

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI **RUCHU**

Nazwa obiektu:	Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn: ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ 1466K STRÓŻE - POLNA - ŁUŻNA W KM 3+738,00 - 5+297,97 W MIEJSCOWOŚCI SZALOWA
Branża:	DROGOWA
Adres obiektu:	Woj. małopolskie, powiat gorlicki, gmina Łużna, obręb: Szalowa
Inwestor:	Zarząd Powiatu Gorlickiego ul. Biecka 3, 38-300 Gorlice
Jednostka projektowa	F.U.H. Renowa Krzysztof Waniczek ul. Słoneczna 9 Kluszkowe 34-440 NIP: 735-249-40-16 tel. kom. 693468132 biuro@renowa.info
Opracował:	mgr inż. Łukasz Urbański
Data opracowania:	Lipiec 2019r.

Zawartość opracowania

Część opisowa:

Spis treści

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Podstawa opracowania.	3
3. Zakres i cel opracowania.....	3
4. Stan istniejący	3
5. Projektowana stała organizacja ruchu.	4
6. Uwagi.....	5

Część rysunkowa:

1. Orientacja rys. nr **1** skala 1:20000
2. Plan Sytuacyjny stałej organizacji ruchu –rys. nr **2.1, .2.2** skala 1:1000
3. Zestawienie oznakowania rys. nr **3**

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w zakresie oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu dla drogi powiatowej 1466K Stróże - Polna - Łużna w km 3+738,00 - 5+297,97 w miejscowości Szalowa w związku z planowaną realizacją zadania pn:

„Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej 1466K Stróże - Polna - Łużna w km 3+738,00 - 5+297,97 w miejscowości Szalowa ”

2. Podstawa opracowania.

- a) Zlecenie Inwestora,
- b) Wizja lokalna w terenie,
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r., Nr 170 poz. 1393 z późn. zm),
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003r (Dz. U. z 2003r., Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach wraz z Załącznikami (1-4) z późn. zm.
- f) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.).

3. Zakres i cel opracowania.

Opracowanie obejmuje projekt stałej organizacji ruchu w zakresie oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu dla drogi powiatowej 1466K Stróże - Polna - Łużna w km 3+738,00 - 5+297,97 w miejscowości Szalowa w związku z planowaną realizacją zadania pn:

„Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej 1466K Stróże - Polna - Łużna w km 3+738,00 - 5+297,97 w miejscowości Szalowa.”

Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu w obrębie przedmiotowej inwestycji.

4. Stan istniejący

Zaprojektowano rozbudowę i przebudowę drogi powiatowej 1466K Stróże - Polna - Łużna w km 3+738,00 - 5+297,97 w miejscowości Szalowa. Zaprojektowano chodnik z kostki betonowej wibroprasowanej, zatoki autobusowe, budowę i rozbudowę skrzyżowań, budowę i rozbudowę zjazdów publicznych i indywidualnych, budowę kanalizacji deszczowej, montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz przebudowę skrzyżowania linii kolejowej nr 108 z przedmiotową drogą powiatową. Kąt skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej wynosi 60°. Pochylenie podłużne jezdni na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego nie przekracza 2,5% na długości nie mniejszej niż 20 m, licząc od skrajnej szyny toru kolejowego. Obszar inwestycji znajduje się na terenie niezabudowanym i zabudowanym.

Istniejące natężenie ruchu wynosi 1764 poj./dobę a prognoza na rok 2039 zakłada 3175poj./dobę.

Parametry drogi powiatowej 1466K:	
klasa drogi	Z
kategoria drogi	droga powiatowa
kategoria ruchu	KR3
nawierzchnia	bitumiczna
liczba jezdni	1
liczba pasów ruchu	2
szerokość pasa ruchu	3,00 m
Vp	40 km/h

5. Projektowana stała organizacja ruchu.

- oznakowanie pionowe:

