

# **PROJEKT STAŁEJ**

## **ORGANIZACJI RUCHU**

Nazwa inwestycji:	<b>Modernizacja nawierzchni jezdni i chodników w ciągu drogi powiatowej 1775Z od skrzyżowania z drogą nr 1716Z do skrzyżowania z drogą nr 1714Z w miejscowości Strzebielewo</b>
Nazwa i adres inwestora:	Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie

Imię i Nazwisko	Branża	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Michał <b>Domagała</b>	Drogowa	-----	

Data wykonania: **czerwiec 2021**

# ***Projekt Stałej Organizacji Ruchu***

## **Zawartość opracowania :**

I . Opis techniczny

II . Część Rysunkowa

1. Plan Orientacyjny	skala 1:10 000
----------------------	----------------

2. Plansza Oznakowania	skala 1:500
------------------------	-------------

## **OPIS TECHNICZNY**

### **Wykonania Stałej Organizacji Ruchu do projektu „Modernizacja - wykonanie nawierzchni jezdni i chodników w ciągu drogi powiatowej 1775Z od skrzyżowania z drogą nr 1716Z do skrzyżowania z drogą nr 1714Z w miejscowości Strzebielewo”**

#### **1. PRZEDSIĘWZIĘCIE**

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w ramach projektu „Modernizacja - wykonanie nawierzchni jezdni i chodników w ciągu drogi powiatowej 1775Z od skrzyżowania z drogą nr 1716Z do skrzyżowania z drogą nr 1714Z w miejscowości Strzebielewo”, którego inwestorem jest Powiat Stargardzki.

#### **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawą opracowania jest:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393 z późn. zm)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 784 z późn. zm)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2010 r. Nr 123, poz. 840 z późn. zm)
- 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 wraz z załącznikami (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311)
- inwentaryzacja oznakowania pionowego i poziomego w terenie
- podkłady geodezyjne
- umowa zawarta z inwestorem

#### **3. STAN ISTNIEJĄCY**

Droga powiatowa nr 1775Z na odcinku objętej inwestycją stanowi drogę jednojezdniową dwupasową szerokości ok. 5,5 m. Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną,

na przeważającej długości znacznie zniszczoną. (bardzo liczne wysadziny i spękania). Odwodnienie przebiega powierzchniowo, poprzez spływ wód opadowych na pobocza.

Trasa w zakresie przebudowywanej drogi powiatowej przebiega do km 0+400 przez teren zabudowany miejscowości Strzebielewo. Od km 0+400 do końca opracowania (skrzyżowania z drogą powiatową nr 1716Z) droga przebiega poza terenem zabudowanym wzdłuż gruntów ornych. Przedmiotowy odcinek opracowania w całości przebiega przez tereny płaskie.

W obszarze zabudowanym miejscowości Strzebielewo, występuje jednostronny chodnik - zlokalizowany po lewej stronie.

## **4. STAN PROJEKTOWANY**

### **4.1 PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Celem modernizacji DP1775Z jest poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, poprawa komfortu jazdy i zmniejszenie emisji hałasu. W ramach zakresu inwestycji planuje się wykonać:

- przebudowę nawierzchni jezdni DP1775Z polegającą na frezowaniu istniejącej nakładki bitumicznej, a następnie wykonaniu nowych warstw bitumicznych szerokości 5,5m na istniejącej podbudowie.
- wyniesienie jezdni w km 0+319.50 - 0+328.50 o nawierzchni z brukowca
- korekty wysokościowe (przebrukowanie) istniejących zjazdów i chodników z kostki betonowej
- wykonanie umocnień poboczy szerokości 1,5m z uzyskanego podczas frezowania destruktu bitumicznego.

Projektowane wyniesienie jezdni w km 0+319.50 - 0+328.50 ma na celu uspokojenie ruchu dla obszaru znajdującego się terenu rekreacyjnego, z którego wyjście znajduje się w km 0+255.

Projektowane odwodnienie jezdni będzie zachowane zgodnie ze stanem istniejącym - poprzez spływ wody na pobocza.

### **4.2 URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I OZNAKOWANIE**

Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego wykonano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (tekst jedn. Dz.U. 2019 poz. 2311) wraz z załącznikami, oraz zgodnie z aktualnym prawem ruchu drogowego.

Na rysunku nr 2 przedstawiono docelową organizację ruchu.

