

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA
OPRACOWANIA :

**BUDOWA DRÓG GMINNYCH ODCINEK A OD KM 0+000,00
DO KM 0+725,00, ODCINEK B OD KM 0+000,00 DO KM
0+595,85, ODCINEK C OD KM 0+000,00 DO KM 0+192,00
O ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI OK. 1513 M WRAZ Z NIEZBĘDNĄ
INFRASTRUKTURĄ I PRZEBUDOWĄ SIECI UZBROJENIA
TERENU NA TERENIE OSIEDLA KOŁONIA W MIEŚCIE
ROPCZYCE**

OBIEKT :

DROGI GMINNE

BRANŻA :

INŻYNIERIA RUCHU

INWESTOR :

BURMISTRZ ROPCZYC

UL. KRISEGO 1

39-100 ROPCZYCE



AUTORZY OPRACOWANIA	IMIĘ I NAZWISKO	DATA	PODPIS
<u>OPRACOWAŁ:</u>	mgr inż. Kamil Fic	05.2023	

Rzeszów, maj 2023 r.

SPIS TREŚCI

I.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.	PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	4
3.	CEL OPRACOWANIA	4
4.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
5.	OPIS STANU PROJEKTOWEGO:.....	5
6.	WARUNKI WIDOCZNOŚCI.....	5
7.	CEL I ZAKRES INWESTYCJI	5
8.	INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA	5
9.	OGÓLNE ZASADY I SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW	6
10.	TERMINY WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	8
II.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	9
1.	RYS. NR 1 ORIENTACJA - SKALA 1:10 000.....	9
2.	RYS. NR 2.1 - 2.2 -STAN PROJEKTOWANY - SKALA 1:500.....	9

I. CZĘŚĆ OPISOWA

ARKUSZ UZGODNIEN

OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

BUDOWA DRÓG GMINNYCH ODCINEK A OD KM 0+000,00 DO KM 0+725,00, ODCINEK B OD KM 0+000,00 DO KM 0+595,85, ODCINKE C OD KM 0+000,00 DO KM 0+192,00 O ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI OK. 1513 M WRAZ Z NIEZBĘDNĄ INFRASTRUKTURĄ I PRZEBUDOWĄ SIECI UZBROJENIA TERENU NA TERENIE OSIEDLA KOŁONIA W MIEŚCIE ROPCZYCE

INSTYTUCJA UZGADNIAJĄCA	DATA	PODPIS

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- [1] Umowa zawarta z Inwestorem to jest Burmistrzem Ropczyc, ul. Krisego 1, 39-100 Ropczyce.
- [2] Ustawa z dnia 20.06.1997r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. 2022 poz. 988 z późn. zm)
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 784),
- [4] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj. Dz. U. 2019 poz. 2310 t.j.)
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. (tj. Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.)
 - a) załącznik nr 1: „szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”,
 - b) załącznik nr 2: „szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach”,
 - c) załącznik nr 3: „szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach”,
 - d) załącznik nr 4: „szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tj. Dz. U. 2020 poz. 1609 z późn. zm.),
- [7] Podkład sytuacyjno – wysokościowy w skali 1:500
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (tj. Dz. U. 2022 poz. 1518),
- [9] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz.U. 2021 poz. 1376 z późn. zm)

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt oznakowania i stałej organizacji ruchu w związku z budową dróg gminnych w m. Ropczyce na osiedlu Kolonia.

3. CEL OPRACOWANIA

Podstawowym celem niniejszego opracowania jest przedstawienie projektu oznakowania i stałej organizacji ruchu w świetle wymagań stawianych przez Zarządcę drogi. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome, a także urządzenia bezpieczeństwa ruchu mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa pieszym oraz pojazdom poruszającym się przedmiotowymi odcinkami dróg gminnych.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Teren na którym zlokalizowana jest inwestycja jest terenem równinnym o maksymalnym pochyleniu drogi w granicach 4,5%. Teren charakteryzuje się głównymi spadkami w kierunku północnym dla odcinka A i C oraz spadkiem w kierunku wschodnim dla odcinka B.

