

## Zawartość opracowania

### 1. OPIS TECHNICZNY .....

- 1.1. Podstawa opracowania.....
- 1.2. Cel i zakres opracowania.....
- 1.3. Stan istniejący .....
- 1.4. Projektowana droga powiatowa .....
- 1.5. Opis organizacji ruchu .....
- 1.6. Zasady oznakowania .....
- 1.7. Zestawienie pionowych znaków drogowych projektowanych .....
- 1.8. Zestawienie oznakowania poziomego .....
- 1.9. Termin wprowadzenia i zakończenia organizacji ruchu .....

### 2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....

- 2.1. Plan orientacyjny rys. nr 1 w skali 1:30 000 / Arkusz 1 .....
- 2.2. Plansza organizacji ruchu rys. nr 2 w skali 1:500 / Arkuszy 1 .....

## **1. OPIS TECHNICZNY**

### **1.1. Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania projektu jest:

#### **1.1.1. Umowa z Inwestorem**

#### **1.1.2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.z 2003 r. Nr 58, poz 515, z późn. zm.);**

#### **1.1.3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem ( Dz.U. z 2003 r. nr 177 poz. 1729);**

#### **1.1.4. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U z 2002 r.nr 170, poz.1393);**

#### **1.1.5. 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 z 2003 roku, poz. 2181 z późn. zm).**

### **1.2. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu na odcinku drogi powiatowej nr 1549Z Banie-Rów od km 0+845 do km 1+745, tj. na odcinku 900,00 m od miejscowości Banie w kierunku miejscowości Piaseczno. Opracowanie zlokalizowane jest na dz. ewid. nr 652/2 obręb Banie 2, dz. ewid. nr 1247 obręb Banie 5.

### **1.3. Stan istniejący**

W stanie istniejącym znajduje się oznakowanie pionowe w stanie dostatecznym oraz poziome w stanie złym.





Zdj. 1-2. Stan istniejący DP 1549Z oraz oznakowania

#### 1.4. Projektowana droga powiatowa

Parametry projektowanej drogi:

➤ Klasa drogi:	Z
➤ Szerokość jezdni:	6,0 m
➤ Szerokość pasa ruchu:	3,0 m
➤ Szerokość pobocza gruntowego:	1,0 m
➤ Pochylenie poprzeczne poboczy:	8,00 %

#### 1.5. Opis organizacji ruchu

Na opracowywanym odcinku założono oznakowanie pionowe oraz poziome. Istniejące oznakowanie pionowe zakłada się do likwidacji; w zamian projektuje się nowe oznakowanie.

Odcinek przebudowy drogi powiatowej nr 1549Z Banie-Rów znajduje się poza obszarem zabudowanym. Oznakowanie pionowe zostało zaprojektowane podobnie do istniejącego oznakowania z uwzględnieniem zmian, jakie przynosi przebudowa drogi.

Przedstawiono oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych tj. P-1a i P-1b odpowiednio do swojego przeznaczenia na odcinku szlaku.

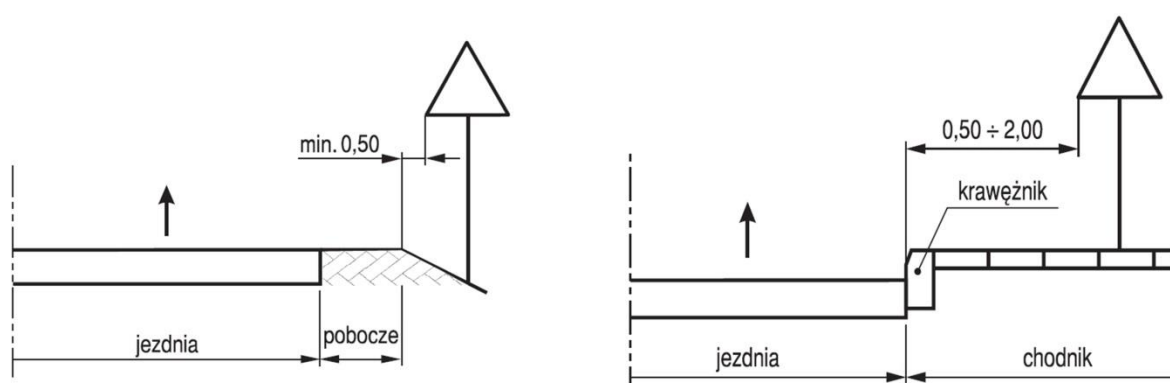
Na łuku poziomym przeprowadzono ocenę widoczności, na podstawie której stwierdza się, że widoczność na łuku jest zachowana.

W celu przeprowadzenia oceny widoczności przyjęto, że minimalna długość odcinka widoczności  $W$  wynosi 270 m (dopuszczalna prędkość drogi wynosi 90 km/h). W obrębie pola widoczności znajdują się pojedyncze drzewa, jednak zgodnie z punktem 7.3.2. załącznika nr 2 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 (Dz. U. nr 220 z 2003 roku, poz. 2181 z późn. zm), pojedynczych drzew nie uwzględnia się w ocenie warunków widoczności. Ponadto w obrębie pola widoczności droga nie znajduje się w wykopie, co oznacza że skarpy nie ograniczają widoczności, a także pole widoczności nie obejmuje działek innych niż drogowe.

Szczegóły lokalizacji wszystkich znaków pionowych przedstawiono na rys. 2.

