


PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

dla zadania pn.:

"Przebudowa drogi powiatowej nr 1180R
Dębica-gr. pow. -Zdziarzec w km 7+747 - 10+342
w m. Wiewiórka i Róża dz. nr: 708 m. Wiewiórka
i 1833 m. Róża, gm. Żyraków"

INWESTOR	Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy ul. Parkowa 28, 39-200 Dębica
Spis treści	<ol style="list-style-type: none">1. Opis techniczny2. Zestawienie znaków3. Orientacja4. Projekt Stałej Organizacji Ruchu
Projektował	<p><i>mgr inż. Bogusław Czarnik</i> Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstr. bud. 120/99 Uprawniony do nadzoru nad robotami bud. w specjalności konstr. bud. bez ograniczeń 18/09</p> 

Lipiec 2021

ARKUSZ UZGODNIENÍ

OPRACOWANIA P.N.:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

dla zadania pn.:

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1180R Dębica-gr. pow. -Zdziarzec w km 7+747 - 10+342 w m. Wiewiórka i Róża dz. nr: 708 m. Wiewiórka i 1833 m. Róża, gm. Żyraków”

INSTYTUCJA UZGADNIAJĄCA	DATA I PODPIS OSOBY UZGADNIAJĄCEJ	UWAGI
ZOP DĘBICA	11.08.2021 KIEROWNIK Obwodu Drogowo-Mostowego w Pilźnie Marek Ligezka	Opinia los 07
OPINIUJĘ POZYTYWNIE Dębica, dnia 12.06.2021 Komendant Powiatowy Policji w Dębicy z up.	ZASTĘPCA NACZELNIKA Wydziału Drogowego Dębicy Robert KRAS	

1. OPIS TECHNICZNY

1.1 Podstawa opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla oznakowania odcinka drogi powiatowej nr 1180R „Przebudowa drogi powiatowej nr 1180R Dębica-gr. pow. - Zdziarzec w km 7+747 - 10+342 w m. Wiewiórka i Róża dz. nr: 708 m. Wiewiórka i 1833 m. Róża, gm. Żyraków ”

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie dostępnych materiałów w oparciu o wykonaną wizję lokalną w terenie wraz z inwentaryzacją oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonano analizę niezbędnych potrzeb zmian dla wskazanego odcinka drogi. Szczegółowe rozwiązania projektowe wprowadzające zmiany w docelowej organizacji ruchu oraz lokalizację przedstawiono na rysunkach; od rys. nr 1a do rys. nr 1g.

Projekt opracowano zgodnie z:

1. Podstawę opracowania stanowią:
 - podkład mapowy w skali 1:500(1:1000),
 - wizja połączona z inwentaryzacją w terenie
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021r poz. 54 z późn. zmianami)
3. 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
4. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach - zał. nr 1-4 do Rozporządzenia 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
5. Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach - zał. nr 4 do Rozporządzenia 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)

1.2 Opis rozwiązań

1.1 Opis robót

Na analizowanym odcinku drogi powiatowej nr 1180R Dębica-gr. pow. -Zdziarzec występuje oznakowanie poziome i pionowe, które nie zapewnia dostatecznego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem opracowania jest aktualizacja istniejącego oznakowania oraz zaprojektowanie dodatkowego oznakowania poziomego oraz pionowego, tak aby było ono zgodne z obowiązującymi przepisami w związku z „Przebudowa drogi powiatowej nr 1180R Dębica-gr. pow. -Zdziarzec w km 7+747 - 10+342 w m. Wiewiórka i Róża dz. nr: 708 m. Wiewiórka i 1833 m. Róża, gm. Żyraków ”.

1.2 Lokalizacja, charakterystyka drogi oraz warunki ruchu – stan istniejący

Przedsięwzięcie polegało na przebudowie istniejącej podbudowy i nawierzchni, uzupełnieniu i wzmocnieniu poboczy, remoncie istniejących przepustów, przebudowie istniejących zjazdów i skrzyżowań, odmuleniu istniejących rowów, przebudowie istniejącego chodnika, odcinkowej budowie nowego chodnika wraz z zatoką autobusową oraz odwodnieniem.. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie podkarpackim, w powiecie dębickim, w gminie Dębica i mieście Dębica.