Głównym i charakterystycznym elementem zagospodarowania terenu są istniejące zabudowy jednorodzinne, tereny rolne komunikowane obecnie z drogami publicznymi ciągami komunikacyjnymi o nawierzchni zwirowo-gruntowej.

Zrealizowanie projektowanego układu komunikacyjnego z pewnością przyspieszy rozwój przyległych terenów czyniąc je bardziej atrakcyjnymi dla potencjalnych inwestorów.

Z elementami objętymi opracowaniem krzyżują się podziemne i napowietrzne linie elektroenergetyczne, podziemne kanalizacje kablowe teletechniczne, sieci wodociągowe oraz kanalizacyjne a także gazociągi wysokiego ciśnienia.

Istniejące odcinki dróg – ciągów komunikacyjnych charakteryzują się w przeważającej części nawierzchnią żwirowo-gruntową, jedynie odcinkowo ulepszoną tłucznem, w wielu miejscach posiadają głębokie wyboje. Nie posiadają one poboczy, ani też urządzeń służących do odwodnienia.

Na obszarze tym występuje głównie zieleń wysoka – drzewa, gatunków w głównej mierze liściastych o charakterze rozproszonym – samosiejki nie tworzące kompleksów leśnych.

5. OPIS STANU PROJEKTOWEGO:

Przedmiotowe drogi zostały zaprojektowane na terenie zabudowy, w terenie zabudowanym, stąd przyjęto następujące parametry techniczne:

- | | |
|-----------------------------|--|
| • Kategoria dróg: | Gminne |
| • Klasa | D |
| • Prędkość do projektowania | V_p = 30 km/h |
| • Kategoria ruchu: | KR1; KR3 |
| • Przekrój dróg: | 1x1 lub 1x2 |
| • Szerokość pasa ruchu: | 2,50 m – dla przekroju 1x2
3,50 m – dla przekroju 1x1 |
| • Szerokość chodników: | 2,00m (bez krawężnika i obrzeży) |
| • Skrajnia pionowa | 4,50m |

Zakres opracowania obejmuje budowę dróg gminnych o łącznej długości ok. 1513m o nawierzchni bitumicznej. Dla odcinka A projektowanego układu drogowego przewidziano budowę chodnika dla pieszych, zlokalizowanych przy jezdni. Chodniki o szerokości 2,0m, obramowany od strony jezdni krawężnikiem betonowym gr. 15 cm a od strony zewnętrznej obrzeżem gr. 8cm.

Zaprojektowano spadki poprzeczne jednostronne (B i C) i daszkowe (A) o wartości 2,0% - odpowiednie dla sprawnego spływu wody opadowej do wpustów drogowych lub projektowanych/istniejących rowów otwartych. Wody opadowe i/lub roztopowe zostaną odprowadzone do odbiorników.

6. WARUNKI WIDOCZNOŚCI

W zakresie objętych opracowaniem dróg gminnych nie przewiduje się wprowadzania ograniczeń w związku z brakiem wymaganej przepisami widoczności. Warunki widoczności przy ruszaniu z miejsca zatrzymania w obszarze skrzyżowań określono zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem. Dopuszczalna prędkość wynosi 30-50 km/h.

7. CEL I ZAKRES INWESTYCJI

Celem inwestycji jest wprowadzenie oznakowania i nowej organizacji ruchu w związku budową dróg gminnych w m. Ropczyce. Nowa organizacja ruchu zapewni bezpieczeństwo ruchu pojazdów, rowerzystów i pieszych. Projektowane oznakowanie w sposób istotny obniży ryzyko wystąpienia poważnych zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów.

8. INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA

W zakresie niniejszego opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie w rejonie skrzyżowania proj. końca odcinka A z ul. Kolonia.

Istniejące oznakowanie poziome: Linia warunkowego zatrzymania z trójkątów – P13

Istniejące oznakowanie pionowe: Ustup pierwszeństwa – A7 (1 szt.)

9. OGÓLNE ZASADY I SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Znaki ustawiane w związku z wprowadzeniem projektowanej organizacji ruchu powinny należeć standardowo do grupy wielkości znaków małych - zgodnie z pkt 1.2.1 rozporządzenia [5].