Na projektowanym odcinku DP1775Z w celu ostrzeżenia kierowców o zastosowanym wyniesieniu jezdni w km 0+319.50 - 0+328.50 zastosowano zestawy znaków A-11a, T-1, B-33 „30”, ustawione na 20 i 30 m przed projektowanym elementem.

W km 0+005 opracowania, dokonano odtworzenia istniejącego, wyznaczonego przejścia dla pieszych. Przejście znajduje się w miejscu wyjścia z istniejącego budynku oświatowego, a także nieopodal wejścia do kościoła. W miejscu tym występuje wzmożony ruch pieszych, w tym w dużym stopniu dzieci. Istnieje uzasadniony powód do wyznaczenia przejścia dla pieszych przez drogę powiatową.

W projekcie przyjęto oznakowanie poziome grubowarstwowe. Wymiary znaków poziomych należy przyjmować zgodnie z Instrukcją oznakowania poziomego. Znaki poziome powinny być wykonane przy zastosowaniu farby lub innych materiałów przy zachowaniu następujących warunków:

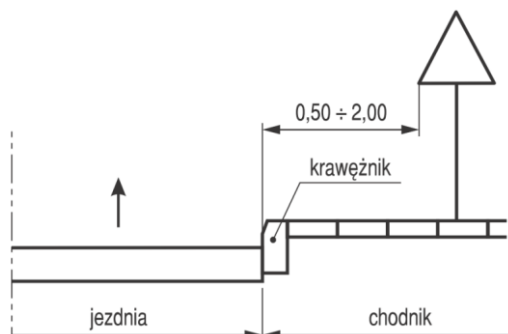
- mieć barwę białą,
- mieć szorstkość zbliżoną do szorstkości nawierzchni oraz nie wystawać ponad powierzchnię więcej niż 6 mm,
- mieć równe krawędzie wyróżniające znak od tła,
- być odporne na ścieranie i zabrudzenie.

Projekt oznakowania pionowego obejmuje znaki ostrzegawcze, zakazu, informacyjne, kierunku i miejscowości. Oznakowanie ma na celu zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa ruchu poprzez wcześniejsze przekazywanie użytkownikowi informacji dotyczących usprawnienia ruchu pojazdów i ułatwienia korzystania z drogi.

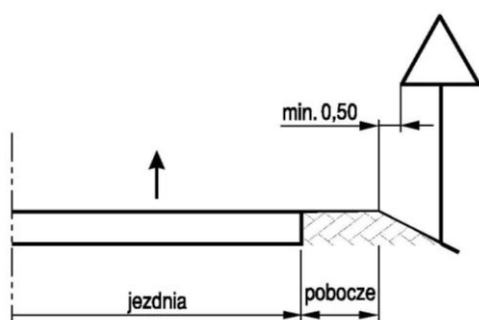
Do oznakowania pionowego należy zastosować tarcze znaków średniej wielkości. Wszystkie tarcze projektuje się z folii odblaskowej typu 2.

Znaki należy ustawić z zachowaniem odpowiedniej skrajni i wysokości - określonej w Instrukcji o znakach drogowych pionowych.

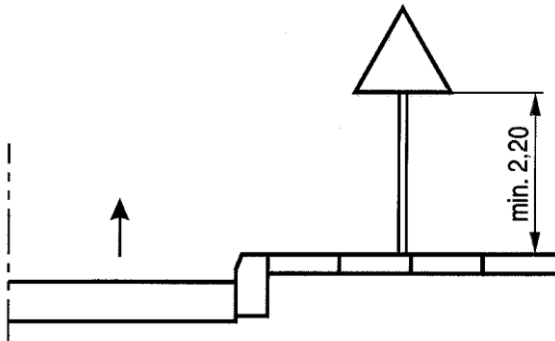
Odległości znaków od krawędzi jezdni oraz wysokość ich umieszczania obrazują poniższe rysunki:



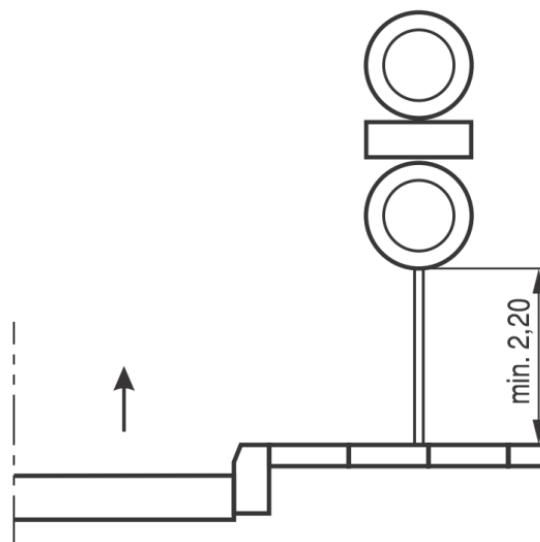
Rys.1. Odległość znaku od krawędzi jezdni na ulicy