- D-6 – umieszczono przed przejściami dla pieszych
- D-6 z T-27 – umieszczono przed przejściem dla pieszych w okolicy szkoły podstawowej
- A-10, T-7, G-1a – zastosowano przed przejazdem kolejowym bez zapór wyposażonym w samoczynną sygnalizację świetlną oraz z ostrzeżeniem przed ostrym kątem (60°) przecięcia się drogi z linią kolejową
- D-15 – umieszczono na zatokach autobusowych
- B-33 (50km/h) – zastosowano ograniczenie prędkości ze względu na przejazd kolejowy
- B-33 (30km/h) – zastosowano ograniczenie prędkości ze względu na przejazd kolejowy oraz wytyczne zawarte w postawieniu o odstępstwie od warunków technicznych znak:AB.6740.1.12.2019 z dnia 28.06.2019
- E-18a/E-17a „Szalowa” – umieszczono w celu wskazania początku i końca miejscowości
- G-1b, G-1c – znaki umieszczono przed przejazdem kolejowym
- B-20 – umieszczono na wlotach skrzyżowań podporządkowanych
- G-3, B-20, G-2 – zaprojektowano bezpośrednio przed przejazdem kolejowym na linii jednotorowej o ograniczonej widoczności
- A-6b, A-6c – zastosowano przed skrzyżowaniami
- A-6a, T-6b – zaprojektowano przed skrzyżowaniem gdzie osie dróg poprzecznych nie przecinają się na skrzyżowaniu i nie można zastosować indywidualnego (dla każdego z nich) oznakowania
- A – 16 – zastosowano w celu ostrzeżenia kierowców przed przejściem dla pieszych poza terenem zabudowanym
- F-6a z piktogramem A-10 – zastosowano na drodze podporządkowanej w celu ostrzeżenia kierowców przed przejazdem kolejowym znajdującym się na drodze powiatowej
- F-5 (8t) 2,3 km – zastosowano w celu ostrzeżenia kierowców o ograniczonym tonażu za 2,3km
- F-5 (12t) z tabliczką „Nie dotyczy autobusów” 5,3km – zastosowano w celu ostrzeżenia kierowców o ograniczonym tonażu za 5,3km na drodze raz o wyłączeniu z zakazu autobusów
- E-2a „Stróże, Łużna” „Łużna, Jankowa”, „Stróże, Jankowa” – ustawiono przed skrzyżowaniem w celu wskazania kierunków miejscowości
- E-2a „Stróże, Szymbark”, „Łużna, Szymbark” - ustawiono przed skrzyżowaniem w celu wskazania kierunków miejscowości
- D-43, D-42 – zostały ustawione w miejscu rozpoczęcia\ końca terenu zabudowanego, obszar zabudowany został przesunięty ze względu iż w obecnym miejscu nie znajdowała się tam zabudowa wiejska lub przemysłowa, w związku z czym nie panował tam wzmożony ruch pieszych i pojazdów
- U-18b „Iustro prostokątne” – ustawiono w celu poprawy widoczności na wlocie podporządkowanym
- D-1 – zaprojektowano przed skrzyżowaniami na terenie zabudowanym
- A-30 z T-16 - zastosowano w celu informacji o miejscu wyjazdu samochodu uprzywilejowanego – straży pożarnej
- A-16 na dużej tablicy z napisem „Kierowco zwolnij” – zastosowano w celu ostrzeżenia o miejscu na drodze szczególnie uczęszczanym przez dzieci w wieku od 7 do 15 lat
- E-10 „Cmentarz komunalny Szalowa” – zaprojektowano w celu wskazania kierunku na cmentarz
- E-22a – ustawiono w celu wskazania szlaku architektury drewnianej
- R-3 - zastosowano w celu wskazania odległości do głównych miejscowości położonych przy szlaku rowerowym.
- B-36 z T-25a – ustawiono w celu wyznaczenia miejsca od którego będzie obowiązywał zakaz zatrzymywania się i postoju
- A-4, T-4 „8” – zaprojektowano w celu ostrzeżenia kierowców o 8 niebezpiecznych zakrętach
- A-4, T-3 „Koniec” – zaprojektowano w celu wskazania końca niebezpiecznych zakrętów
- U-3e - zastosowano w celu uprzedzenia kierującego pojazdem o koniecznej zmianie kierunku jazdy na łuku poziomym
- U-3c, U-3d - zastosowano w celu uprzedzenia kierującego pojazdem o koniecznej zmianie kierunku na skrzyżowaniu typu „T”
- B-34 „30” - zastosowano w celu uchylecia ograniczenia prędkości, wprowadzonej znakiem B-33 „30”
- B-33 „70” - zastosowano ograniczenie prędkości ze względu na występującą przy skrzyżowaniu zatokę autobusową oraz przejście dla pieszych
- Oznakowanie do usunięcia zgodnie z załącznikiem graficznym

- oznakowanie poziome zgodnie z załącznikiem graficznym

Przejścia dla pieszych należy oświetlić oświetleniem dedykowanym asymetrycznym. Ze względu iż przejścia dla pieszych znajdują się na obszarze słabo oświetlonym lub nie oświetlonym, należy wykonać strefy przejściowe aby w obszarze oświetlonym wyróżnić wyższym poziomem natężenia oświetlenia obszar przejścia dla pieszych, a w obszarach nieoświetlonych, zminimalizować ośnienie kierujących pojazdami. Strefę przejściową stanowi odcinek drogi o długości minimum 100 m za lub za i przed przejściem dla pieszych, na którym następuje stopniowa zmiana wartości poziomego natężenia oświetlenia na jezdni od większego na przejściu dla pieszych do mniejszego (lub braku) za przejściem dla pieszych, realizowana za pomocą opraw oświetlenia drogowego. Za początek strefy przejściowej należy przyjąć linię zatrzymania lub w przypadku jej braku odległość 2 m od krawędzi przejścia dla pieszych.

6. Uwagi.

Zmiany w organizacji ruchu przyjęto zgodnie z typowym rozwiązaniem, które podaje instrukcja przy następujących założeniach:

- zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2003r. , nr 177 , poz. 1729 z późn. zm) jednostka wprowadzająca organizację ruchu powiadamia organ zarządzający ruchem, zarządcę drogi oraz komendanta Policji o planowanym rozpoczęciu prac, podając datę, czas i miejsce wykonywania co najmniej na 7 dni przed ich rozpoczęciem.
- sposób umieszczania, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.),
- oznakowanie należy umieścić nie bliżej niż 0,5 m od utwardzonej krawędzi drogi (*jezdni, utwardzone pobocze, opaska*) tak, aby zachowana była skrajnia drogowa.

Wysokość umieszczenia znaków:

- min. 2,00 m od przyległego poziomu drogi – w miejscach niewystępowania ruchu pieszego
- min. 2,20 m od przyległego poziomu drogi, lub w przypadku występowania chodnika od poziomu jego nawierzchni – w miejscach występowania ruchu pieszego.
- min. 2,50 m od przyległego poziomu ścieżki rowerowej – w miejscach występowania ruchu rowerowego.
- do oznakowania należy używać znaków z grupy **średnich** na podkładzie z folii odblaskowej **II generacji**,
- do tablic **drogowskazowych** należy używać znaków z grupy **małych** na podkładzie z folii odblaskowej **II generacji**
- tablice znaków umieścić na słupkach okrągłych z rur ocynkowanych średnicy 50 mm, zakotwionych sztywno,

Opracował: mgr inż. Łukasz Urbański