

**PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG GEODEZYJNO-PROJEKTOWYCH
"A Z Y M U T "**



33-200 DĄBROWA TARNOWSKA
ul. Kościuszki 14
tel./fax. /0-14/ 642-43-31
tel./fax. /0-14/ 644-11-02
e-mail: pugpazymut@interia.pl

NIP: 871-12-19-607

Regon: 850449785

Numer konta: BS Dąbrowa Tarnowska 27 9462 0003 2001 0006 7377 0001

Wykonuje usługi
w zakresie:

Pomiarów
sytuacyjno –
wysokościowych.

Pomiarów
realizacyjnych
oraz
inwentaryzacji
powykonawczych

Podziałów
i rozgraniczeń
nieruchomości.

Opracowania
dokumentacji
do celów
prawnych.

Kompleksowe
opracowania
dokumentacji
projektowych

Mała
poligrafia

STADIUM: PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Budowa ścieżek rowerowych przy DP1385K Jasło - Ryglice - Tuchów
w miejscowości Kowalowa.**

INWESTOR: Urząd Miejski w Ryglicach, ul. Rynek 9, 33-160 Ryglice

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	mgr inż. Mirosław Dojka	MAP/0010/PBD/17 uprawniony do projektowania w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń	

Dąbrowa Tarnowska, wrzesień 2018r

SPIS ZAWARTOŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

Spis treści:

1. Podstawa opracowania	3
2. Inwestor	3
3. Przedmiot inwestycji.....	3
4. Charakterystyka inwestycji i ruchu na drodze.....	4
5. Charakterystyka istniejącego oznakowania	4
6. Opis projektowanych rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu	5
7. Znaki drogowe oraz sposób ich umieszczenia	6
8. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.....	7
9. Zalecenia i uwagi końcowe	7

II. RYSUNKI

1. Orientacja	skala 1 : 10000	rys. nr 1
2. Stała organizacja ruchu	skala 1 : 500	rys. nr 2

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Projekt czasowej organizacji ruchu został opracowany na podstawie:

- Umowy o prace projektowe
- Mapy sytuacyjno - wysokościowej do celów projektowych 1 : 1000
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem.
- 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.
- 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.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 5515).
- Zlecenie Inwestora
- Wykonana inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego

2. Inwestor

Urząd Miejski w Ryglicach,
ul. Rynek 9,
33-160 Ryglice

3. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu wykonany dla zadania pn.: „Budowa ścieżek rowerowych przy DP1385K Jasło - Ryglice - Tuchów w miejscowości Kowalowa”.

Inwestycja będzie polegała na:

- budowie dwóch odcinków jednokierunkowej ścieżki rowerowej (długości łącznej ok 575m),
- przebudowie jezdni drogi powiatowej polegającej na odcinkowym poszerzeniu przyległego pasa ruchu do szerokości normatywnej zgodnie z wymogami Zarządcy Drogi,
- budowie odcinków kanalizacji deszczowej wraz z studniami rewizyjnym,
- budowie elementów odprowadzenia wód opadowych tj. ścieków z elementów prefabrykowanych, ścieków przykrawężnikowych, studzienek wodościekowych, studni wpadowych oraz studni rewizyjnych.
- przebudowie wlotów istniejących przepustów pod drogą powiatową,
- przebudowie i budowie zjazdów do posesji,

- przebudowie kolizyjnego odcinka sieci kanalizacji sanitarnej,
- zabezpieczeniu bądź przełożeniu istniejących sieci uzbrojenia terenu, na odcinkach kolidujących z projektowaną infrastrukturą.

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

4. Charakterystyka inwestycji i ruchu na drodze

Inwestycja zlokalizowana będzie w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1385K Jasło - Ryglice - Tuchów w miejscowości Kowalowa, w Gminie Ryglice w km 1+961.00 – km 2+597.10. Droga powiatowa klasy Z posiada przekrój drogowy z jezdnią o szerokości zmiennej 4,80m - 5,20m, z dwoma podstawowymi pasami ruchu. Jezdnia jest z obydwu stron ograniczona poboczami umocnionymi kruszywem szerokości ok 0,75m. Na długości analizowanego odcinka krzyżuje się z drogami gminnymi, drogami lokalnymi (nieutwardzonymi) oraz dojazdowymi do posesji. W rejonie skrzyżowań z drogami gminnymi brak dodatkowych pasów do skrętów zarówno w prawo jak i w lewo. Przedmiotowa droga przebiega przez tereny z zabudową zagrodową jednorodzinną a także tereny słabo zurbanizowane – pola uprawne i nieużytki. Inwestycja zlokalizowana będzie na krętym odcinku drogi, poprzedzonym licznymi łukami, zarówno poziomymi jak i pionowymi, mogącymi wpływać na warunki widoczności. Przedmiotowa droga charakteryzuje się umiarkowanym natężeniem ruchu pojazdów z okresowym wzrostem w godzinach szczytu.

