

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1306R Pilzno Szynwałd - budowa chodnika
w km 3+480 - 4+326 w m. Łęki Dolne**

Adres inwestycji: m. Łęki Dolne, gm. Pilzno, powiat dębicki

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy,
ul. Parkowa 28, 39-200 Dębica

Lokalizacja inwestycji: dz. nr ewid. 641, 670/9, 670/7, 769/4, 769/6, 769/7, 768/7, 768/5
obr. ewid. 0009 Łęki Dolne

Jednostka ewid. 180306_5 – Pilzno – obszar wiejski

| Imię i nazwisko | Specjalność i nr uprawnień | Data opracowania | Podpis |
|---|--|------------------|--------|
| PROJEKTANT: mgr inż. Mirosław Dojka | upr. nr.: MAP/0010/PBD/17 <i>uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej</i> | lipiec 2022 r. | |

SPIS ZAWARTOŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

Spis treści

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Przedmiot opracowania | 3 |
| 2. | Podstawa opracowania..... | 3 |
| 3. | Materiały wyjściowe. | 3 |
| 4. | Stan istniejący i dane ruchowe. | 4 |
| 5. | Charakterystyka istniejącego oznakowania..... | 4 |
| 6. | Opis projektowanych rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu. | 5 |
| 7. | Znaki drogowe oraz sposób ich umieszczenia..... | 5 |
| 8. | Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu. | 6 |
| 9. | Zalecenia i uwagi końcowe..... | 6 |

II. RYSUNKI

Rys. 1 Orientacja

- skala 1:10 000

Rys. 2 Stała organizacja ruchu

- skala 1:1000

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu opracowany dla zadania pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1306R Pilzno Szynwałd - budowa chodnika w km 3+480 - 4+326 w m. Łęki Dolne”.

Inwestycja ta usprawni płynność ruchu, komfort poruszania się pojazdów i pieszych a tym samym znacznie poprawi warunki bezpieczeństwa ruchu na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej.

2. Podstawa opracowania

- 1) Zlecenie inwestora;
- 2) Wykonana inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego;
- 3) 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. 177, poz.1729.);
- 4) 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 (załącznik Nr 1 - 4) (Dz.U. nr 220 poz.2181);
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002r. W sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393 z 2002r;
- 6) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021, poz. 450);
- 7) Normy i przepisy branżowe

3. Materiały wyjściowe.

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu opracowano w oparciu o wektorową mapę do celów projektowych w skali 1:1000 wydaną przez Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Dębicy. Dodatkowo wykonano wizję lokalną w terenie wraz z inwentaryzacją oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Lokalizację miejsca wprowadzenia zmian w organizacji ruchu po zrealizowaniu w/w inwestycji przedstawiono na planie orientacyjnym w skali 1:10 000 – Rys. 1.

4. Stan istniejący i dane ruchowe.

Inwestycja położona jest w województwie podkarpackim, w zachodniej części Gminy Pilzno, w miejscowości Łęki Dolne. W stanie istniejącym teren na którym przewidziana jest inwestycja stanowi pas drogowy drogi powiatowej 1306R relacji Pilzno – Szynwałd w miejscowości Łęki Dolne. Droga powiatowa klasy Z posiada przekrój drogowy z jezdnią o szerokości zmiennej 5,5m z dwoma podstawowymi pasami ruchu. Na długości analizowanego odcinka krzyżuje się z drogami gminnymi, drogami lokalnymi (nieutwardzonymi) oraz dojazdowymi do posesji. Przedmiotowa droga na analizowanym odcinku zlokalizowana na terenie zabudowy oraz przeznaczonym pod zabudowę, przebiega przez tereny z zabudową zagrodową jednorodzinną a także tereny słabo zurbanizowane – pola uprawne i nieużytki. Odwodnienie pasa drogowego odbywa się poprzez spływ powierzchniowy wody opadowej do istniejących rowów odwadniających miejscowo zanikających oraz bezpośrednio w teren pasa drogowego. Droga powiatowa po niedawnej przebudowie, posiada parametry techniczne dostosowane do drogi klasy L. Nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego, jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Posiada odpowiednie właściwości przeciwpoślizgowe oraz umożliwia swobodny spływ wody opadowej do urządzeń odwadniających. Jezdnia jest z obydwu stron ograniczona poboczami gruntowymi umocnionymi kruszywem.

