

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

dla zadania pn.:

„REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1707K BRODY -
PALCZA O DŁUGOŚCI 2275,5MB, NA ODCINKU W
KM OD 7+380,50 DO KM 9+656,00 W
MIEJSCOWOŚCI PALCZA POLEGAJĄCY NA
REMONCIE USZKODZONEJ NAWIERZCHNI
JEZDNI, CHODNIKÓW I POBOCZY WRAZ Z
WYMIANĄ USZKODZONYCH PRZEPUSTÓW POD
DROGĄ.”

Lokalizacja: miejscowość Palcza
Gmina Budzów
Powiat Suski

Inwestor: **Powiat Suski**
34-200 Sucha Beskidzka
ul. Kościelna 5b

Jednostka opracowująca: **NADZORY I PROJEKTY DROGOWE**
mgr inż. Grzegorz Żyliński
os. Na Wzgórzach 30/15 31-725 Kraków
tel. 797-019-323 NIP 6782552402

Opracował
mgr inż. Grzegorz Żyliński

Lipiec 2020 rok

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- I. OPIS TECHNICZNY do projektu stałej organizacji ruchu
 - 1. Dane ogólne, podstawa opracowania
 - 2. Cel i zakres opracowania
 - 3. Opis stanu istniejącego
 - 4. Ogólny opis projektowanej inwestycji
 - 5. Opis istniejącej organizacji ruchu oraz rozwiązania projektowe
 - 5.1. Znaki pionowe
 - 5.2. Znaki poziome
 - 5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego
- II. CZĘŚĆ GRAFICZNA projektu stałej organizacji ruchu
 - 1. Orientacja w skali 1:10 000
 - 2. Plan sytuacyjny w skali 1:500

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu dla zadania pod nazwą:

„Remont drogi powiatowej nr 1707K Brody - Palcza o długości 2275,5mb, na odcinku w km od 7+380,50 do km 9+656,00 w miejscowości Palcza polegający na remoncie uszkodzonej nawierzchni jezdni, chodników i poboczy wraz z wymianą uszkodzonych przepustów pod drogą.”

1. DANE OGÓLNE, PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt docelowej organizacji ruchu opracowano do dokumentacji technicznej remontu drogi powiatowej nr 1707K Brody - Palcza o długości 2275,5mb, na odcinku w km od 7+380,50 do km 9+656,00 w miejscowości Palcza w oparciu o następujące akty prawne:

- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. Nr 108 poz. 908 z 2005 r. z późn. zmianami);
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z 2002 r.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729 z 2003 r.);
- 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 z 2003 r. wraz z załącznikami 1-4).

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest zapewnienie poprawnej organizacji ruchu oraz poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi w obrębie remontowanego odcinka drogi powiatowej nr 1707K Brody - Palcza o długości 2275,5mb, na odcinku w km od 7+380,50 do km 9+656,00 w miejscowości Palcza.

Zakres inwestycji obejmuje remont drogi powiatowej w miejscowości Palcza.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga objęta opracowaniem ma charakter drogi powiatowej klasy G (głównej) i służy obsłudze komunikacyjnej zabudowy mieszkaniowej typu wiejskiego (rolniczego) zlokalizowanej przy drodze ale również obsługują tranzytowy ruch przebiegający przez tą część powiatu suskiego.

Przedmiotowa droga łączy się w miejscowości Palcza z drogą wojewódzka nr 956.

Na całym remontowanym odcinku drogi istniejącą jezdnię stanowi nawierzchnia bitumiczna, która uległa znacznemu zniszczeniu - jest w złym stanie technicznym i wymaga remontu.

Szerokość istniejącej drogi wynosi 5,8-6,3m (z wyjątkiem końcowego nawiązania do drogi wojewódzkiej DW 956 gdzie szerokość wynosi 8,3m).

Podmyta konstrukcja jezdni, nasypu korony drogi i poboczy spowodowała liczne lokalne obniżenia krawędzi jezdni oraz wystąpiły liczne przełomy w ciągu drogi.

Na odcinku w km od 7+380,50 do km 8+522,32 odwodnienie stanowi:

- lewostronny rów na całym odcinku
- prawostronny rów – na końcowej części w/w odcinka
- w pozostałych miejscach woda spływa do potoku bez nazwy – zlokalizowanego po prawej stronie jezdni w/w odcinka.

