

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:



BIURO PROJEKTOWE  
**CENTER PROJEKT**

**Center-Projekt Marcin Rymarz**  
Jodłówka 331, 37-560 Pruchnik  
tel. **722-130-827**  
e-mail: [biuro@centerprojekt.pl](mailto:biuro@centerprojekt.pl)

**Gmina Roźwienica**  
Roźwienica 1  
37-565 Roźwienica

# PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA ZAMIERZENIA  
BUDOWLANEGO:

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 880 Jarosław - Pruchnik polegająca na budowie drogi dla pieszych w km 14+430 - 14+594 str. lewa wraz z dojściem do przejścia dla pieszych w m. Tyniowice

ADRES INWESTYCJI:

powiat: jarosławski  
jedn. ewid.: Gmina Roźwienica (180410\_2)  
obręb: Tyniowice (Nr 0007)  
dz. nr ew. gr. 328,

KAT. OBIEKTU  
BUDOWLANEGO:

## ZESPÓŁ PROJEKTOWY

BRANŻA:

IMIĘ I NAZWISKO PROJEKTANTA/ NR UPRAWNIEŃ

DATA

PODPIS:

DROGOWA

**mgr inż. Mateusz RYMARZ**  
PDK/0068/PWOD/23

04.2024

# Spis zawartości:

## A. KARTA UZGODNIENÍ

## B. CZĘŚĆ OPISOWA

- Opis techniczny

## C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- |                     |                  |                     |
|---------------------|------------------|---------------------|
| ▪ Mapa orientacyjna | - skala 1:25 000 | - rys. nr 1         |
| ▪ Plan sytuacyjny   | - skala 1:500    | - rys. nr 2,3.1,3.2 |

# KARTA UZGODNIENÍ

L.p.		Data:	Treść opinii:
1	<b>Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich Wydział Inżynierii Ruchu</b> Boya-Żeleńskiego 19A, 35-105 Rzeszów		
2	<b>Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego</b> <i>aleja Cieplińskiego 4,</i> <i>35-010 Rzeszów</i>		
3	<b>Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie</b> ul. Dąbrowskiego 30 35-036 Rzeszów		

## CZĘŚĆ OPISOWA

# OPIIS TECHNICZNY

## 1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE I PODSTAWA OPRACOWANIA

- Zalecenia inwestora
- Podkład sytuacyjno – wysokościowy w skali 1:500,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1518.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz.U. 2017 poz. 784 )
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 października 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych(Dz.U. 2019 poz. 2310)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. (t.j. Dz.U.2023.1047),
- Wizję lokalną.

## 2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem prac nad projektem stałej organizacji ruchu jest zaprojektowanie organizacji ruchu zapewniającej sprawną i bezpieczną komunikację zarówno samochodową jak i pieszą w związku z wykonaniem inwestycji pn.: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 880 Jarosław - Pruchnik polegająca na budowie drogi dla pieszych w km 14+430 - 14+594 str. lewa wraz z dojściem do przejścia dla pieszych w m. Tyniowice

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje oznakowanie pionowe oraz poziome drogi wojewódzkiej Nr 880 Jarosław - Pruchnik. Opracowanie projektowane jest w od km 14+394 do km 14+630 w/w drogi w powiecie Jarosławskim m. Tyniowice.

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na mapach w skali 1:500. Na mapę naniesiono usytuowanie znaków pionowych, poziomych oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

### 3. CHARAKTERYSTYKA DROGI

Charakterystyka DW NR 880 – stan istniejący

Przedmiotowy odcinek DW Nr 880 Jarosław - Pruchnik administrowany jest przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie – RDW Jarosław . od km 14+394 do km 14+630 przebiega przez miejscowość Tyniowice w gminie Rożwienica , powiat Jarosławski.

Droga na przedmiotowym odcinku posiada klasę z o kategorii ruchu KR3. Średnio dobowy ruch roczny wg pomiaru ruchu wykonanego na drogach wojewódzkich w 2020 r. wynosi 4170 poj./dobę (motocykle – 82; samochody osobowe – 3654; samochody dostawcze – 249; samochody ciężarowe bez przyczep – 72; samochody ciężarowe z przyczepami – 49; autobusy – 54; ciągniki rolnicze – 10). Droga ruch lokalny do pobliskich miejscowości. Na całej swej długości zapewnia pełną dostępność komunikacyjną z sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz poprzez zjazdy zwykłe. Posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 6,00m (z poszerzeniami na łukach) oraz obustronne pobocza gruntowe o zmiennej szerokości około 1,0 m. Droga w analizowanym zakresie przebiega przez obszar zabudowany m. Tyniowice . Oznakowanie drogi stanowią znaki pionowe i poziome (krawężniowe).

