



Pracownia Projektowa „B&W” Wojciech Nanek

39-400 Tarnobrzeg

ul. Zwierzyniecka 20/30

REGON: 830222324

NIP: 867-103-54-03

tel.: 512-298-707

e-mail: w.nanek@gmail.com

PROJEKT

**DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:
„PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1019R
NA ODCINKU OD KM 1+727 W M. KŁYŻÓW DO
SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 1023R
(KM 7+165) W M. PYSZNICA”**

INWESTOR:

POWIAT STAŁOWOWOLSKI

ul. Podleśna 15, 37-450 Stalowa Wola

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

Pracownia Projektowa “B&W” Wojciech Nanek

ul. Zwierzyniecka 20/30, 39-400 Tarnobrzeg

Opracował: mgr inż. Wojciech Nanek

Tarnobrzeg, czerwiec 2017 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu dla zadania: „**Przebudowa drogi powiatowej nr 1019R Zarzecze – Rzeczyca Długa na odcinku od km 1+727 w m. Kłyżów do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1023R Stalowa Wola - Pysznica (km 7+165) w m. Pysznica.**”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa zawarta z Inwestorem – Powiat Stalowowolski.

1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 1000,
- inwentaryzacja oznakowania,
- uzgodnienia z Inwestorem,

1.2. PODSTAWOWE PRZEPISY I NORMATYWY

Przy sporządzaniu niniejszej dokumentacji oparto się o następujące dokumenty:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r *Prawo budowlane* (tekst jednolity Dz. U. z dnia 8.03.2016 r, poz. 290 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o *Drogach publicznych* ((tekst jednolity Dz. U. z 2016 r, poz. 1440 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczenia na drogach* (Dz. U. z 2015 r., poz. 1314 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2016 r., poz. 314 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2016 r., poz. 124)
- Ustawa z z dnia 20 czerwca 1997 roku *Prawo o ruchu drogowym* (jednolity tekst Dz. U. z 2017 r. poz. 128 z późn. zm.).

2. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu na przebudowywanym odcinku drogi powiatowej nr 1019R w miejscowościach: Kłyżów i Pysznica.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Droga powiatowa nr 1019R jest podstawowym ciągiem komunikacyjnym w miejscowościach Kłyżów, Pysznica, Jastkowice. Tereny przyległe do drogi zabudowane są budynkami jednorodzinnymi oraz usługowymi. Droga na tych odcinkach posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 5,0 – 6,5 m, chodnik o nawierzchni betonowej i szerokości 1,4m oddzielony od jezdni rowem ziemnym, pobocza gruntowe o szerokości 0,8-1,6m, ścieżkę rowerową o nawierzchni bitumicznej szer. 2,5 m oraz ściek prefabrykowany i rów ziemny, zbierające wody deszczowe z jezdni.

Drogi boczne łączą się z drogą powiatową poprzez skrzyżowania zwykłe. Na całym odcinku objętym przebudową droga powiatowa nr 1019R jest drogą nadrzędną w stosunku do dróg bocznych.

Droga powiatowa nr 1019R powiązana są z istniejącym układem komunikacyjnym poprzez skrzyżowania zarówno z drogami powiatowymi jak i drogami gminnymi.

4. STAN PROJEKTOWANY

Przebieg drogi powiatowej zapewnia dojazd do wszystkich działek położonych wzdłuż drogi. Droga zbiera ruch z sąsiednich dróg gminnych i wewnętrznych i rozprowadza pomiędzy głównymi miejscowościami Gminy Pysznica.

4.1. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi gminnej:

- | | |
|------------------------|---|
| – klasa techniczna | – Z – zbiorcza, |
| – prędkość projektowa | – 40 km/h (dla uspokojenia ruchu), |
| – kategoria ruchu | – KR 2. |
| – przekrój poprzeczny | – drogowy, półuliczny i uliczny 1x2, |
| – spadek poprzeczny | – na prostej daszkowy 2,0%, |
| | – na łuku zmienny zależny od promienia, |
| – szerokość pasa ruchu | – 3,0 m, |
| – szerokość jezdni | – 6,0 m (2x3,0 m), |
| – szerokość poboczy | – 1,0 m, |
| – zjazdy indywidualne | – szerokość 4,5 m |
| – pochylenie poboczy | – 6,0% w kierunku ścieku lub rowu, |

