



**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
inventaryzacji
powykonawczych

Podziałów
i rozgraniczeń
nieruchomości.

Opracowania
dokumentacji
do celów
prawnych.

Kompleksowe
opracowania
dokumentacji
projektowych

Mała
poligrafia

STADIUM: PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Budowa ścieżki rowerowej przy DP1381K Tuchów - Zalasowa - Lubcza -
Dęborzyn w miejscowości Lubcza.**

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, sierpień 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	5
6. Opis projektowanych rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu	5
7. Znaki drogowe oraz sposób ich umieszczenia	7
8. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.....	8
9. Zalecenia i uwagi końcowe	9

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 zarządzaniem.
- 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 ścieżki rowerowej przy DP1381K Tuchów - Zalasowa -

Lubcza - Dęborzyn w miejscowości Lubcza”.

Inwestycja będzie polegała na:

- budowie odcinka jednokierunkowej ścieżki rowerowej (długości łącznej ok 802m),
- poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości normatywnej zgodnie z wymogami Zarządcy Drogi,
- budowę pięciu odcinków kanalizacji deszczowej wraz z studniami rewizyjnym,
- budowę elementów odprowadzenia wód opadowych tj. ścieków z elementów prefabrykowanych, ścieków przykrawężnikowych, studzienek wodościekowych, studni wpadowych oraz studni rewizyjnych.
- przebudowę istniejących przepustów pod drogą powiatową,
- przebudowę zjazdów do posesji oraz na gminne drogi wewnętrzne,

4. Charakterystyka inwestycji i ruchu na drodze

Inwestycja zlokalizowana będzie w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1381K Tuchów - Zalasowa - Lubcza - Dęborzyn w m. Lubcza, w Gminie Ryglice w km 16+217.70. – 17+014.25. Droga powiatowa klasy Z posiada przekrój drogowy z jezdnią o szerokości zmiennej 5,00m - 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 prostym odcinku drogi lecz 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 również można określić jako mały, związany głównie z ist. zabudową.

Projektowana budowa ścieżki rowerowej zlokalizowana będzie w terenie zabudowanym, na odcinku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/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 foli 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 Lubcza poprzez budowę odcinka jednokierunkowej ścieżki rowerowej, poprawienie geometrii drogi (poszerzenie pasa ruchu), przebudowę zjazdów indywidualnych, budowę elementów odwodnienia. Analizowany odcinek DP1381K 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 ułożenie ścieżki rowerowej bezpośrednio przy jezdni, oddzielając ją krawężnikiem betonowym zapewniającym optyczne prowadzenie pojazdów po łukach a także zastosowano zawężenie szerokości pasów ruchu do 2,75m na odcinku prostym. Rozwiązania te znacznie poprawią dostrzegalność oraz zrozumiałość układu.

Zamierzenie projektowe przewiduje wykonanie odcinka lewostronnej ścieżki rowerowej, zlokalizowanej bezpośrednio przy jezdni drogi powiatowej 1381K. Początek projektowanego układu wyznaczono zgodnie z zakresem narzuconym przez Inwestora tj. zjazd publiczny na drogę wewnętrzną w km 16+217.70. Koniec zakresu dowiązano do istniejącego lewostronnego chodnika dla pieszych w km 17+014.25.

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. Dla poprawy warunków ruchu przewidziano przedłużenie poszerzenia jezdni, oraz obramowanie jej krawężnikiem betonowym.

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.

Na początku projektowanej jednokierunkowej ścieżki rowerowej ustawić należy znaki C-13 wraz z znakami poziomymi P-23 natomiast na końcu C-13a.

Na wlocie drogi gminnej w km 16+769.00 wprowadzono korektę istniejącego oznakowania biorąc pod uwagę na warunki widoczności. Istniejący znak A-7 zamienić należy na znak B-20 wraz z linią P-12.

Na wlotach asfaltowych dróg gminnych zgodnie z Opinią Komendanta Powiatowej Policji zastosowano nieprzerwane prowadzenie ciągu rowerowego, poprzez zastosowanie przejazdu dla rowerzystów – linii P-11a wraz z znakami D-6a. Ruch rowerowy na projektowanej ścieżce odbywał się będzie zgodnie z kierunkiem ruchu na przyległym pasie drogi powiatowej, tj. po stronie prawej w kierunku południowym. Wjazd i wyjazd na ścieżkę odbywał się będzie w miejscach istniejących zjazdów do posesji. W rejonie końcowym odcinka ścieżki rowerowej zastosowano dodatkowy znak pionowy A-24 w celu poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu. Dodatkowo w miejscach występowania stromych skarp nasypu, jako zabezpieczenie rowerzystów zastosowano barierki

drogowe U-11a.

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 rejonie przebudowy istniejących przepustów 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.

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**.

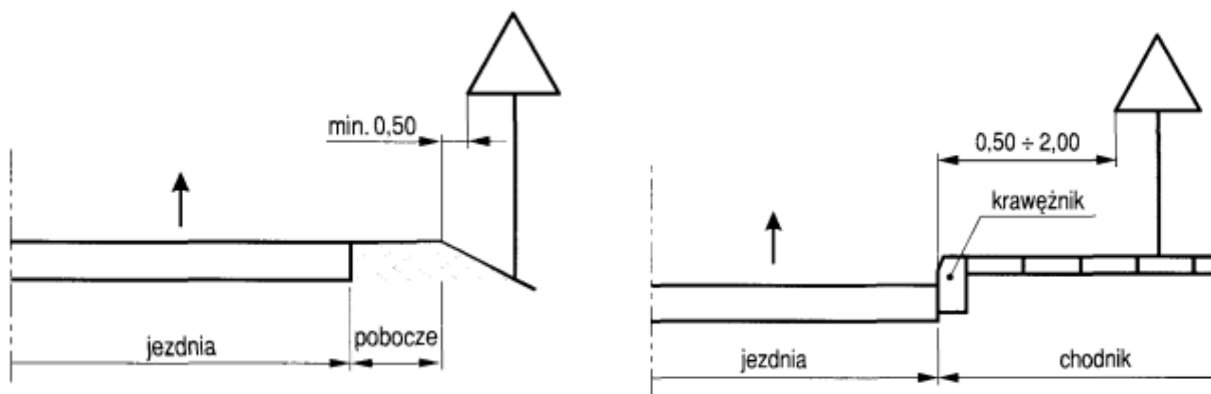
7. Znaki drogowe oraz sposób ich umieszczenia

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

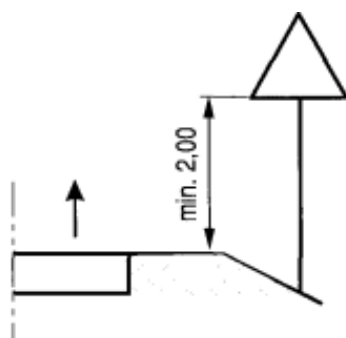
umieszczona na wysokości min. 2,0 m nad poziomem chodnika lub pobocza, a krawędź od strony jezdni – w odległości min. 0,50 – 2,0 m od krawężnika lub krawędzi jezdni.

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 uwzględniać, 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