Geometrię drogi stanowią odcinki proste o dobrej widoczności. Obsługa komunikacji zbiorowej odbywa jest na istniejących zatokach autobusowych.

### 4. OPIS ZAMIERZEŃ DO ZMIAN PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

#### 4.1 Zamierzenia ogólne

Roboty polegać będą na budowie drogi dla pieszych usytuowanej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 880 w 14+430 - 14+594 str. lewa wraz z dojściem do przejścia dla pieszych w m. Tyniowice. W związku z powyższym konieczne jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu, które dostosują w/w drogi do obowiązujących przepisów. Następuje zarówno weryfikacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego jak również wprowadzone nowoprojektowane oznakowanie postaci znaków pionowych, poziomych oraz urządzeń BRD. Jednym z zamierzeń niniejszego opracowanie jest wyznaczenie przejścia dla pieszych. Biorąc pod uwagę bliskość szkoły oraz zaczynny ruch pieszych oraz wnioski mieszkańców zostało powołana komisja ds. Bezpieczeństwa ruchu drogowego , która wskazała lokalizację przedmiotowego przejścia. Przedmiotowa lokalizacja została sprawdzona wg WR-D-41-3, a szczegółowe wyliczenia zostaną przedstawione w pkt 5. Mając powyższe na uwadze konieczne jest zaprojektowanie przejścia dla pieszych w km 14+568

Dokładna lokalizacja oznakowania przedstawiona jest na planie sytuacyjnym stanowiącym integralną część opracowania projektowego. W związku z inwestycją konieczne jest zmiana oznakowania poziomego które naniesiono na plan sytuacyjny (rys .2 )

## **5. SZCZEGÓŁOWE OBLICZENIA PRZEJSCIA DLA PIESZYCH**

Lokalizacja przejścia dla pieszych została występnie ustalona przez Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która dnia 08.02.2023r. poprzez wizję w terenie ustaliła przedmiotową lokalizację. Przeprowadzono analizę obszaru dobrej widoczności zarówno z punktu widzenia kierowców jak i pieszych. Wyniki obliczeń przedstawiono poniżej oraz na planie sytuacyjnym w sposób graficzny. Oświetlenie przejścia dla pieszych będzie zapewnione poprzez wybudowanie oświetlenia wzdłuż przedmiotowego odcinka. Projektowany plan sytuacyjny oświetlenia w/w odcinka DW 880 zostanie dołączony do przedmiotowej dokumentacji . Obliczenia zostały wykonane wg. WR-D-41-3 oraz przedstawione w formie graficznej na rys.3.1,3.2.

## WARUNKI WIDOCZNOŚCI

### WYZNACZENIE ODLEGŁOŚCI NA ZATRZYMANIE POJAZDU PRZED PRZEJSCIEM

$$Lwz1 := \frac{TRK \cdot Vod}{3,6} + \frac{Vod^2}{26 \cdot (d - 0,1 \cdot i1)} + 1,5$$

$$TRK := 2,0$$

$$Vod := 60$$

$$d := 3,6$$

$$i1 := 1,16$$

$$Lwz1 = 74,5755$$

### WYZNACZENIE ODLEGŁOŚCI NA ZATRZYMANIE POJAZDU ZA PRZEJSCIEM

$$i2 := 2,78$$

$$Lwz2 := \frac{TRK \cdot Vod}{3,6} + \frac{Vod^2}{26 \cdot (d - 0,1 \cdot i2)} + 1,5$$

$$Lwz2 = 76,5135$$

### WYZNACZENIE ODLEGŁOŚCI NA PRZEJSCIE PIESZEGO PRZECZ JEZDNIĘ

$$Lwp := \frac{Vod}{3,6} \cdot \left( \frac{Lpp}{Vp} + Trp \right)$$

$$Vod := 60$$

$$Lpp := 6,0$$

$$Vp := 1,20$$

$$Trp := 1,0$$

$$Lwp = 100$$

$$LWD1 := \sqrt{2 \cdot R} \cdot (\sqrt{h1} + \sqrt{h2})$$

$$R := 1900$$

$$h1 := 0,6$$

$$h2 := 0,6$$

$$LWD1 = 95,4987$$

$$LWD2 := 0,005 \cdot R \cdot \left( i1 + i2 + \frac{100 \cdot (\sqrt{h1} + \sqrt{h2})}{i1 + i2} \right)$$

$$LWD2 = 410,9665$$

$$LWD2 > LWP$$

$$410,9665 > 100$$

WARUNEK SPEŁNIONY

$$LWD1 > LWZ1$$

$$95,49 > 74,51$$

$$LWD2 > LWZ2$$

$$410,96 > 76,49$$

WARUNEK SPEŁNIONY



## 6. ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH, POZIOMYCH ORAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