W km 4+328.00 znajduje się istniejące oznakowane przejście dla pieszych, którego oświetlenie dedykowane zrealizowane zostanie przez zarządcę drogi wg. odrębnego zadania inwestycyjnego. Na przedmiotowym odcinku komunikacja zbiorowa odbywa się za pośrednictwem przystanków zlokalizowanych. W obrębie przedmiotowego odcinka drogi powiatowej występuje wiele zjazdów do posesji prywatnych. Nawierzchnia zjazdów gruntowa, tłuczniowa, bitumiczna oraz z betonowej kostki brukowej. W zakresie opracowania występują zjazdy publiczne oraz tereny przeznaczone pod usługi.

Na przedmiotowym odcinku brak jest wydzielonych pasów do skrętu w lewo i prawo na istniejących skrzyżowaniach. Zagrożenia w ruchu powodują głównie piesi, poruszający się po poboczach a także bezpośrednio po samej jezdni. Inwestycja zlokalizowana będzie na krętym odcinku drogi z łukami poziomymi i pionowym mogącymi wpływać na warunki widoczności. Oznakowanie ustawione jest w sposób prawidłowy, jest widoczne oraz zapewnia odpowiednią dostrzegalność i rozpoznawalność. Przedmiotowa droga charakteryzuje się umiarkowanym natężeniem ruchu pojazdów z okresowym wzrostem w godzinach szczytu. Ruch pieszy również można określić jako mały, związany głównie z ist. zabudową a z uwagi na lokalizację z okresowym wzrostem w czasie odbywania ceremonii kościelnych. Projektowana budowa chodnika zlokalizowana będzie w obszarze zabudowanym, na odcinku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h oraz lokalnie do 40 km/h.

5. Charakterystyka istniejącego oznakowania.

Obecnie na w/w odcinku drogi powiatowej 1306R zastosowane jest oznakowanie pionowe oraz lokalnie poziome obsługujące dotychczasowy ruch pojazdów. Istniejące oznakowanie

spełnia wymagania przepisów co do lokalizacji oraz treści tablic znaków pionowych i poziomych. Tablice znaków pionowych zamocowane są na metalowych słupkach, a treść znaku i tło tablicy są wykonane z folii pryzmatycznej.

6. Opis projektowanych rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu.

Głównym zadaniem inwestycji jest poprawne skomunikowanie przyległego terenu, oraz poprawa bezpieczeństwa i komfortu wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przedmiotowa organizacja ruchu z uwagi na lokalizację nie wymaga wprowadzenia ograniczeń prędkości. Inwestycja zlokalizowana będzie w całości w terenie zabudowanym. W ciągu drogi powiatowej zmianie ulegnie lokalizacja oznakowania pionowego z uwagi na lokalizację chodnika bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Dodatkowo zostanie ujednolicone i uzupełnione brakujące oznakowanie w obrębie istniejących skrzyżowań z drogami gminnymi oraz istniejącego przystanku autobusowego. Oznakowanie pionowe umieszczać należy poza chodnikiem w takie odległości aby najbliższy skrajny punkt tarczy znaku znajdował się w odległości max. 2,0m od krawędzi jezdni (ścieku przykrawężnikowego). Wysokość umieszczenia należy dopasować do skrajni pieszego poruszającego się po chodniku tj. dolna krawędź znaku powinna znajdować się w odległości pionowej min. 2,20m od nawierzchni chodnika. W miejscach wymaganych przepisami zastosowane zostaną bariery drogowe o parametrach AN2W5 a przy chodniku barierki z pochwytem.