4.2. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Droga powiatowa nr 1019R na odcinku objętym opracowaniem została zaprojektowana

o przekroju drogowym. Jezdnia szerokości 6,0 m o nawierzchni bitumicznej z normatywnymi poszerzeniami na łukach poziomych. Wzdłuż krawędzi jezdni po prawej stronie pobocze szerokości 1,0 m o nawierzchni z kruszywa łamanego natomiast po lewej pobocze szerokości 1,0 m i nawierzchni bitumicznej. Po lewej stronie ścieżka rowerowa oddzielona od jezdni ściekiem prefabrykowanym. Po prawej stronie na odcinku od km 5+414,59 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1023R (koniec odcinka km 7+165) chodnik szerokości 1,5 m o nawierzchni z kostki betonowej oddzielony od jezdni rowem ziemnym.

4.3. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

Niweleta przebudowywanej drogi powiatowej oraz skrzyżowań z drogami gminnymi i powiatowymi zostały zaprojektowane uwzględniając projektowane wzmocnienie nawierzchni drogi powiatowej oraz w nawiązaniu do istniejącego terenu i bram wjazdowych na przyległe posesje.

Pochylenie poprzeczne jezdni zaprojektowano, jako dwustronne (daszkowe) 2% w kierunku krawędzi drogi – do ścieku prefabrykowanego i rowu.

5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

Na podstawie obserwacji oraz pomiarów ruchu przeprowadzonych na drodze powiatowej nr 1019R w 2016 r. stwierdzono ruch pojazdów na poziomie ok. 2781 poj. os. na dobę. Po zakończeniu przebudowy drogi powiatowej wzrost ruchu pojazdów będzie niewielki (maksymalnie do ok. 3059 poj. os. na dobę), ponieważ nie zmieni się jej przebieg, droga nadal będzie miała charakter zbiorczy i jedynie z uwagi na poprawę warunków jezdnych (nowa, szersza i równa nawierzchnia) założono wzrost ruchu na poziomie 10%.

Natężenie ruchu na drodze powiatowej nr 1019R					
	A	O	D	C + Cp	inne
Rok 2016	40	1851	560	280	50
Rok 2027	44	2036	616	308	55

6. OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCE.

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome zostało przedstawione na rys. nr 2.1 – 2.7 (inwentaryzacja oznakowania).

7. OZNAKOWANIE PROJEKTOWANE

7.1. OZNAKOWANIE PIONOWE.

7.1.1. Charakterystyka ogólna.

Projektowane oznakowanie pionowe jest uzupełnieniem dla istniejącego. Dodane zostały znaki poprawiające bezpieczeństwo ruchu oraz usunięto zbędne. Wszystkie istniejące znaki z uwagi

na ich stan techniczny zostaną wymienione na nowe (tarcza znaku + słupek) bez konieczności zmiany lokalizacji znaku. Wszystkie skrzyżowania zostały oznakowane znakami D-1 „droga z pierwszeństwem” na drodze głównej (DP 1019R) oraz A-7 „ustąp pierwszeństwa” lub B-20 „STOP” na drogach podporządkowanych.

7.1.2. Wymagania dla znaków pionowych.

Na przedmiotowym ciągu komunikacyjnym projektuje się oznakowanie pionowe z zastosowaniem znaków z grupy średniej, tj. o długości boku 900 mm (znaki kategorii A – ostrzegawcze), średnicy 800 mm (znaki kategorii B – zakazu i kategorii C – nakazu) i długości podstawy 600 mm (znaki kategorii D – informacyjne). Przejścia dla pieszych w rejonie szkoły i kościoła należy umieścić na tablicy fluorescencyjnej w kolorze żółtym.

Znaki należy wykonać z folii odblaskowej II generacji na podkładzie z blachy stalowej ocynkowanej grubości 2 mm, posiadającej znak bezpieczeństwa „B”.

Tył znaków powinien być pomalowany farbą proszkową koloru szarego. Słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych.

