

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <i>Temat:</i>              | Przebudowa drogi  |
| <i>Obiekt:</i>             | <b>Droga powiatowa nr 3471D<br/>m. Świdnik</b>                          |
| <i>Zarządzający drogą:</i> | Powiat Kamiennogórski<br>ul. Wł. Broniewskiego 15, 58-400 Kamienna Góra |
| <i>Projektant:</i>         | Krystyna Mazanik<br>UAN.V-7342/3/272/94                                 |

---

### ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- Opis techniczny
- Mapa orientacyjna w skali 1 : 25 000
- Część rysunkowa odcinków drogi:  
Rys. nr 1 - 2. Stała organizacja ruchu na mapie zasadniczej w skali 1 : 500

Kwiecień 2022 r.

## KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

Przebudowa drogi powiatowej nr 3471 D, m. Świdnik - stała organizacja ruchu

---

***Opinia Komendanta Powiatowego Policji w Kamiennej Górze***

***Opinia zarządu dróg powiatowych w Kamiennej Górze***

***Zatwierdzenie przez Starostę Powiatu Kamiennogórskiego***

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest stała organizacja ruchu po przebudowie drogi powiatowej nr 3471D w miejscowości Świdnik.

## 2. DANE OGÓLNE

Zarządzający drogą: Powiat Kamiennogórski z/s przy ul. Wł. Broniewskiego 15,  
58-400 Kamienna Góra

Obiekt: Droga powiatowa nr 3471D m. Świdnik

Branża: Drogowa - stała organizacja ruchu drogowego

## 3. PODSTAWA OPRACOWANIA

Zamówienie zarządzającego drogą: Powiat Kamiennogórski, ul. Wł. Broniewskiego 15,  
58-400 Kamienna Góra.

### MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- PZT na mapie sytuacyjno – wysokościowej w skali 1: 500
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j.: Dz.U. z 2017 r. poz.784)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. 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 z późn. zm.)
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j.: Dz.U. z 2016 r. poz.124)
- wizja w terenie i ustalenia z Inwestorem

## 4. CHARAKTERYSTYKA DROGI

Opracowaniem objęty jest odcinek drogi powiatowej nr 3471D relacji Świdnik - Płonina na terenie powiatu kamiennogórskiego, tj. od drogi wojewódzkiej nr 328 do granicy powiatu jaworskiego.

Parametry przebudowanego odcinka drogi:

jezdnia - jednopasowa szerokości 3,0m,

jezdnia - dwupasowa szerokości 5,0m,

pobocza utwardzone kostką kamienną na szerokości 0,50 - 0,75m,

odwodnienie - rowy.

W ciągu drogi znajdują się skrzyżowania z drogami gminnymi i przejazd kolejowy kat D.

Natężenie ruchu drogowego jest małe.

## 5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Ponieważ droga przebiega zakrętami na całej długości od drogi wojewódzkiej w Świdniku do drogi powiatowej w Płoninie, oznakowana została znakami ostrzegawczymi A-3 i A-4 z tabliczkami T-2 uwzględniającymi całą długość drogi na terenie obydwóch powiatów. Uzupełniono brakujące oznakowanie skrzyżowań z utwardzonymi drogami gminnymi.

Wprowadzono urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie barier i balustrad.

Zakręt o dużym kącie zwrotu przed miejscowością Świdnik od strony Płoniny wyposażono w tablicę prowadzącą U-3d. Prawidłowo oznakowany przejazd kolejowo-drogowy uzupełniono o słupki prowadzące U-1a tylko z jednej strony, gdzie warunki terenowe pozwalają na ich umieszczenie.

## 6. WARUNKI TECHNICZNE I ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW I URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

### 6.1. Znaki drogowe

Na drogach powiatowych należy stosować znaki drogowe wielkości średnie.

Do wykonania lic znaków należy stosować folię odbłaskową typu 1, a w przypadku znaków A-7 "ustąp pierwszeństwa" i B-20 "stop" folię odbłaskową typu 2.

Projektowane oznakowanie należy umocować na słupkach stalowych średnicy 60,3mm. Znaki należy umieścić w odległości 0,50 - 1,50m od krawędzi utwardzonego pobocza na wysokości 2,20m od poziomu pobocza. Lokalizacja znaków powinna być zgodna ze wskazaną na załączonym rysunku.

#### 6.2. Drogowe bariery ochronne

Zadanie obejmuje zainstalowanie kompletnych systemów nowych barier zaprojektowanych na wyznaczonych odcinkach - rys. nr 1 i 2.

W otoczeniu drogi przebiega linia kolejowa u podnóża skarpy o wysokości > 3m i pochyleniu bardziej stromym niż 1:3 oraz znajduje się mur oporowy w korycie rzeki, co stwarza zagrożenie dla osób poruszających się pojazdem. Z diagramu projektowania parametrów funkcjonalnych drogowych barier ochronnych umieszczanych przy zewnętrznej krawędzi jezdni dla „przeszkód” przyjęto system N2W2A. Odległość montażu projektowanej bariery: 0,75m od krawędzi utwardzonego pobocza, a na zwężonych odcinkach nie mniej niż 0,50m. Bariery drogowe powinny być wyposażone w odblaski.

Strome ścianki czołowe przepustów przy ciągach pieszych zabezpieczono balustradą U-11a. Pionową ścianę muru rzecznoego poza pasami ruchu drogowego wyposażono w barierkę U-12a z jedną poprzeczką.

Oznakowanie pionowe powinno spełniać warunki techniczne wymagane rozporządzeniem cytowanym na wstępie oraz powinno być wykonane zgodnie ze specyfikacją techniczną wykonania i odbioru oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, których jednostką autorską i edytorską jest Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego Sp. z o.o. w Warszawie D-07.02.02.00.