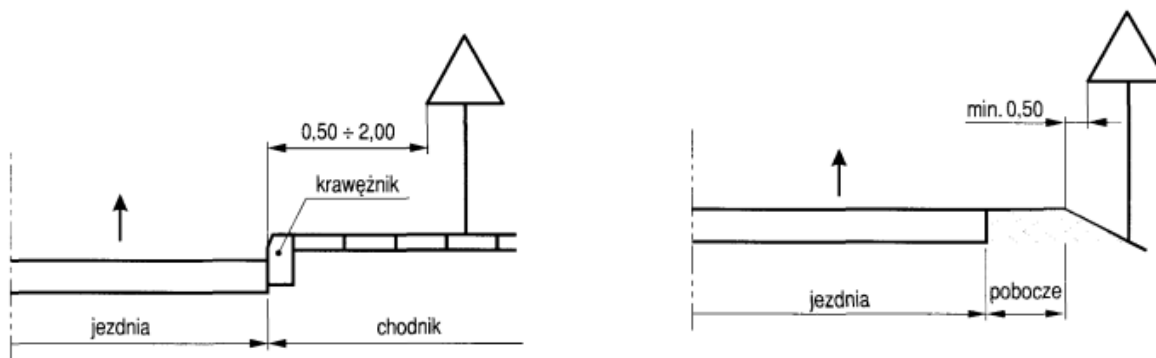
Znaki drogowe pod kątem jakości i zgodności z projektem winny być odebrane przez pracowników Zarządu Drog

7. Znaki drogowe oraz sposób ich umieszczenia.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w rejonie wprowadzanych zmian wymagane jest czytelne oznakowanie, zgodne z instrukcją o znakach drogowych. Lokalizacje projektowanych znaków drogowych należy wykonać według załączonych szkiców, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

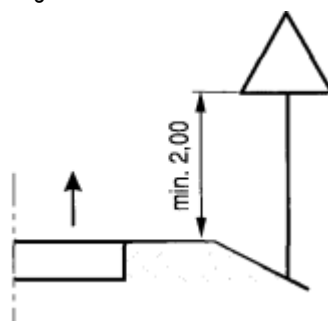
Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Rys. 1 Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Rys. 2 Wysokość umieszczenia znaków na drogach:



Lokalizację projektowanych znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu należy wykonać zależnie od sytuacji według załączonych szkiców elementu oznakowania robót. Znaki związane z oznakowaniem robót należy ustawiać zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Oznakowanie tymczasowe nie może ograniczać widoczności, pogarszać warunków BRD oraz zasłaniać oznakowania istniejącego.

8. Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu.

Planowany termin wprowadzenia oznakowania to: **2022/2023 r** - dokładną datę określi Inwestor w dalszym postępowaniu.