Ruch pieszy i rowerowy można określić jako mały, związany głównie z istniejącą zabudową.

Projektowana budowa ścieżki rowerowej zlokalizowana będzie w terenie zabudowanym, na odcinku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h (w rejonie kościoła do 40km/h), oraz objęta jest ograniczeniem tonażu do 10t.

5. Charakterystyka istniejącego oznakowania

Obecnie na w/w odcinku drogi powiatowej oraz dróg gminnych zastosowane jest oznakowanie pionowe oraz miejscowo poziome, obsługujące dotychczasowy ruch pojazdów. Istniejące oznakowanie spełnia wymagania przepisów co do lokalizacji znaków poziomych oraz lokalizacji treści tablic znaków pionowych. Tablice znaków pionowych zamocowane są na metalowych słupkach, a treść znaku i tło tablicy są wykonane z folii typu 2 zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6. Opis projektowanych rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu

Głównym zadaniem przedmiotowej inwestycji jest poprawa warunków bezpieczeństwa mieszkańców w miejscowości Kowalowa poprzez budowę dwóch odcinków jednokierunkowych ścieżek rowerowych, poprawienie geometrii drogi (poszerzenie pasa ruchu), przebudowę zjazdów indywidualnych, budowę elementów odwodnienia. Analizowany odcinek DP1385K z uwagi na specyfikę terenu poprzedzony jest licznymi łukami poziomymi, pionowymi oraz miejscami o ograniczonej widoczności. W związku z powyższym zdecydowano na wprowadzenie rozwiązań uspokojenia ruchu. Zastosowano zmianę przekroju drogowego na uliczny poprzez ulokowanie ścieżek rowerowych bezpośrednio przy jezdni, oddzielając je krawężnikiem betonowym zapewniającym optyczne prowadzenie pojazdów po łukach. Rozwiązania te znacznie poprawią dostrzegalność oraz zrozumiałość układu.

Zamierzenie projektowe przewiduje wykonanie dwóch odcinków ścieżek rowerowych, zlokalizowanych bezpośrednio przy jezdni drogi powiatowej 1385K, wydzielonych zgodnie z wytycznymi Inwestora. Początek projektowanego układu tj. odcinek ścieżki lewostronnej wyznaczono zgodnie z zakresem narzuconym przez Inwestora tj. wlot skrzyżowania drogi gminnej nr 200272K w km 1+958.00, koniec natomiast w km 2+150.00. Odcinek ścieżki prawostronnej zlokalizowano w km 2+146.95 – oraz zgodnie z wytycznymi Inwestora zakończono przed istniejącą wiatą przystankową 2+530.25. Jest to pierwszy etap budowy tras rowerowych przy DP1385K w m. Kowalowa. Docelowo ścieżki rowerowe będą zlokalizowane po obydwóch stronach drogi powiatowej.

Na całej długości odcinka przewidziano także przebudowę istniejących prawostronnych zjazdów indywidualnych – do przyległych posesji. Szerokość jezdni zjazdów wynosi od 4,0m do 5,5m a przy krawędziach zjazdów zlokalizowano obustronne pobocza szerokości 0,75m. Połączenie krawędzi jezdni i zjazdów indywidualnych wykonać należy skosem 1:1.

Z uwagi na istniejący rów drogowy o niewystarczającej głębokości w km 2+537.00 – 2+591.20 zaprojektowano jego przebudowę i umocnienie, w celu odtworzenia spadku podłużnego dna. Przed istniejącą wiatą przystankową należy wykonać utwardzenie terenu z betonowej kostki brukowej o konstrukcji jak dla ścieżki rowerowej.

Dla takiego sposobu organizacji ruchu nie zmienia się pierwszeństwa przejazdu na poszczególnych odcinkach dróg. Zakres opracowania w głównej mierze obejmuje zmianę lokalizacji istniejącego oznakowania pionowego, które koliduje z projektowaną zabudową oraz zamontowanie urządzeń BRD – barier drogowych U-14a z pochwytem oraz balustrad drogowych U-11a. Lokalizacja urządzeń BRD została przedstawiona w części rysunkowej.