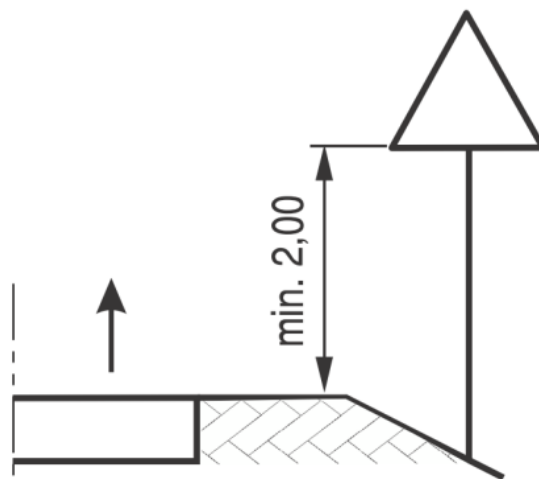
Rys.2. Odległość znaku od krawędzi jezdni na drodze



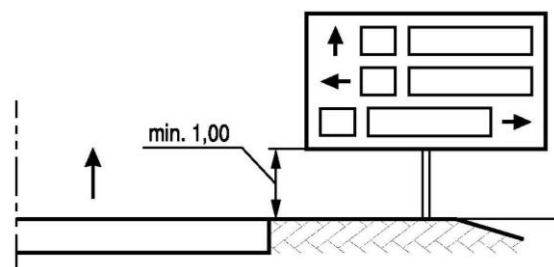
Rys.3. Wysokość umieszczania na ulicy pojedynczego znaku na słupku



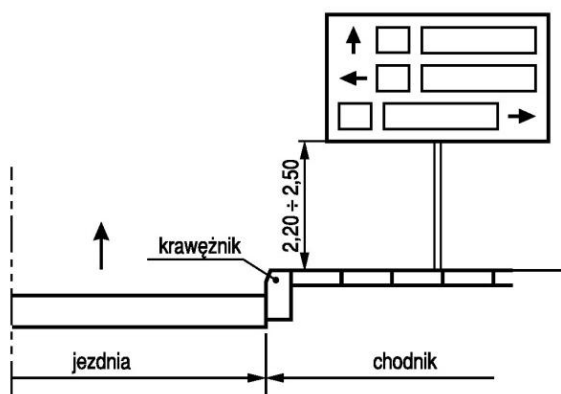
Rys. 4. Wysokość umieszczania na ulicy dwóch znaków na jednym słupku



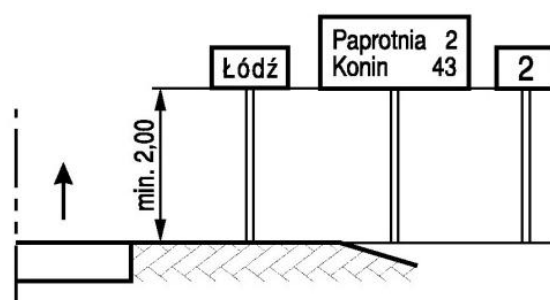
Rys. 5. Wysokość umieszczania na drodze znaków na jednym słupku



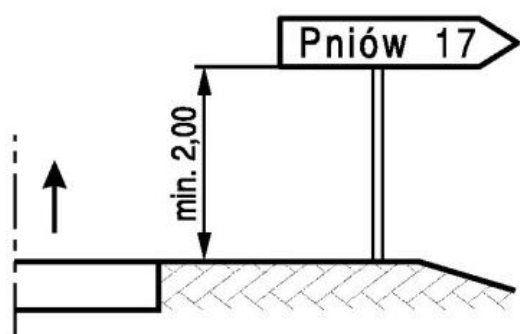
Rys. 6. Wysokość umieszczania przy drodze znaków E-1, E-2, E-14



Rys. 7. Wysokość umieszczania na ulicach znaków E-1, E-2, E-14



Rys. 9. Wysokość umieszczania przy drodze znaków E-13 i od E-15 do E21



Rys. 8. Wysokość umieszczania przy drodze znaków E-3

Opracował:  
mgr inż. Michał Domagała