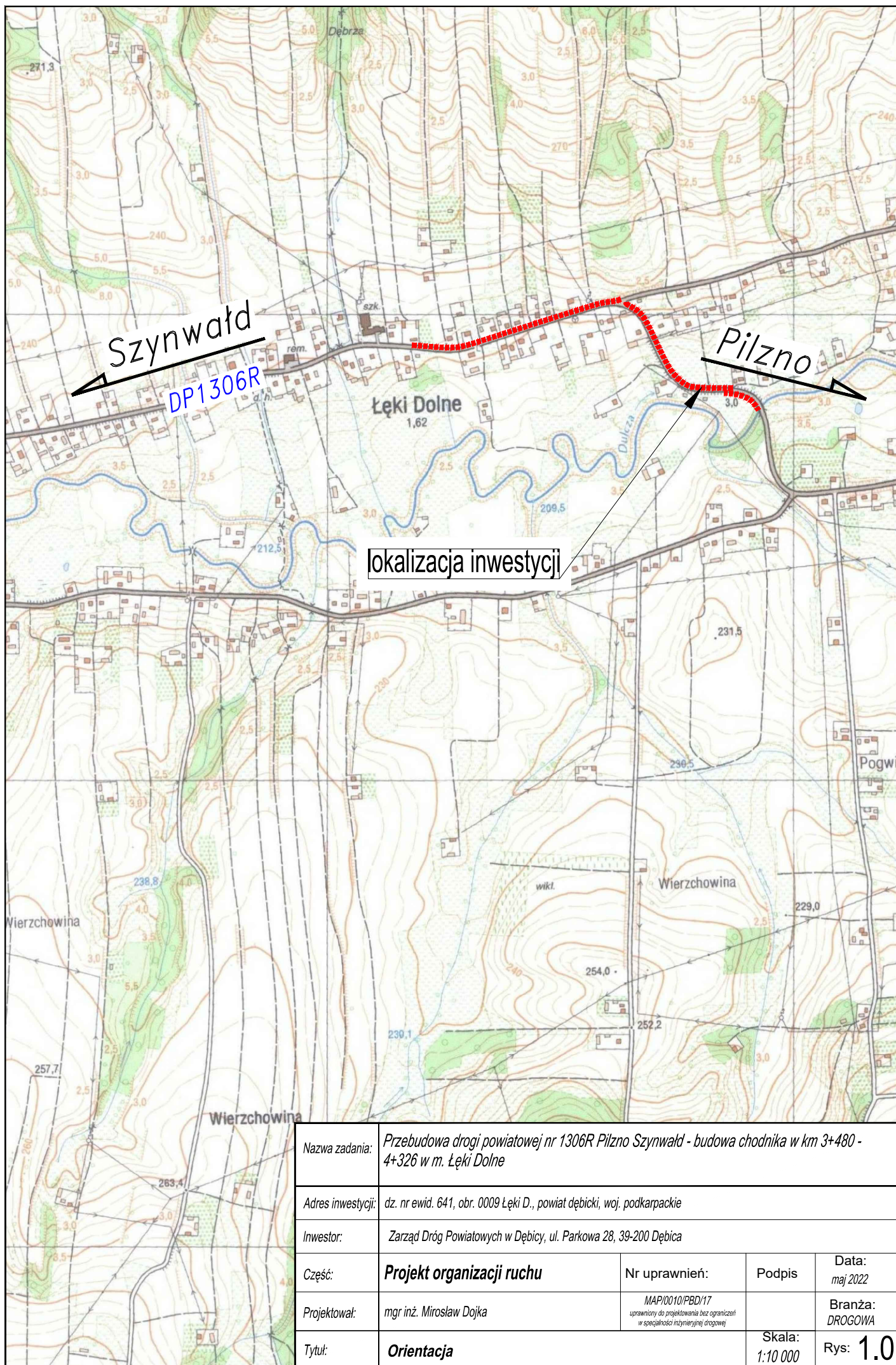
9. Zalecenia i uwagi końcowe.

Znaki użyte do oznakowania powinny posiadać odpowiednie parametry określone w przepisach cytowanych powyżej a sposób ustawienia nie może zasłaniać znaków istniejących.

Oznakowanie miejsc docelowych należy wykonać w sposób wskazany na rysunkach, 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 warunków ich umieszczania (Dz. U. Nr 220, poz. 2181),

szczególnie w zakresie widoczności, wymiarów, odblaskowości, wysokości i odległości umieszczania ich od przeszkody Należy także zapewnić stałą kontrolę ustawionego oznakowania, zabezpieczenia i oświetlenia a w razie stwierdzenia usterki niezwłocznie ją likwidować poza tym utrzymywać znaki w należytej czystości.

Za oznakowanie terenu po realizacji inwestycji odpowiada Kierownik Budowy!



| | | | | |
|-------------------|---|---|--------------------|--------------------|
| Nazwa zadania: | Przebudowa drogi powiatowej nr 1306R Pilzno Szynwałd - budowa chodnika w km 3+480 - 4+326 w m. Łęki Dolne | | | |
| Adres inwestycji: | dz. nr ewid. 641, obr. 0009 Łęki D., powiat dębicki, woj. podkarpackie | | | |
| Inwestor: | Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy, ul. Parkowa 28, 39-200 Dębica | | | |
| Część: | Projekt organizacji ruchu | Nr uprawnień: | Podpis | Data: maj 2022 |
| Projektował: | mgr inż. Mirosław Dojka | MAP/0010/PBD/17 uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierii drogowej | | Branża: DROGOWA |
| Tytuł: | Orientacja | | Skala: 1:10 000 | Rys: 1.0 |