Na początkach projektowanych jednokierunkowych ścieżek rowerowych ustawić należy znaki C-13 wraz z znakami poziomymi P-23 natomiast na końcach, znaki C-13a. Ruch rowerowy na projektowanych ścieżkach odbywał się będzie zgodnie z kierunkiem ruchu na przyległym pasie drogi powiatowej, tj. po stronie prawej w kierunku południowym a po stronie lewej w kierunku północnym. Wjazd i wyjazd na ścieżkę odbywał się będzie na zjazdach rowerowych lub też w miejscach istniejących zjazdów do posesji. W rejonach końcowych, obydwu

odcinków ścieżek rowerowych zastosowano dodatkowe znaki pionowe A-24 w celu poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu. Dodatkowo w miejscach występowania stromych skarp nasypu, jako zabezpieczenie rowerzystów zastosowano barierki drogowe U-11a.

W rejonie przebudowy istniejącego przepustu zaprojektowano także ustawienie urządzeń BRD w postaci barier drogowych z pochwytem, w celu ochrony użytkowników przed potencjalnym upadkiem lub też zjechaniem z jezdni drogi. Przy zewnętrznej krawędzi ścieżki należy zamontować barierę U-14a z pochwytem o parametrach min. AN2W5 zgodnie z obowiązującymi przepisami. Długość podstawową bariery przyjąć zgodnie z zaleceniami producentów przy spełnieniu założonych parametrów w aprobatkach technicznych. Zgodnie z kierunkiem ruchu pojazdów na przyległym pasie drogi, bariera powinna być poprzedzona odcinkiem początkowym (12m) oraz zakończona odcinkiem końcowym (8,0m) chyba że część rysunkowa stanowi inaczej.

Oznakowanie pionowe umieszczać należy poza ścieżką w takie odległości aby najbliższy skrajny punkt tarczy znaku znajdował się w odległości max. 2,0m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia należy dopasować do skrajni rowerzysty poruszającego się po ścieżce tj. dolna krawędź znaku powinna znajdować się w odległości pionowej min. 2,20m od nawierzchni ścieżki.

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

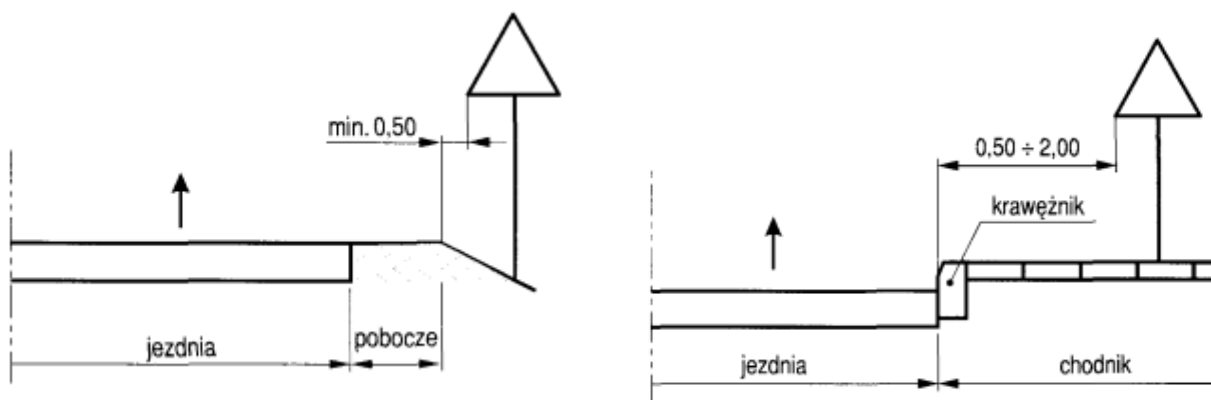
W ramach omawianego projektu stałej organizacji ruchu należy zastosować znaki **z folii odblaskowej TYPU 2**, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz w grupie wielkości zgodnej z znakami istniejącymi – **znaki ŚREDNIE**.

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.

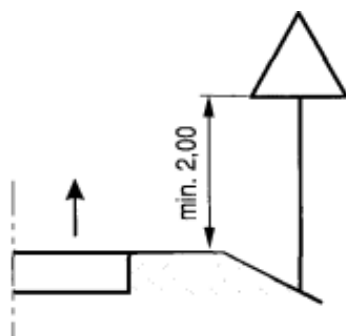
Znaki należy umieszczać na słupkach metalowych ocynkowanych w sposób określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r w sprawie Szczegółowych Warunków Technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, to znaczy tak, aby dolna krawędź znaku była umieszczona na wysokości min. 2,0 m nad poziomem chodnika lub pobocza, a krawędź od strony jezdni – w odległości min. 0,50 – 2,0 m od krawężnika lub krawędzi jezdni.

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:



8. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia oznakowania to: **2018 / 2019r - 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!

II. RYSUNKI