



**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 chodnika i ścieżki rowerowej przy DP1381K Tuchów - Zalasowa - Lubcza -
Dęborzyn w miejscowości Zalasowa**

INWESTOR: Gmina Ryglice, 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, czerwiec 2019r

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	8
8. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.....	9
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 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

**Gmina Ryglice,
ul. Rynek 9,
33-160 Ryglice**

3. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu wykonany dla zadania pn.: Budowa chodnika i ścieżki rowerowej przy DP1381K Tuchów - Zalasowa - Lubcza - Dęborzyn w miejscowości Zalasowa położonej w gminie Ryglice w powiecie tarnowskim – woj. małopolskie.

Inwestycja będzie polegała na:

- budowie odcinków chodnika dla pieszych przy drodze powiatowej 1381K, drodze powiatowej 1358K oraz drodze gminnej 200237K (długości łącznej ok 135m),
- budowie odcinka jednokierunkowej ścieżki rowerowej przy drodze powiatowej 1381K, (długości łącznej ok 987m),

Budowa chodnika i ścieżki rowerowej przy DP1381K Tuchów - Zalasowa - Lubcza - Dęborzyn w miejscowości Zalasowa

- przebudowie jezdni drogi powiatowej 1381K polegającej na odcinkowym poszerzeniu prawego pasa ruchu do szerokości normatywnej zgodnie z wymogami Zarządcy Drogi,
- budowie odcinków kanalizacji deszczowej wraz ze studniami rewizyjnymi i wpustami ulicznymi
- budowie elementów odprowadzenia wód opadowych tj. ścieków z elementów prefabrykowanych, ścieków przykrawężnikowych, studzienek wodościekowych, studni wpadowych,
- przebudowie odcinka prawostronnego rowu przydrożnego,
- przebudowie wlotów, dwóch istniejących przepustów dn 600 zlokalizowanych pod drogą powiatową,
- przebudowie istniejącego wlotu drogi gminnej 200237K - ul. Piastowskiej (km 4+775.90),
- budowie i przebudowie zjazdów indywidualnych,
- budowie i przebudowie zjazdów publicznych,
- montażu zabezpieczenia na istniejących sieciach 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 przedmiotowych odcinkach dróg gminnych i powiatowych,

4. Charakterystyka inwestycji i ruchu na drodze

Inwestycja zlokalizowana będzie w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1381K Tuchów - Zalasowa - Lubcza - Dęborzyn w m. Zalasowa, w Gminie Ryglice. Droga powiatowa klasy Z posiada przekrój drogowy z jezdnią o szerokości zmiennej 5,30m - 5,60m, 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 chodnika i ścieżki rowerowej zlokalizowana będzie w terenie zabudowanym, na odcinku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h a w ciągu DP1381K 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 miejscowości Zalasowa poprzez wybudowanie odcinków chodnika oraz jednokierunkowej ścieżki rowerowej oraz poprawienie geometrii drogi. Analizowany odcinek DP1381K – ulicy Tuchowskiej w Zalasowej 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 chodników i ścieżki rowerowej bezpośrednio przy jezdni drogi powiatowej obramowując ją krawężnikiem betonowym, zapewniającym optyczne prowadzenie pojazdów po łukach. Zamierzenie projektowe przewiduje budowę odcinka prawostronnego chodnika dla pieszych zlokalizowanego w km 4+730.75 - 4+830.00 oraz 5+950.00 - 5+950.00 drogi powiatowej nr 1381K, w 15+253.95 - 15+274.00 drogi powiatowej 1357K a także budowę odcinka jednokierunkowej ścieżki rowerowej w km 4+830.00 - 5+950.00 drogi powiatowej 1381K.