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz.U. Nr 220 z 2003 roku poz. 2181).

7.1.3. Zestawienie znaków pionowych.

Przedstawiono w wykazie oznakowania pionowego.

7.2. OZNAKOWANIE POZIOME.

7.2.1. Charakterystyka ogólna.

Oznakowanie poziome zostało zaprojektowane jako uzupełniające dla znaków pionowych. Na ciągu głównym tj. droga powiatowa nr 1019R zastosowano na całej długości linie segregacyjne w osi jezdni. W zależności od sytuacji jest to linia P-1b „linia pojedyncza przerywana krótka”, P-4 „linia podwójna ciągła” i P-6 „linia ostrzegawcza”.

Na włączeniach dróg gminnych wprowadzono: znak P-13 „linia warunkowego zatrzymania trójkątna” jako uzupełnienie znaku A-7 oraz znak P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop” jako uzupełnienie znaku B-20.

Oznakowane zostały również wszystkie przejścia dla pieszych znakiem P-10 „przejścia dla pieszych” oraz przejazdy rowerowe linią P-11 „przejazd dla rowerzystów”.

Na łuku w rejonie skrzyżowania z ul. Rędziny w osi drogi zastosowano punktowe elementy odblaskowe. Dodatkowo w ramach organizacji ruchu planowana jest odnowa symboli P-23 i P-26 na istniejącym ciągu rowerowym jako oznakowanie cienkowarstwowe w ilości 60 kpl (P23+P26).

7.2.2. Wymagania dla znaków poziomych.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości 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.

Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Do oznakowania poziomego zastosować oznakowanie chemoutwardzalne grubowarstwowe strukturalne struktura regularna dla linii osiowych. Symbole wykonać jako oznakowanie chemoutwardzalne grubowarstwowe strukturalne struktura nieregularna.

3.2.3. Zestawienie znaków poziomych.

Przedstawiono w wykazie oznakowania poziomego.

8. ZESTAWIENIE RYSUNKÓW.

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| - Orientacja | - rys. nr 1 |
| - Inwentaryzacja oznakowania | - rys. nr 2.1 – 2.7 |
| - Docelowa organizacja ruchu | - rys. nr 3.1 – 3.6 |

Opracował: Wojciech Nanek

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	A-1									3
	A-4									3
	A-24									5
	T-6b									4
	T-2									4
	A-3									2
	T-0									3
	D-1									24
	T-6a									5
	B-33									10
	A-2									2
	D-15									23
	D-6									5
	A-10									2
	F-3a									4
	D-53									1
	D-52									1
	B-20									7
	E-18a									4
	E-17a									4
	D-42									4
	D-43									2
	A-7									15
	A-17									3
	C-13/16									8
	R-4									12
	D-6b									6
	A-30									2
	R-4e									2
	T-27									2
	G-1a									2
	G-1b									2
	G-1c									2
	B-18									1
	G-3									2
								Razem szt.=	181	

Konstrukcje wsporcze							
ID	Nazwa	Stan	Opis	Blok	Warstwa	Szt.	
	Słupek					126	
	Podwójny słupek					4	
				Razem szt.=	130		

Oznakowanie poziome									
ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.	Pow. mal. 2
	P-17						390.0000	59.28	
	P-4						1520.9983	365.03	
	P-1e						520.5918	62.40	
	P-1b						1705.4905	68.23	
	P-6						1779.3591	142.35	
	P-14						11.6808	4.38	
	P-12						30.1143	15.07	
	P-7a						192.0610	23.04	
	P-13						76.9878	20.19	

Oznakowanie poziome								
ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal. 2
	P-21a						7.7096	2.93
	P-7b						16.4210	3.94
	P-5						3.9559	0.63
	P-11						29.3629	15.00
	P-10						12.7898	26.98
	PEO-2						7.0000	0.00
						Całkowita pow. malowania [m2]=	809.45	
						Całkowita pow. malowania 2 [m2]=		0.00
						Łącznie pow. malowania [m2]=		809.4500
Urządzenia bezpieczeństwa								
ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Szt.	
	U-12c							106.00
	U-1							12.00
	U-3a							3.00
	U-14a							149.05
	U-11b							99.47