



# D.A.-PROJEKT

Biuro Projektów Dróg, Ulic i Mostów

mgr inż. Dominik Adamczyk ul. Rydlówka 44/7 30-363 Kraków tel: (12) 294 92 08 mobile: 501 484 465  
fax: (12) 266 05 73 biuro@da-projekt.com.pl

INWESTOR:

BURMISTRZ MIASTA BRZESKO  
UL. BARTOSZA GŁOWACKIEGO 51, 32-800 BRZESKO

TEMAT:

ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 250732K NA ODCINKACH:

- AB - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+133.90) - KLASA L
- AC - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO - BOCZNA (od km 0+000 do km 0+150.04) - KLASA L
- AD - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+212.16) - KLASA L
- AE - DROGA DO SZPITALA (od km 0+000 do km 0+209.76) - KLASA D

WRAZ Z PRZEBUDOWĄ SKRZYŻOWANIA Z DR. KRAJOWĄ NR 94 KLASY GP (w km DK94 43+688) ORAZ BUDOWĄ I PRZEBUDOWĄ SIECI: ELEKTROENERGETYCZNYCH, OŚWIETLENIA ULICZNEGO, KANALIZACJI DESZCZOWEJ I PRZEBUDOWĄ SIECI: WODOCIĄGOWYCH I TELETECHNICZNYCH.

BRANŻA:

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

FAZA:

**PROJEKT WYKONAWCZY**

PROJEKTANT:

mgr inż. DOMINIK ADAMCZYK  
upr. nr ewid. 266/2000

mgr inż. JAKUB KNOT  
upr. nr ewid. PDK/0195/POOD/2014

mgr inż. JACEK SZLACHTA  
upr. nr ewid. MAP/0299/POOD/07

Kraków, luty 2022 r.

---

# SPIS TREŚCI

## I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny

## II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- |               |           |       |         |
|---------------|-----------|-------|---------|
| 1. Orientacja | rys. nr 1 | skala | 1:20000 |
| 2. Sytuacja   | rys. nr 2 | skala | 1:500   |

# OPIS TECHNICZNY

## 1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ramach zadania:

ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 250732K NA ODCINKACH:

- AB - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+133.90) - KLASA L

- AC - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO - BOCZNA (od km 0+000 do km 0+150.04) - KLASA L

- AD - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+212.16) - KLASA L

- AE - DROGA DO SZPITALA (od km 0+000 do km 0+209.76) - KLASA D

WRAZ Z PRZEBUDOWĄ SKRZYŻOWANIA Z DR. KRAJOWĄ NR 94 KLASY GP (w km DK94 43+688) ORAZ BUDOWĄ I PRZEBUDOWĄ SIECI: ELEKTROENERGETYCZNYCH, OŚWIETLENIA ULICZNEGO, KANALIZACJI DESZCZOWEJ I PRZEBUDOWĄ SIECI: WODOCIĄGOWYCH I TELETECHNICZNYCH.

### **INWESTOR:**

BURMISTRZ MIASTA BRZESKO

UL. BARTOSZA GŁOWACKIEGO 51, 32-800 BRZESKO

## 2. Podstawa opracowania

- Umowa z inwestorem
- Mapa do celów projektowych 1:500, wizja w terenie
- Pomiary ruchu przekazane przez zleceniodawcę (GDDKiA)
- Warunki techniczne dla poszczególnych branż
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych,
- Geotechniczne warunki posadowienia
- Decyzja u ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 30.06.2015 r.

## 3. Lokalizacja i stan istniejący

### **3.1 Stan zagospodarowania działek**

Obszar objęty opracowaniem zlokalizowany jest w zachodniej części miasta Brzesko w województwie małopolskim, w powiecie brzeskim, gmina miejsko-wiejskiej Brzesko. Przedsięwzięcie dotyczy budowy drogi dojazdowej do planowanego Centrum Bezpieczeństwa Powiatu Brzeskiego oraz rozbudowy istn. drogi gminnej i budowy zjazdów publicznych.

W stanie istniejącym analizowana droga gminna to droga ślepa o geometrii w postaci linii prostej prowadząca do Szpitala. Droga gminna rozpoczyna się skrzyżowaniem trójwłotowym typu T z dodatkowym pasem do skrętu w lewo na wlocie od strony Centrum Miasta oraz z wyspą kanalizacyjną na wlocie zachodnim. Włot drogi gminnej nieskanalizowany, bez dodatkowych pasów ruchu. Wyloty skrzyżowania jednopasowe. Przejścia dla pieszych na wlocie drogi gminnej oraz wlocie zachodnim skrzyżowania.

Wzdłuż rozbudowywanej drogi gminnej zlokalizowany jest chodnik rozdzielony od jezdni zieleńcem. Chodnik z uwagi na pochylenie podłużne drogi powyżej 6% wyposażony jest w schody i pochylnie.