Droga znajdująca się w zakresie opracowania w obecnym stanie posiada nawierzchnię utwardzoną asfaltową z występującymi chodnikami, zjazdami i skrzyżowaniami. W ramach przebudowy drogi wykonano w szczególności:

- dostosowanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej kategorii ruchu
- uzupełnienie i wzmocnienie poboczy,
- remont istniejących przepustów,
- przebudowa istniejących zjazdów i skrzyżowań,
- odmulenie istniejących rowów,
- przebudowa istniejącego chodnika,
- odcinkowa budowa nowego chodnika wraz z zatoką autobusową oraz odwodnieniem.

1.3 Opis projektowanych rozwiązań w zakresie stałej organizacji ruchu.

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie gmin: Żyraków i Czarna w powiecie dębickim. Prowadzona będzie na działkach: nr ew. 708 w m. Wiewiórka, gmina Żyraków oraz nr ew. 1833 w m. Róża, gmina Czarna, począwszy od km 7+747 drogi powiatowej 1180R Dębica - gr. pow. - Zdziarzec w miejscowości Wiewiórka do km 10+342 w miejscowości Róża tj. na odcinku 2595 mb. Przy czym około 2,3km przebudowywanej drogi przebiega na terenie gminy Żyraków.

Obszar, po którym przebiega droga to tereny zabudowane z zabudową zagrodową, budynkami jednorodzinnymi w miejscowościach Wiewiórka i Róża. Planowana inwestycja przebiegać będzie przez teren, w którym występuje sieć teletechniczna, elektryczna oraz sieć gazowa, które to sieci obsługują zabudowę jednorodzinną i zagrodową na terenach sąsiednich.

Teren wzdłuż drogi stanowią gospodarstwa rolne jako zabudowa zagrodowa, domy jednorodzinne oraz obiekty handlowo-usługowe, budynek straży pożarnej, kościół, szkoła, obiekty prowadzonej działalności gospodarczej. Zakres robót przedmiotowej inwestycji odbywać się będzie po istniejącym szlaku drogowym (w granicach istniejącego pasa drogowego) bez zajmowania nowych przyległych terenów.

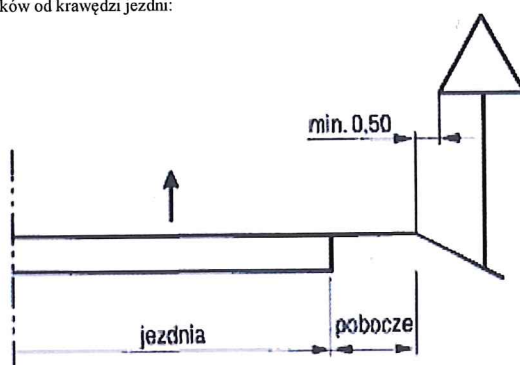
W wyselekcjonowanym miejscu w rejonie ciągów pieszych wprowadza się oznakowane przejścia dla pieszych znakami pionowymi **D-6**, uaktualniono rozmieszczenie znaku fluoryzacyjnego **A-17** w stosunku do zaprojektowanego przejścia dla pieszych wraz zaprojektowaniem oznakowania znakami poziomymi **P-10**, **P-14**. Wprowadzone zmiany w znaczny sposób powinny poprawić BRD na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej

1.4 Ogólne zasady oznakowania

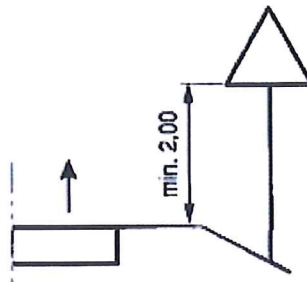
Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w rejonie wprowadzanych zmian wymagane jest czytelne oznakowanie, zgodne z instrukcją o znakach drogowych, Lokalizacje projektowanych znaków drogowych należy wykonać według załączonych rysunków „stan projektowany rys. nr 1a -1g”, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

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:

Należy zastosować znaki średnie, folie odbłaskowa 2 generacji lub folia pryzmatyczna.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach ramach, wysięgnikach wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Tarcze znaków winny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5 stopni w kierunku jezdni.