Na odcinku w km od 8+522,32 do km 9+656,00 odwodnienie stanowi:

- kanalizacja deszczowa zlokalizowana na części prawostronnego odcinka
- prawostronny rów otwarty zlokalizowany za chodnikiem przebiegającym po prawej stronie
- lewostronny rów otwarty.
- w pozostałych miejscach woda spływa do potoku bez nazwy – zlokalizowanego po lewej stronie jezdni w/w odcinka.

Istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana w ciągu chodnika jest w dobrym stanie technicznym i nie wymaga remontu. Remontu wymagają niektóre studnie rewizyjne i studzienki ściekowe.

Zdeformowana nawierzchnia oraz zawyżone pobocza uniemożliwiają właściwe odwodnienie drogi, co powoduje utrzymywanie się zastoisk wody po opadach deszczu oraz są przyczyną dalszej degradacji konstrukcji nawierzchni.

Istniejące pobocza z kruszywa łamanego są zawyżone i obrosnięte darnią uniemożliwiające właściwy spływ wody z nawierzchni jezdni.

Niektóre przepusty pod drogą i zjazdami są prawie całkowicie zniszczone i są na granicy drożności – wymagają natychmiastowego remontu.

Uzbrojenie terenu o prawie zerowej gęstości – występują sieci: napowietrzne: energetyczna (w tym oświetlenie) i lokalnie telekomunikacyjna i elektroenergetyczna.

4. OGÓLNY OPIS PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie projektu remontu drogi powiatowej nr 1707K Brody - Palcza o długości 2275,5mb, na odcinku w km od 7+380,50 do km 9+656,00 w miejscowości Palcza.

Remont w wyraźny sposób poprawi płynność i bezpieczeństwo poruszania się po drodze wszystkich użytkowników ruchu.

Poprawiony zostanie sposób odwodnienia pasa drogowego i zostaną zniwelowane wyrwy i ubytki w nawierzchnie jezdni.

Projektowany remont odzwierciedla istniejący przebieg drogi powiatowej w planie jak i w profilu. Istniejące szerokości nawierzchni jezdni wynoszą 5,8 – 6,3m (oraz 8,3 na włączeniu do drogi wojewódzkiej DW 956).

Projektuje się remont nawierzchni mineralno-bitumicznej jezdni drogi powiatowej wraz z punktową wymianą w obrębie przełomów.

Projektuje się również kapitalny remont chodnika – lokalną wymianę krawężników, oraz całkowitą wymianę kostki wraz z podbudową gr. 20cm i obrzeży.

Łączna długość remontowanych chodników wynosi ok. 1140mb.

Projektuje się remont peronu dla pieszych w obrębie przystanku oraz remont peronu w obrębie zatoki autobusowej. Nawierzchnia zatoki autobusowej jest w dobrym stanie technicznym i nie wymaga remontu.

Dodatkowo planowany jest remont istniejących zjazdów do posesji, poboczy oraz istniejących skrzyżowań z drogami gminnymi.

5. OPIS ISTNIEJĄCEJ ORGANIZACJI RUCHU ORAZ ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Remontowany odcinek drogi powiatowej posiada następujące oznakowanie pionowe:

- w obrębie granicy miejscowości Palcza i Skawinki znajduje się znak E-17a „Skawinki” oraz znaki informujące o wjechaniu na teren powiatów – wadowickiego i suskiego – są dwie tablice F-3b.
- jadąc w stronę centrum Palczy zaczyna się teren zabudowany – są znaki D-42 i D-43 – początek i koniec terenu zabudowanego.
- Na 100m przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką DW 956 jest tablica E-2a informująca o miejscowościach, które droga wojewódzka łączy: Sułkowice i Sucha Beskidzka.
- Dodatkowo w tym obszarze zlokalizowany jest znak informujący że na wlocie do drogi wojewódzkiej kończy się pierwszeństwo – znak D-2, A-7 z tabliczką T-1 (100m).

Lokalizację wszystkich istniejących znaku przedstawiono w części graficznej niniejszego projektu stałej organizacji ruchu.

Na przedmiotowym odcinku drogi znajdują się skrzyżowania z publicznymi drogami (gminnymi) oraz z wewnętrznymi drogami gminnymi – nie posiadają one żadnego oznakowania – lub oznakowanie zostało zniszczone.

Na przedmiotowym odcinku drogi objętej remontem nie stwierdzono żadnego oznakowania poziomego.

5.1. ZNAKI PIONOWE

Oznakowanie pionowe zastosowane na obszarze objętym niniejszym projektem stałej organizacji ruchu i przedstawione w części graficznej opracowania związane jest remontem drogi powiatowej nr 1707K Brody - Palcza o długości 2275,5mb, na odcinku w km od 7+380,50 do km 9+656,00 w miejscowości Palcza.