### 1.6. Zasady oznakowania

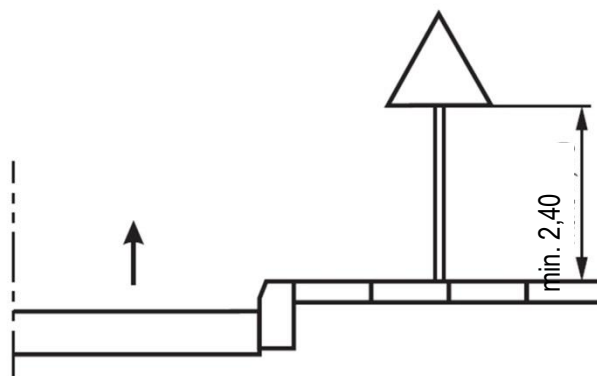
Znaki drogowe pionowe w ciągu przedmiotowej drogi powiatowej projektuje się wielkości średniej (Z). Na licach wszystkich znaków pionowych stosować folię odblaskową typu „2”. Znaki pionowe umieszczać na słupkach z rur stalowych ocynkowanych min.  $\varnothing$  60 mm. Znaki pionowe na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m, natomiast na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni (ryc. 1). Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Powyższe odległości nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, znaki te mogą być umieszczane na jezdni.



Ryc. 1. Sposób umieszczania znaków na drogach z poboczem gruntowym i ulicach.

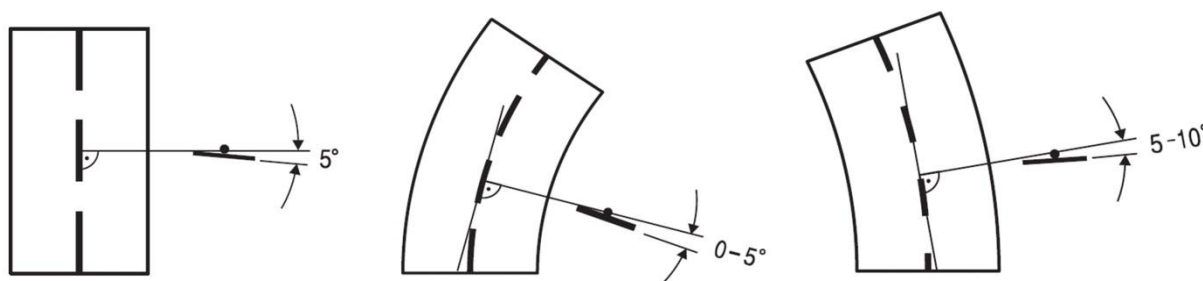
Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla

których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku.



Ryc. 2. Wysokości umieszczania znaków na drogach z poboczem gruntowym i ulicach.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku. Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na ryc. 3.









Ryc. 3. Kąt umieszczania znaków drogowych.

Znaki pionowe powinny być ustawione w sposób taki aby zachowana została ich stabilność i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi.

Roboty oznakowania pionowego i poziomego wykonać zgodnie z projektem i Szczegółowymi Warunkami Technicznymi dla Znaków i Sygnałów Drogowych oraz urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Warunkami ich Umieszczania na Drogach (Dz.U. Nr 220 z 2003r).

## 1.7. Zestawienie pionowych znaków drogowych projektowanych

Tab. 1. Zestawienie ilościowe znaków pionowych

Lp.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Szt./mb	Pow. mal. [m <sup>2</sup> ]
1.		A-11 Nierówna droga	2	folia odblaskowa typu 2, średni
2		B-33 Ograniczenie prędkości	1	folia odblaskowa typu 2, średni
3		E-17a Miejscowość	1	folia odblaskowa typu 2, średni
4		E-18a Koniec miejscowości	1	folia odblaskowa typu 2, średni
6		T-2 Długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo	1	folia odblaskowa typu 2, średni
7		T-3 Koniec odcinka, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo	1	folia odblaskowa typu 2, średni

Do projektowanych znaków pionowych w ilości 7 szt. zakłada się użycie: 7 słupków stalowych, prostych, ocynkowanych, Ø60.

**Do likwidacji zakłada się istniejące oznakowanie pionowe w postaci 6 tabliczek oraz 5 słupków.**  
Szczegóły lokalizacji odpowiednich znaków pokazano na załączonym planie sytuacyjnym rys. nr 2.

### **1.8. Zestawienie oznakowania poziomego**

Tab. 2. Zestawienie ilościowe oznakowania poziomego

Lp.	Znaczenie znaku	mb	Pow. mal. [m <sup>2</sup> ]
1.	P-1a	55	2,00
2.	P-1b	845	33,80
Powierzchnia malowania grubowarstwowego [m <sup>2</sup> ]:			<b>35,80</b>

Oznakowanie poziome na nawierzchni z mieszanki minerano-asfaltowej należy wykonać jako grubowarstwowe (mierzone na mokro) poprzez zastosowanie farb rozpuszczalnikowych nakładanych na mokro na nawierzchniach przeznaczonych do ruchu pojazdów samochodowych.

Szczegóły lokalizacji odpowiednich znaków pokazano na załączonym planszy organizacji ruchu (rys. nr 2).

**Ponadto zakłada się wykonanie barier drogowych stalowych U-14a, a o długości łącznie 480 mb, zgodnie z lokalizacją przedstawioną na planszy organizacji ruchu (rys. nr 2).**

**Projekt zakłada również likwidację istniejących słupków hektometrowych w ilości 18 szt.**

### **1.9. Termin wprowadzenia i zakończenia organizacji ruchu**

Organizację ruchu należy wprowadzić po zakończeniu prac budowlanych, tj. 30 listopad 2020 r.