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A- ostrzegawcze	B - zakazu	C - nakazu	D - informacyjne
		Długość boku	średnica	Długość podstawy	Wysokość (n=0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300 n
duże	D	150	900	900	900+225 n
średnie	S	900	800	600	600+150 n
małe	M	750	600	600	600+150 n
mini	Mi	600	400	400	400+100 n

- W przypadku ustawienia znaków A-7 lub B-20 ich wielkość powinna być dostosowana do wielkości znaków na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejsze niż znaki z grupy znaków średnich (nie dotyczy dróg dla rowerów) – w przypadku niniejszego opracowania znak B-20 należy ustawić o wielkości znaków średnich,
- Odstępstwa od podanych w tabeli wymiarów zostały określone w opisach szczegółowych znaków [5] Wymiary znaków kategorii E zależą od przyjętej wysokości pisma, rodzaju i wielkości symboli oraz długości i liczby nazw miejscowości na nich umieszczanych, zgodnie z zasadami podanymi w opisach szczegółowych znaków[5]. Wymiary znaków kategorii F, G i tabliczek T oraz szczegółowe wymiary wszystkich znaków podane są w opisach szczegółowych [5].
- Do wykonania oznakowania pionowego na drogach powiatowych i gminnych lokalizowanych obok jezdni, należy stosować wyłącznie znaki drogowe odblaskowe z folii typu 1, z zastrzeżeniem, że dla znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2.
- Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą,
- Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku
- Dopuszcza się stosowanie folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej do wykonania lic znaków odblaskowych: A-10, A-14, A-17 i A-30 oraz tabliczki T-27 zlokalizowanych w miejscach szczególnie niebezpiecznych bądź o dużej

wypadkowości. Dopuszcza się wykonywanie lic znaków D-6, D-6a i D-6b na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej.

- Pozostałe warunki zgodnie z pkt 1.1 – 1.4 rozporządzenia [5].

Umieszczanie znaków:

Znaki umieszcza się:

- 1) po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu;
- 2) nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu;
- 3) po lewej stronie jezdni:
 - samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
 - jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
 - na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G;
- 4) na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony;
- 5) na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku;
- 6) na drogach dla rowerów.

Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

Znaki drogowe, pionowe należy umieszczać w następujących odległościach:

- na drogach z pobocznymi odległość tablicy znaku od krawędzi korony drogi powinna wynosić minimum 0,5 m,
- na ulicach od krawędzi jezdni od 0,5m do 2,0m.

W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- - na drogach z pobocznymi gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni,
- na drogach z pobocznymi o nawierzchni twardej - w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi pobocza bitumicznego.
- W przypadku szerokiego nasypu znak można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni.

- Wysokość znaku od pobocza wynosi minimum 2,0 m (wyjątkowo 1,5 m) natomiast od chodnika 2,2 m, W przypadku lokalizacji znaków na wysięgnikach np. nad ścieżką rowerową należy zapewnić zachowanie wymaganej przepisami skrajni,
- Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.
- Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Pozostałe warunki umieszczania znaków przyjmować zgodnie z pkt 1.5 rozporządzenia [5].

Oznakowanie winno być:

- wykonane w oparciu o materiały odblaskowe zapewniające odpowiednią widoczność zarówno w dzień jak i w nocy,
- oferowane w tradycyjnych kolorach drogowych lub w kolorach fluorescencyjnych podkreślających zdecydowanie ich widoczność szczególnie z dużej odległości,
- łatwe do umieszczania na konstrukcjach wsporczych, a jednocześnie zabezpieczone przed dowolnym przemieszczaniem się w przypadku kolizji z pojazdem,
- nie posiadające ostrych i twardych krawędzi.

Oznakowanie poziome wykonane metodą cienkowarstwową powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odblaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

10. TERMINY WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – 2024 r.

11. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

W ramach opracowania projektuje się ustawienie znaków pionowych oraz wykonanie oznakowania poziomego cienkowarstwowego a także ustawienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Usytuowanie projektowanego oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono ich na rys. nr 2.1 – 2.2.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. **RYS. NR 1 ORIENTACJA** - SKALA 1:10 000
2. **RYS. NR 2.1 - 2.2 -STAN PROJEKTOWANY** - SKALA 1:500