Projektowane oznakowanie pionowe podzielono zasadniczo na dwie grupy. Pierwsza grupa to oznakowanie niebezpiecznych łuków drogi powiatowej. Natomiast grupa druga to oznakowanie skrzyżowań dróg gminnych (publicznych i wewnętrznych) z drogą powiatową Brody – Palcza.

Oprócz wyżej wymienionych projektuje się również uzupełnienie oznakowania w obszarze

granicy miejscowości Skawinki z miejscowością Palcza oraz oznakowanie zatoki autobusowej i przystanku autobusowego.

Projektuje się następujące oznakowanie niebezpiecznych łuków drogi powiatowej:

- dwa niebezpieczne łuki w km 7+600 i w km 7+900 projektuje się oznakować – z obu kierunków jazdy znakami A-4 i A-3.

- trzy niebezpieczne łuki w km 8+430, w km 8+600 oraz w km 8+970 projektuje się oznakować następująco:

- umieszczając od strony Skawinek znak A-3 z tabliczką T-4 przed znakiem początek obszaru zabudowanego (D-42).
- umieszczając od strony centrum Palczy – przed skrzyżowaniem w km 8+970 znak A-3 z tabliczką T-4.
- Znak z ograniczeniem prędkości do 40km/h (Znak B-33) umieszczając go za skrzyżowaniem w km 8+530 - dla pojazdów relacji Skawinki – Sucha Beskidzka
- Dla pojazdów jadących od centrum Palczy w stronę Skawinek umieszczenie znaku z ograniczeniem prędkości do 40 km/h (znak B-33) za skrzyżowaniem z publiczną drogą gminną w prawo w obrębie zatoki autobusowej – km 8+720.

Projektuje się następujące oznakowanie skrzyżowań z drogami gminnymi:

- Skrzyżowania w km 8+425 strona prawa, w km 8+430 strona lewa, w km 8+870 strona prawa są skrzyżowaniami z drogami gminnymi wewnętrznymi. Projektuje się umieszczeni na wlocie dróg gminnych do drogi powiatowej znaku informującego o początku i końcu drogi wewnętrznej – znaki D-46 i D47.

- Skrzyżowania w km 8+530 strona lewa i strona prawa, w km 8+720 strona lewa, w km 9+410 strona prawa oraz w km 9+570 strona prawa są skrzyżowaniami dróg gminnych publicznych z drogą powiatową, które projektuje się oznakować znakami D-1 na głównym ciągu oraz B-20 na wlotach podporządkowanych.

Z uwagi na projektowane oznakowanie skrzyżowania 9+570 należy istniejący znak D-2, A-7 z tabliczką T-1 (100m) zdemontować – zastępując go nowym – umieszczając go bliżej skrzyżowania z drogą wojewódzką. Projektuje się znak D-2, A-7 z tabliczką T-1 (Stop 70m).

W km 8+714 znajduje się zatoka autobusowa dla relacji Skawinki – Palcza – oraz przystanek

autobusowy dla pojazdów w przeciwnym kierunku. Projektuje się oznakowanie D-15 w tych miejscach.

Dodatkowo na początku projektowanego remontu drogi powiatowej – w obrębie granicy dwóch miejscowości (Palcza i Skawinki) projektuje się uzupełnienie Istniejącego oznakowania polegające na zaprojektowaniu znaków: E-17a (Palcza), E-18a (Palcza).

Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki „średnie”, z wyjątkiem znaków D-1 które mogą być zastosowane jako „mini”.

Dla zapewnienia należytej widoczności znaków, do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe. Zastosowane znaki powinny być zgodne z wzorami podanymi w załączniku 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.

Lokalizację oznakowania pionowego przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.2. OZNAKOWANIE POZIOME

Na obszarze objętym dokumentacją techniczną projektuje się dwa odcinki jednorodne:

- o przekroju drogowym w km od 7+380,50 do km 8+522,32, oraz
- o przekroju pół ulicznym - z prawostronnym chodnikiem – w km od 8+522,32 do km 9+656.

Oznakowanie odcinka drogi powiatowej o przekroju drogowym projektuje się z zastosowaniem linii osiowej oraz linii krawędziowych.

Na odcinku z prawostronnym chodnikiem projektuje się poziome oznakowanie w osi jezdni i przy jej lewej krawędzi.