Jeżeli znaki są w łukach poziomych, odchylenie tarczy należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku. Odległość w poziomie od korony drogi do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku powinna wynosić nie mniej niż 0,50m. W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną jezdni, znak powinien być umieszczony w odległości nie mniejszej niż 0,50m od krawędzi jezdni.

Wszystkie znaki użyte do oznakowania robót winny być znakami średnimi o licu z folii odbłaskowej II generacji lub folia pryzmatyczna.

Całość oznakowania musi odpowiadać wymogom zawartym w aktach prawnych wymienionych w pkt. 1.1

1.5. 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 należy wykonać w sposób wskazany na rysunkach, ale miejsca ustawienia znaków w terenie należy wybrać indywidualnie w zależności od sytuacji aczkolwiek 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, odbłaskowości, wysokości i odległości umieszczania ich od przeszkody

1.6 Termin Wprowadzenia Zmian

**Termin wprowadzenia Stałej Organizacji Ruchu
od 16 sierpnia 2021**

mgr inż. Bogusław Czarniś
Uprawniony do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstr. bud. 120/99
Uprawniony do kierowania robotami bud.
w specjalności konstr. bud. bez ograniczeń 18/99

2. ZESTAWIENIE ZNAKÓW

2.1 Znaki pionowe projektowane:

Symbol	Wzór	Nazwa	Typ folii odbłaskowej	Ilość
D-1		droga z pierwszeństwem	2	8
D-6		Przejście dla pieszych	2	2
D-15		Przystanek autobusowy	2	2
T-27		Tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci	2	2
A-3		Niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo	2	1
A-30		Ostrzega o niebezpieczeństwie innego rodzaju niż określone pozostałymi znakami ostrzegawczymi.	2	1
T-16		Tabliczka wskazująca miejsce wyjazdu pojazdów uprzywilejowanych wskazanych na tabliczce	2	1

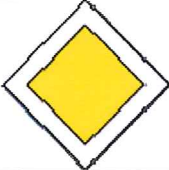





2.3 Oznakowanie Poziome projektowane:

➤ Oznakowanie Poziome Projektowane:

Symbol	Długość (mb)	Powierzchnia	Stan	Powierzchnia na mb
P-10	6	3	Proj.	0,5m ² /mb*s
P-14	6	2,38	Proj.	0,38m ² /mb

➤ Znaki pionowe całość:

Symbol	Stan	Wielkość	Odblaskowość	Dodatkowe	Ilość
A-1	Ist.	Średnie	II Generacja		1
A-2	Ist.	Średnie	II Generacja		1
A-3	Ist -2szt Proj-1szt	Średnie	II Generacja		3szt
A-4	Ist	Średnie	II Generacja		2szt
A-4	Ist	Średnie	II Generacja		1szt
A-30	Ist -1szt Proj-1szt	Średnie	II Generacja		2
A-17	Proj.	Tablica fluorescencyjna ze znakiem A-17	2		2

D-1	Ist -3szt Proj-8szt	Średnie	II Generacja		11
D-6	Proj.	Średnie	II Generacja		2
D-2	Proj.	Średnie	II Generacja		2
D-42	Ist.	Średnie	II Generacja		2
E-17a	Ist.	Średnie	II Generacja	Wiewiórka	1
E-17a	Ist.	Średnie	II Generacja	Róża	1
E-18a	Ist.	Średnie	II Generacja	Róża	1
E-18a	Ist.	Średnie	II Generacja	Wiewiórka	1
E-4	Ist.	Średnie	II Generacja	Wola Wielka	1
E-4	Ist.	Średnie	II Generacja	Wola Wielka	1
T-2	Ist.	Średnie	II Generacja	↑3,5 km↑	1
T-4	Ist.	Średnie	II Generacja	3 	2
T-16	Ist -1szt Proj-1szt	Średnie	II Generacja		2
T-27	proj.	Średnie	II Generacja		2