### Oznakowanie pionowe

Lp.	Nazwa	Stan	Kilometraż
1	B-20	Istniejące	-
2	D-1	Do przeniesienia	14+489
3	D-1	Przeniesione	14+461
4	A-16	Projektowane	14+466
5	A-18b + T-2 (KONIEC)	Istniejące	14+551
6	B-25	Istniejące	14+584
7	A-18b + T-2 (1,0km)	Do przeniesienia	14+576
8	A-17	Do przeniesienia	14+587
9	A-18b + T-2 (1,0km)	Przeniesione	14+610
10	D-6	Projektowane	14+564
11	A-17	Przeniesione	14+670
12	D-6	Projektowane	14+572
13	A-16	Projektowane	14+670

### Oznakowanie poziome

Lp.	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.
1	P-1e	Istniejące	3
2	P-4	Istniejące	14
3	P-12	Istniejące	9
4	P-1e	Istniejące	9
5	P-4	Istniejące	11
6	P-4	Istniejące	4
7	P-7c	Istniejące	15
8	P-1e	Istniejące	9
9	P-4	Istniejące	24
10	P-7d	Likwidacja	33
11	P-1e	Istniejące	3
12	P-4	Istniejące	11
13	P-7c	Likwidacja	7
14	P-1e	Istniejące	3
15	P-7d	Likwidacja	31
16	P-4	Istniejące	32
17	P-7c	Likwidacja	9
18	P-4	Istniejące	25
19	P-7d	Likwidacja	78

20	P-1e	Istniejące	3
21	P-14	Istniejące	3
22	P-10	Istniejące	6
23	P-14	Istniejące	3
24	P-7c	Istniejące	9
25	P-1e	Istniejące	5
26	P-1e	Istniejące	6
27	P-4	Istniejące	5
28	P-1e	Istniejące	60
29	P-4	Istniejące	18
30	P-1e	Istniejące	2
31	P-7d	Istniejące	32,67
32	P-7c	Istniejące	8
33	P-7d	Istniejące	32,50
34	P-4	Istniejące	34,10
35	P-7e	Istniejące	7
36	P-7d	Istniejące	46
37	P-4	Istniejące	25
38	P-7d	Istniejące	39
39	P-1e	Istniejące	27
40	P-7c	Istniejące	16
41	P-4	Istniejące	26
42	P-7d	Istniejące	25
43	P-7d	Likwidacja	4
44	P-7d	Istniejące	24
45	P-4	Istniejące	25
46	P-7c	Istniejące	7
47	P-7d	Istniejące	7
48	P-7c	Istniejące	9
49	P-7d	Istniejące	39
50	P-7c	Istniejące	7
51	P-7d	Istniejące	7
52	P-7c	Istniejące	7
53	P-7d	Istniejące	20
54	P-7c	Istniejące	13
55	P-7d	Istniejące	22
56	P-7d	Istniejące	18
57	P-7c	Istniejące	9

#### Urządzenia bezpieczeństwa

Lp.	Nazwa	Stan	Dł./Szt.
1	U-11a	Istniejące	6
2	U-11a	Istniejące	50
3	U-1e	Istniejące	5
4	U-11a	Projektowane	80
5	U-14a	Istniejące	16

## **7.OPIS MOŻLIWYCH ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ W RUCHU PODCZAS PROWADZONYCH ROBÓT**

Nie dotyczy

## **8. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU**

Przewidywany termin realizacji projektu: do 31.12.2024r.

Zgodnie z §12 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

## **9. UWAGI KOŃCOWE**

### **7.1. Zasady wykonania znaków , tablic i konstrukcji wsporczych**

Znaki, tablice i konstrukcje wsporcze znaków powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (DZ.U. z 2003r. Nr 220 , poz.2181 z późniejszymi zmianami) . dla rozpatrywanego ciągu drogowego ( droga wojewódzka i powiatowa) należy zastosować znaki o średniej wielkości , których lica pokryte będą folią odblaskowa typu 1. W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2 , natomiast strona odwrotna tarczy znaku powinna mieć barwę szarą.