Na odcinkach prostych, gdzie jest widoczność pionowa i pozioma na wyprzedzanie projektuje się w osi linię P-6 i P-1b, oraz krawędziowe – obustronne (lub lewostronne przy chodniku) linie P-7d. Linie osiową w obrębie istniejących łuków należy zastosować jako P-4, linie krawędziową w obrębie łuków należy zastosować jako P-7d. Dojazdy do łuków w osiach projektuje się jako linie P-3a.

W przypadku lokalizacji zjazdów indywidualnych do posesji i skrzyżowań z drogami gminnymi w obszarach łuków (linie osiowe P-4) oraz dojazdów do łuków (linie P-3a) w osi należy wykonać

linię P-1e.

Oznakowanie poziome krawędziowe w obrębie zjazdów indywidualnych i skrzyżowań z drogami gminnymi wewnętrznymi należy wykonać liniami P-7c. W przypadku dróg gminnych publicznych łączących się z drogą powiatową projektuje się linie P-1 na połowie zjazdu oraz P-7c na pozostałej szerokości. W przypadku łączenia dróg gminnych poprzez chodnik do drogi powiatowej nie przewiduje się zastosowania oznakowania poziomego w obrębie wlotu drogi podporządkowanej.

W km 8+714 lokalizowana jest prawostronna zatoka autobusowa i lewostronny peron przystankowy. Nawierzchnia zatoki jest oddzielona od bitumicznej nawierzchni jezdni krawężnikiem więc niniejsza dokumentacja nie przewiduje w tym miejscu oznakowania poziomego. Natomiast w obrębie peronu przystankowego projektuje się linię P-17.

Zastosowane znaki powinny być zgodne z wzorami podanymi w załączniku 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.

Lokalizację oznakowania poziomego przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

Oznakowanie poziome projektuje się wykonać w trakcie remontu drogi powiatowej jako grubowarstwowe chemoutwardzalne.

5.3. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

W celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu projektuje się urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci barier energochłonnych (U-14a) i barierek typu olsztyńskiego (U-12a) w następujących km drogi powiatowej:

Bariery energochłonne U-14a:

- km 7+384 strona lewa, U-14a długość 16,0m
- km 7+7+588 strona prawa, U-14a długość 56,0m
- km 7+640 strona lewa, U-14a długość 20,0m
- km 7+853 strona prawa, U-14a długość 68,0m

- km 7+859 strona lewa, U-14a długość 60,0m
- km 7+927 strona prawa, U-14a długość 32,0m
- km 8+010 strona prawa, U-14a długość 20,0m
- km 8+012 strona lewa, U-14a długość 20,0m
- km 8+195 strona prawa, U-14a długość 80,0m
- km 8+202 strona lewa, U-14a długość 68,0m
- km 8+280 strona prawa, U-14a długość 92,0m
- km 8+379 strona lewa, U-14a długość 48,0m
- km 8+433 strona lewa, U-14a długość 40,0m
- km 8+548 strona lewa, U-14a długość 168,0m
- km 8+797 strona lewa, U-14a długość 120,0m
- km 8+868 strona prawa, U-14a długość 36,0m
- km 9+048 strona lewa, U-14a długość 44,0m
- km 9+137 strona lewa, U-14a długość 84,0m
- km 9+225 strona lewa, U-14a długość 56,0m
- km 9+641 strona prawa, U-14a długość 4,0m

Barierki typu olsztyńskiego U-12a:

- km 8+625 strona prawa, U-12a długość 20,0m
- km 9+005 strona prawa, U-12a długość 6,0m
- km 9+026 strona prawa, U-12a długość 42,0m
- km 9+245 strona prawa, U-12a długość 20,0m
- km 9+314 strona prawa, U-12a długość 14,0m
- km 9+338 strona prawa, U-12a długość 38,0m
- km 9+380 strona prawa, U-12a długość 30,0m

- km 9+525 strona prawa, U-12a długość 24,0m
- km 9+556 strona prawa, U-12a długość 14,0m
- km 9+576 strona prawa, U-12a długość 22,0m

W uzupełnieniu do istniejących urządzeń bezpieczeństwa ruchu zastosowane w projekcie nowe urządzenia bezpieczeństwa znacząco i w pełni w pełni zabezpieczą ruch pieszego i zmotoryzowany na przedmiotowym remontowanym odcinku drogi powiatowej.

Lokalizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

Planowany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu III-IV kwartał 2022 rok.

opracował

NADZORY I PROJEKTY DROGOWE
mgr inż. Grzegorz Żyliński
os. Na Wzgórzach 30/15, 31-725 Kraków
Tel. 797-019-323
NIP 6782552402 Regon 365125405

