

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

|   |   |
|---|---|
| Strona tytułowa.....                                      | 1 |
| Spis zawartości.....                                      | 2 |
| Karta uzgodnień.....                                      | 3 |
| Część opisowa.....  | 4 |
| Opis techniczny.....                                      | 5 |
| 1. Podstawa opracowania.....                              | 5 |
| 2. Wykorzystane materiały.....                            | 5 |
| 3. Cel opracowania.....                                   | 5 |
| 4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.....           | 6 |
| 5. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień w ruchu..... | 6 |
| 6. Rozwiązania projektowe.....                            | 7 |
| 7. Uwagi końcowe.....                                     | 8 |

### **Część rysunkowa**

Rys. nr 1. Plan orientacyjny

*skala 1:25 000*

Rys. nr 2. Plan sytuacyjny – oznakowanie

*skala 1:500*

## **Karta uzgodnień**

## **Część opisowa**

## **Opis techniczny**

### **1. Podstawa opracowania**

Projekt opracowano w oparciu o:

- Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z dnia 20 czerwca 1997r.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z dnia 31 lipca 2002r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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 ze zm. z dnia 3 lipca 2003r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z dnia 23 września 2003r.)
- Umowa z Inwestorem

### **2. Wykorzystane materiały**

Przy wykonywaniu projektu wykorzystano następujące materiały:

- plan orientacyjny w skali 1:25 000
- plan sytuacyjny na podkładach mapowych w skali 1:500
- inwentaryzacja znaków i urządzeń drogowych w terenie

### **3. Cel opracowania**

Opracowanie ma na celu wykonanie projektu stałej organizacji ruchu, który wprowadzi docelowe zmiany w zakresie oznakowania pionowego i poziomego po wykonaniu przebudowy drogi powiatowej nr 1321D w rejonie miejscowości Ruda Żmigrodzka – odcinek drogi dł. 0,998km (początek 300m od drogi wojewódzkiej nr 439).

#### **4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze**

##### Charakterystyka drogi

Droga powiatowa 1321D wg ewidencji Zarządcy Drogi jest drogą klasy Z (zbiorczą) i przebiega poprzez teren powiatu trzebnickiego, gminy Żmigród oraz Prusice od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 439 w rejonie miejscowości Radziądz przez Rudę Żmigrodzką, Przedkowice, Dobrosławice do Prusic. Całkowita długość drogi 1321D wynosi 19,216km, odcinek objęty opracowaniem wynosi 0,998km i zaczyna się 300m od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 439. Nawierzchnia jezdni drogi wykonana jest z mieszanki bitumicznej / powierzchniowego utrwalenia szer. od 4,2 do 4,7m, po przebudowie szerokość jezdni będzie wyniosła 6,0m. Odcinek drogi objęty opracowaniem zlokalizowany jest poza terenem zabudowanym. W ciągu drogi objętej opracowaniem brak chodników, krawężników, wyznaczonych przystanków autobusowych, brak obiektów mostowych, wiaduktów, występują przepusty pod koroną drogi. Droga posiada przekrój szlakowy. Pochylenia poprzeczne na prostej daszkowe na łukach jednostronne. Pochylenia podłużne jezdni bardzo małe – teren bardzo płaski pochylenia w granicy 0,3%. Odcinek objęty opracowaniem składa się z 3 odcinków prostych oraz z dwóch łuków poziomych. Piesi uczestnicy ruchu w rejonie drogi poruszają się poboczem gruntowym. Na odcinku nie występuje żadne skrzyżowanie z drogą o nawierzchni twardej tylko zjazdy na działki sąsiednie. Droga nie posiada oznakowania poziomego tylko pionowe ostrzegające o łukach pionowych.

##### Charakterystyka ruchu na drodze

Na drodze występuje ruch lokalny o małym natężeniu. Droga łączy miejscowości leżące w granicach jednego powiatu. W potoku ruchu występuje bardzo małe natężenie pojazdów ciężarowych. Strukturę rodzajową stanowią głównie pojazdy osobowe oraz lekkie dostawcze sporadyczne rolnicze.