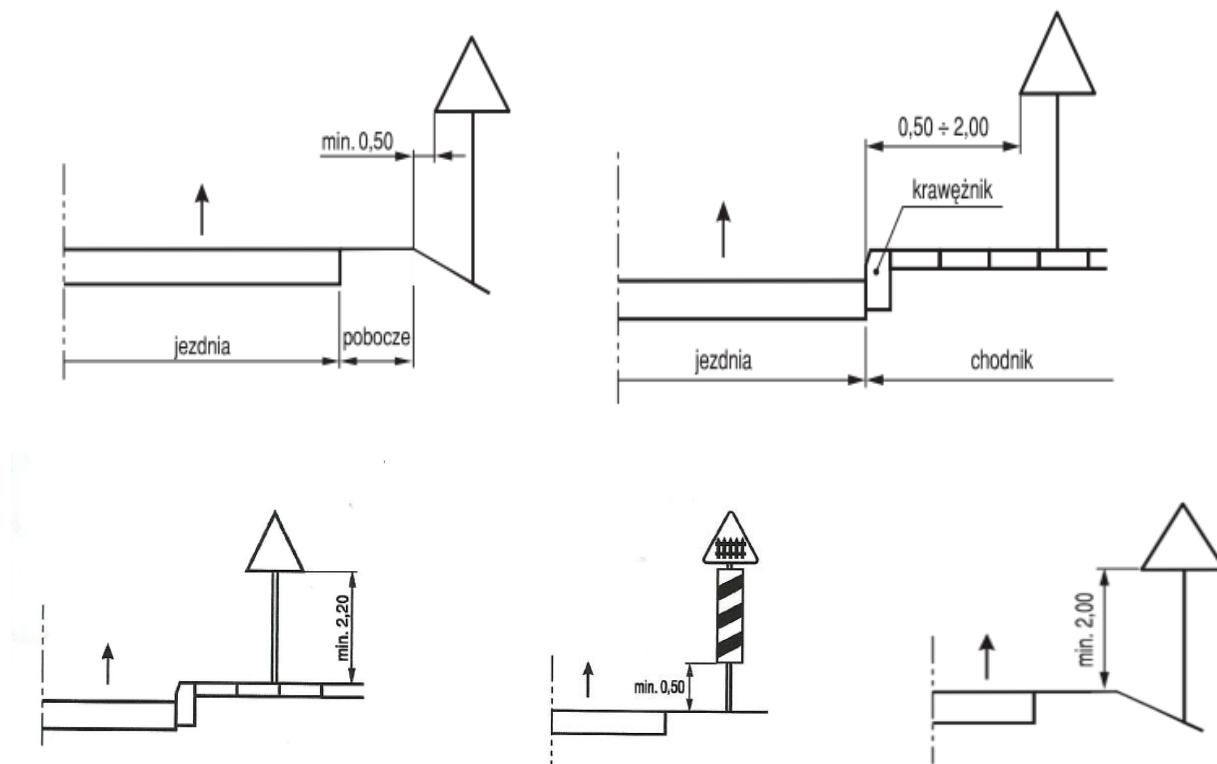
Widoczność znaków musi być taka sama w dzień i w nocy z odległości umożliwiającej kierującym pojazdami oraz pieszym ich spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję. Wszystkie znaki i tablice winny być stabilnie połączone z podłożem tak, a by nie uległy samoistnemu przewróceniu.

### **7.2.Zasady ustawienia znaków i tablic**

Znaki należy ustawić zgodnie z lokalizacją pokazana na planie sytuacyjnym. , tak aby były dobrze widoczne i nie ograniczały widoczności przy zachowaniu niżej wymienionych warunków:

- strona drogi według właściwego schematu
- odchylenie tarczy znaku odblaskowego powinno wynosić ok. 5 stopni w kierunku jezdni
- odległość umieszczenia znaku (dolny , skrajny punkt znaku ) od krawędzi jezdni powinna wynosić ok. 0,5 – 2,0m
- wysokość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) min. 2,0 m. (min.2,2m dla znaków na chodniku), a dla znaków C-9 na wysepkach segregujących- min. 1,8 m.

- znaki należy mocować na słupkach metalowych o przekroju kołowym  $\varnothing$  50-60 mm



Rozmieszczenie oznakowania pionowego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji.

### 7.3 URZĄDZENIA BRD

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów.

Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie, właściwie oznaczone dla których:

- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazującym, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną.

W urządzeniach bezpieczeństwa ruchu z którymi mogą stykać się piesi, ze względów bezpieczeństwa należy eliminować możliwość skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie ostrych krawędzi urządzeń promieniem  $R_{min}=2,5mm$ .

Wzory urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz szczegółowe zasady ich lokalizacji w planie oraz profilu drogowym są określone w przepisach szczegółowych.

Rozmieszczenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu przedstawiono na planach sytuacyjnych załączonych w dokumentacji.

**Projektant:**

**mgr inż. Mateusz RYMARZ**  
PDK/0068/PWOD/23

## **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**