Początek projektowanego układu wyznaczono zgodnie z zakresem narzuconym przez Inwestora tj. w km 4+723,50. Koniec zakresu inwestycji wyznaczono w miejscu skrzyżowania drogi powiatowej 1381K z drogą powiatową 1357K poprzez odcinek chodnika, który dowiązано do istniejącego krawężnika, zlokalizowanego przy prawostronnej zatoce autobusowej w ciągu DP1357K. Z uwagi na uwarunkowania lokalne, oraz ograniczenia terenowe wynikające

z niewystarczającej szerokości pasa drogowego część zabudowy prowadzona będzie na działkach przyległych, co do których Inwestor pozyskał

zgody na wejście w teren oraz prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Projektowane chodniki oraz ścieżkę rowerową na całej długości odcinka zlokalizowano po prawej stronie jezdni drogi powiatowej 1381K. W ramach zadania przewiduje się doprowadzenie prawego pasa ruchu do szerokości podstawowej równej 3,0m (tj. min. 5,50m całej jezdni) zgodnie

z wymogami zarządcy drogi. Projektowany chodnik przecinał będzie poprzeczny wlot drogi gminnej, ul. Piastowskiej w km 4+775.90. Jezdnia wlotu ul. Piastowskiej wykonana jest z betonu asfaltowego a po obydwu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe oraz otwarte rowy odwadniające w miejscu których zaprojektowano chodniki dla pieszych. Zgodnie z wytycznymi Inwestora w km 4+775.90 zaprojektowano przebudowę jezdni wlotu drogi gminnej polegającą korekcie kąta przecięcia jezdni drogi w celu poprawy warunków widoczności oraz ograniczenia prędkości na dojeździe do skrzyżowania. Krawędzie wlotu wyokrąglono łukami o promieniach $R=6$ i $R=20$ m. Ponadto przy zachodniej krawędzi wlotu zaprojektowano powierzchnię ruchu uspokojonego, wykonaną z kostki granitowej o nieregularnej fakturze, której krawędź wyokrąglono promieniem $R=5$ m.

Koniec zakresu inwestycji wyznaczono w rejonie skrzyżowania DP1381K z DP1357K.

W miejscu tym projektowany chodnik z uwagi na istniejące zagospodarowanie odsunięto od krawędzi jezdni oraz zgodnie z decyzją inwestora doprowadzono do istniejącej wiaty, przy zatoce autobusowej zlokalizowanej w ciągu DP1357K.

Na całej długości projektowanej zabudowy zaprojektowano przebudowę istniejącego rowu drogowego. Na odcinkach lokalizacji chodnika i ścieżki rowerowej bezpośrednio przy jezdni drogi

w miejscu istniejącego rowu zaprojektowano rów kryty, natomiast w km 8+252.50 – km 8+820.70 zaprojektowano rów otwarty, umocniony elementami betonowymi, o przekroju trapezowym zlokalizowany w przekroju, poza ścieżką rowerową. Szerokości dna rowu wynosiła będzie 0,40m, pochylenie skarp 1:1.5 a minimalna głębokości to 0,50m ppt.. Spadek podłużny

o nachyleniu min. 0,25% skierowano do istniejącego przepustu pod drogą powiatową. Pomiędzy rowem a ścieżką rowerową zaprojektowano opaskę gruntową szerokości 0,50m.

W miejscach znacznej różnicy przyległego terenu względem krawędzi jezdni km 5+120.00 – km 5+165.00 ścieżkę rowerową obramowano palisadą betonową 18x18x120cm z wyniesieniem dostosowanym do istniejącego terenu a skarpę wykopu umocniono elementami betonowymi. Ze względu na bliską odległość działek prywatnych oraz istniejące zagospodarowanie (brak możliwości wykonania skarp do terenu) w w km 5+362.30 – km 5+378.30 oraz km 5+445.00 – km 5+456.00 zaprojektowano także obramowanie korpusu drogowego w postaci palisady betonowej 18x18x120cm.

W miejscach w których teren za projektowaną ścieżką rowerową posiada spadek w kierunku jezdni drogi zaprojektowano przy zewnętrznej krawędzi ścieżki rowerowej ścieki w postaci prefabrykowanych korytek drogowych 60x50x15cm posadowionych na ławie betonowej z oporem. Wody opadowe z korytek odprowadzane będą do projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej.

Na całej długości odcinka przewidziano przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych oraz publicznych. Szerokość jezdni zjazdów wynosiła będzie od 3,0m do 6,0m a przy krawędziach zjazdów zlokalizowano obustronne pobocza gruntowe szerokości 0,75m. Połączenie krawędzi jezdni

i zjazdów indywidualnych wykonać należy skosami 1:1 a zjazdów publicznych łukami $R=5m$, zgodnie z częścią rysunkową. Za zjazdami z kostki brukowej przewidziano wykonanie dowiązania z kruszywa wraz dostosowaniem wysokościowym do stanu istniejącego.