#### **5. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień w ruchu**

Odcinek drogi objęty opracowaniem znajduje się poza terenem zabudowanym ze sporadycznym ruchem pieszym – nie powodującym zagrożeń w ruchu kołowym i pieszym – pobocza szerokie. Nie występują ograniczenia w skrajni pionowej i poziomej. Droga nie posiada oświetlenia ulicznego. Łuki poziome czytelne i dobrze widoczne. Wycinka lokalnych

krzewów poprawi widoczność. Na drodze nie obserwuje się znaczących zagrożeń lub utrudnień w ruchu. Zamontowanie barier drogowych w rejonie przepustów pod koroną drogi poprawi poziom bezpieczeństwa. Zaprojektowane oznakowanie pionowe i poziome również podniesie poziom bezpieczeństwa.

## **6. Rozwiązania Projektowe**

1. Istniejące znaki pionowe zaprojektowano do mycia. Znak A-4 z tabliczką T-3 z km 0+695 przenieść w km 0+707 tak aby zachować odpowiednią odległość między znakami projektowanymi i istniejącymi.
2. Zaprojektowano oznakowanie poziome w osi jezdni (linia P-6, P-4, P-3a, P-1e) oraz krawędziowe P-7c na zjazdach i odcinkach prostych oraz P-7d na łukach.
3. Zaprojektowano oznakowanie poziome informujące o dopuszczeniu ruchu rowerowego na zasadach ogólnych – znak P-27 co 50m po prawej stronie jezdni przy jej krawędzi od strony drogi wojewódzkiej i od strony Rudy Żmigrodzkiej.
4. W rejonie istniejącej wiaty drewnianej i utwardzonego pobocza kostką brukową zaprojektowano przystanki autobusowe – linia P-17 dł. 30m ze wzajemnym przesunięciem zgodnie z kierunkiem ruchu.
5. W rejonie zjazdu publicznego nr 4 (przystanki autobusowe) zaprojektowano przejście dla pieszych – linia P-10
6. Przystanki autobusowe oznakować znakami pionowymi D-15
7. Przejście dla pieszych oznakować znakami pionowymi D-6.
8. Przed przebudowanym odcinkiem drogi z jednej i drugiej strony zaprojektowano znak A-24 „Uwaga na rowerzystów”.
9. Łuk kołowy od strony drogi wojewódzkiej oznakować znakami pionowymi A-1 i A-2, kolejny łuk oznakowany jest istniejącym znakiem A-4 z tabliczką T-2 „1,5km”.
10. Przed drugim łukiem kołowym w rejonie przystanków autobusowych i przejścia dla pieszych wprowadzono ograniczenie prędkości do 60km/h.
11. W miejscach wprowadzenia znaków poziomych P-4 i P-3a oznakowanie uzupełnić o znaki B-25 i odpowiednio je odwołać znakami B-27 lub B-42, gdy dodatkowo wprowadzono ograniczenie prędkości do 60km/h.
12. Przed miejscami, gdzie jezdnia zwęża się z poszerzenia 6,0m do szer. ok. 4,0m zaprojektowano znaki ostrzegawcze A-12a „zwężenie obustronne”.

Szczegółowe rozwiązania przedstawia część rysunkowa.

## **7. Uwagi końcowe**

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu III-IV kwartał 2020r.

Do oznakowania pionowego należy użyć znaków z grupy „średnie”.

Lica znaków z folii odblaskowej I typu.

Oznakowanie poziome wykonać w technologii cienkowarstwowej za wyjątkiem znaku P-25, który zaprojektowano jako znak grubowarstwowy kierunek i tor ruchu rowerowego.

Wymagania odnośnie wymiarów znaków, kolorystyki i montażu określają instrukcje wymienione w pkt. 1.

## **Część rysunkowa**