



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 SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ
POWIATOWĄ NR 1024R W M. PYSZNICA
DO SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 1020R
W M. JASTKOWICE”**

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 skrzyżowania z drogą powiatową nr 1024R Stalowa Wola - Pysznica km 8+309 w m. Pysznica do km 12+236 w m. Jastkowie.*”

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: Pysznica i Jastkowice.

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 1,4-2,2 m oddzielony od jezdni krawężnikiem, pobocza gruntowe (w miejscach gdzie brak chodnika) 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), |
| – nośność nawierzchni | – 100 kN/oś, |
| – kategoria ruchu | – KR 2 (określona na podstawie analizy ruchu), |
| – 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 ulicznym. 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 odcinkowo pobocze o szerokości 1,0 m. Brak pobocza po lewej stronie na odcinkach, gdzie chodnik jest przyjezdniowy lub oddzielony

od jezdni ściekiem prefabrykowanym.

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

OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCE.

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome zostało przedstawione na rys. nr 2.1 – 2.4 (inwentaryzacja oznakowania).

6. 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 „ustęp pierwszeństwa” lub B-20 „STOP” na drogach podporządkowanych.

3.1.2. 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).

Znaki należy wykonać z folii odbłaskowej 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 pomalowanych na kolor szary.

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).

3.1.3. Zestawienie znaków pionowych.

Przedstawiono w wykazie oznakowania pionowego.

3.2. OZNAKOWANIE POZIOME.

3.2.1. 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”.

3.2.2. 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.

7. ZESTAWIENIE RYSUNKÓW.

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| - Orientacja | - rys. nr 1 |
| - Inwentaryzacja oznakowania | - rys. nr 2.1 – 2.4 |
| - Docelowa organizacja ruchu | - rys. nr 3.1 – 3.5 |

Opracował: Wojciech Nanek