Zamierzenie projektowe przewiduje także przebudowę wlotów przepustów kołowych km 5+076.70 oraz km 5+377.90 zlokalizowanych po prawej stronie drogi powiatowej. Przebudowa będzie polegała na nabudowie na ist. wlocie przepustu zbiorczej studni betonowej umożliwiającej włączenie odcinków rowów krytych (kanalizacji deszczowej).

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 – balustrad drogowych U-11 oraz U-12.

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

Na wlocie drogi gminnej – ul. Piastowskiej km 4+775.90 wprowadzono korektę istniejącego oznakowania. Istniejący znak B-20 należy przestawić poza chodnik oraz wprowadzić oznakowanie poziome w postaci linii P-4 wraz z linią P-12 zlokalizowaną na krawędzi jezdni drogi powiatowej.

Ruch rowerowy na projektowanej ścieżce odbywał się będzie zgodnie z kierunkiem ruchu na przyległym pasie drogi powiatowej, tj. po stronie prawej w kierunku wschodnim. Wjazd i wyjazd na ścieżkę odbywał się będzie w miejscach zaniżenia krawężnika. W rejonie końcowym odcinka ścieżki rowerowej zastosowano dodatkowy znak pionowy A-24 w celu poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu.

Dodatkowo dla poprawy warunków BRD zastosowano balustrady drogowe U-11a oraz U-12a w kolorze białym czerwonym.

W ramach zadania istniejące oznakowanie pionowe, na wlocie skrzyżowania DP1381K z DP1357K należy ustawić w nowej lokalizacji w odległości zgodnej z obowiązującymi przepisami.

Oznakowanie pionowe umieszczać należy poza ścieżką i chodnikiem 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.

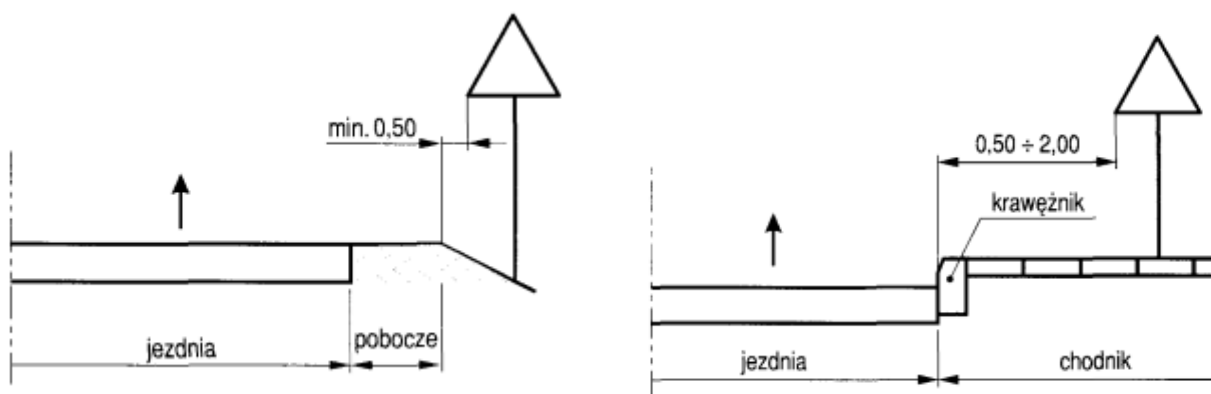
W ramach omawianego projektu stałej organizacji ruchu należy zastosować znaki z folii **odblaskowej TYPU 2**, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz w grupie wielkości zgodnej z znakami istniejącymi – **znaki ŚREDNIE**.

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.

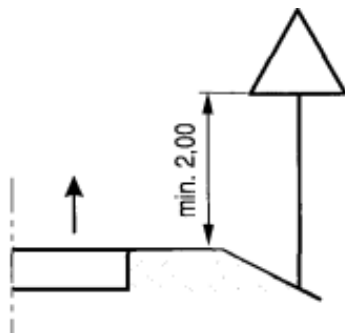
Rys. 1 Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności,

które należy 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: **2019 / 2020r - 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