jezdni w planie

Geometria drogi w planie składa się w większości z odcinków prostych połączonych wierzchołkami o kącie załamania $<1^\circ$. Minimalny promień łuku poziomowego $R=24$ m, zaprojektowano w obrębie skrzyżowania z ul. Faszczycą DG410169W km 0+530).

Niweleta jezdni

Niweletę zaprojektowano w nawiązaniu do istn. terenu i zabudowy.

Niweleta składa się większości z odcinków prostych połączonych wierzchołkami o różnicy spadków $<1^\circ$.

Pobocza

Na całym odcinku drogi zaprojektowano pobocza o szerokości 1,0m i spadku poprzecznym 6%.

Chodniki

W ul. Fabrycznej od km 0+000 do km 0+180 przy jezdni, po stronie lewej zlokalizowany jest chodnik o szerokości 1,5m. Z uwagi na bardzo dobry stan techniczny chodnika oraz fakt, że objęty jest on gwarancją powykonawczą, przebudowa drogi nie obejmuje przebudowy w/w chodnika.

Na odcinku od km 0+180 do km 0+204 przy jezdni, zaprojektowano chodnik obustronny o szerokości 2,0m.

Na odcinku od km 0+204 do skrzyżowania z ul. Kwiatów Polnych (km 0+638) przy jezdni, po stronie prawej zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0m.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Kwiatów Polnych (km 0+638) do skrzyżowania z ul. Mokłą (km 1+020) po stronie prawej zaprojektowano odsunięty chodnik o szerokości 1,5m.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Faszczycą (km 0+530) do skrzyżowania z ul. Mokłą (km 1+020) przy jezdni, po stronie lewej zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0m.

Skrzyżowania

skrzyżowanie z DG410151W

W km 0+209 na skrzyżowaniu z DG410151W zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla DP4101W. Kąt przecięcia osi dróg wyniesie 73° . Krawędzie jezdni ukształtowano łukami kołowymi o promieniu 8m i 6m. Ukształtowanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do DP4101W.

skrzyżowanie z ul. Uśmiech (DG410847W)

W km 0+321 na skrzyżowaniu z ul. Uśmiech zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla DP4101W. Kąt przecięcia osi dróg wyniesie 90° . Krawędzie jezdni ukształtowano łukami kołowymi o promieniu 8m. Ukształtowanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do DP4101W. Projekt przebudowy ul. Uśmiech objęty jest odrębnym opracowaniem.

skrzyżowanie z ul. Słoneczną (DG410834W)

W km 0+428 na skrzyżowaniu z ul. Słoneczną zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla DP4101W. Kąt przecięcia osi dróg wyniesie 90° . Krawędzie jezdni ukształtowano łukami kołowymi o promieniu 8m. Ukształtowanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do DP4101W. Projekt przebudowy ul. Słonecznej objęty jest odrębnym opracowaniem.

skrzyżowanie z DG410152W

W km 0+487 na skrzyżowaniu z DG410152W zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla DP4101W. Kąt przecięcia osi dróg wyniesie 84° . Krawędzie jezdni ukształtowano łukami kołowymi o promieniu 8m. Ukształtowanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do DP4101W.

skrzyżowanie z ul. Faszczycą (DG410169W)

W km 0+538 na skrzyżowaniu z ul. Faszczycą zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla DP4101W. Kąt przecięcia osi dróg wyniesie 82° . Krawędzie jezdni ukształtowano łukami kołowymi o promieniu 8m. Ukształtowanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do DP4101W.

skrzyżowanie z ul. Kwiatów Polnych (DG410190W)

W km 0+638 na skrzyżowaniu z ul. Kwiatów Polnych zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla DP4101W. Kąt przecięcia osi dróg wyniesie 88° . Krawędzie jezdni ukształtowano łukami kołowymi o promieniu 8m.

Ukształtowanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do DP4101W. Projekt przebudowy ul. Kwiatów Polnych objęty jest odrębnym opracowaniem.

skrzyżowanie z ul. Mokrej (DG410803W)

Z uwagi na prognozowany wzrost ruchu pojazdów w ciągu ul. Mokrej (w związku z planowaną przebudową drogi wojewódzkiej nr 579), w km 1+045 zaprojektowano rondo. Projektowane rondo znacznie poprawi warunki bezpieczeństwa ruchu przy założeniu równomiernego natężenia ruchu na wlotach.

Zaprojektowano średnicę zewnętrzną 22m. Średnica ta dobrana została z uwagi na zwartą zabudowę występującą w najbliższej okolicy. Wybór średnicy zewnętrznej 26m spowodowałby nadmierne zbliżenie do istniejącej zabudowy (ok. 2-3m). Na projektowanym rondzie przewidywany udział pojazdów ciężarowych i autobusów w potoku ruchu będzie niewielki <3%.

Zaprojektowano średnicę wyspy środkowej 5m. Średnica ta została dobrana z uwagi na konieczność zapewnienia przejezdności ronda przez samochody ciężarowe z naczepą oraz z uwagi na konieczność zapewnienia minimalnej szerokości pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo.

W celu zapewnienia prawidłowych odchyłeń trasy pojazdów podczas jazdy na wprost, wokół wyspy środkowej zaprojektowano powierzchnię wyłączoną z ruchu o średnicy zewnętrznej 10m.

W celu zapewnienia przejezdności dla pojazdów skręcających w prawo, zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu w sektorach południowo-zachodnim i północno-wschodnim.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, na wschodnim i południowym wlocie zaprojektowano azyle dla pieszych.

Projekt przebudowy ul. Mokrej objęty jest odrębnym opracowaniem.

Po przebudowie drogi wojewódzkiej nr 579 oraz po przebudowie ul. Mokrej, przebieg drogi powiatowej zostanie zmieniony. Odcinek ul. Fabrycznej pomiędzy rondem, a drogą wojewódzką nr 579 zostanie zaślepiony, a nowy przebieg drogi powiatowej poprowadzony zostanie południowym fragmentem ul. Mokrej.

Zjazdy

Na całym odcinku drogi zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów.

Zjazdy zaprojektowano w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z ich usytuowania i przeznaczenia. W szczególności parametry zjazdów dostosowano do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze i gabarytów pojazdów, dla których są one przeznaczone. W km 0+108, 0+175, 0+372, 0+420, 0+917 i 0+956 zaprojektowano zjazdy publiczne.

Projektowane zmiany w oznakowaniu przedstawiono na załączonych rysunkach.

4) TERMINY

Inwestycja zostanie zrealizowana w dwóch etapach.

Podział na etapy spowodowany jest koniecznością dostosowania harmonogramu robót do terminu realizacji przebudowy drogi wojewódzkiej nr 579.

W ETAPIE 1 wykonana zostanie przebudowa drogi powiatowej od km 0+000 do km 0+985 (etap nie obejmuje skrzyżowania z ul Mokrą i końcowego odcinka ul. Fabrycznej)

Powyższy etap został przedstawiony na rysunkach nr 1 i 2.

Przewidywany termin realizacji ETAPU 1 to :

- 1 października 2017 r.

Następnie zrealizowany zostanie ETAP 2.

Realizacja ETAPU 2 jest ściśle związana jest z realizacją inwestycji

„Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu” .

oraz inwestycji:

„Przebudowa ul. Mokrej”.

Powyższy etap został przedstawiony na rysunku nr 3.

Przewidywany termin realizacji powyższych inwestycji oraz ETAPU 2 to :

- 1 października 2018 r.