### **Podstawowe parametry techniczne istniejących dróg:**

- **DK 94 ul. Tadeusza Kościuszki**

- klasa techniczna	droga klasy GP
- prędkość dopuszczalna (teren zabudowany)	50 km/h
- prędkość miarodajna	60 km/h
- kategoria ruchu	KR-5

- przekrój
- szerokość jezdni
- szerokość chodnika
- szerokość poboczy ziemnych
- pochylenie skarp
- odwodnienie terenu i skarp
- pochylenie podłużne

drogowy (daszkowy 2%)  
12m  
2m  
od 1,5-2,0m  
ok.1:1,5  
rowy przydrożne  
ok. 0,5%

• **Istn. droga gminna**

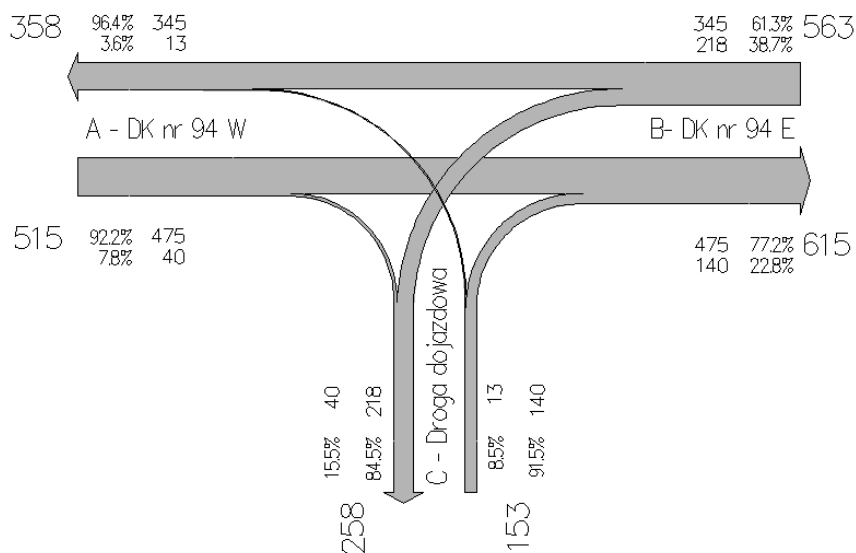
- klasa techniczna
- prędkość dopuszczalna (teren zabudowany)
- kategoria ruchu
- przekrój
- szerokość jezdni
- szerokość chodników
- odwodnienie terenu i skarp
- pochylenie podłużne

droga klasy L  
50 km/h  
KR-2  
uliczny (daszkowy 2%)  
6m  
2,0m od strony wschodniej  
wpusty i kanalizacja  
ok. 6-11%

**3.2 Dane ruchowe**  
**Stan istniejący 2020**

Na etapie koncepcji zostały przeprowadzone we wrześniu 2020 r. pomiary ruchu na skrzyżowaniu. Na podstawie ww. pomiarów określa się godzinę szczytu porannego na 7:30 – 8:30 oraz godzinę szczytu popołudniowego na 15:00 – 16:00.

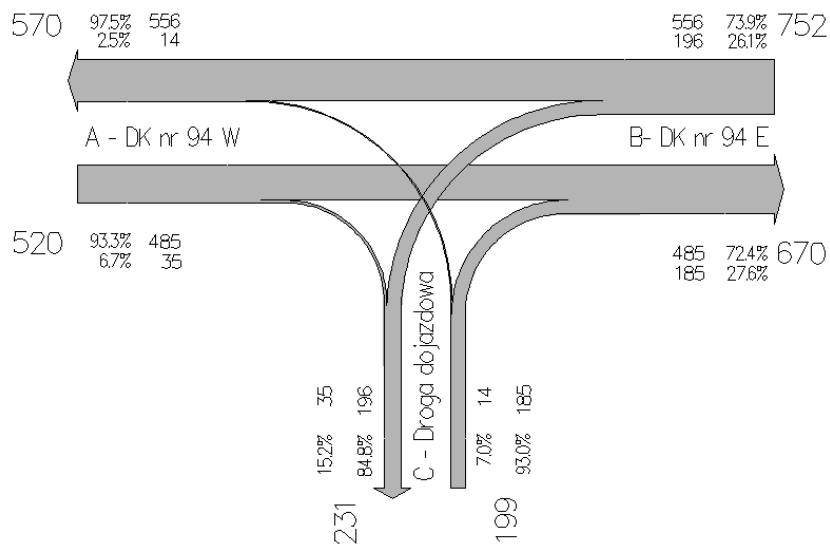
Na poniższych kartogramach przedstawiono aktualną strukturę kierunkową i rodzajową ruchu na skrzyżowaniu.



**Struktura rodzajowa**

	SO+SD [P/h]	C+Cp [P/h]	A [P/h]	M [P/h]	R [P/h]	Piesi [Ps/h]	Udział poj. ciężkich [%]
Wlot A	394	115	3	1	3	7	23
Wlot B	443	95	27	0	0	0	22
Wlot C	134	2	15	0	0	8	11

Rys. 1 Struktura kierunkowa w godzinie szczytu porannego 7:30-8:30 na analizowanym skrzyżowaniu



**Struktura rodzajowa**

	SO+SD [P/h]	C+Cp [P/h]	A [P/h]	M [P/h]	R [P/h]	Piesi [Ps/h]	Udział poj. ciężkich [%]
Wlot A	423	94	2	0	1	10	19
Wlot B	644	98	6	3	1	0	14
Wlot C	194	1	3	1	0	10	2

**Rys. 2** Struktura kierunkowa w godzinie szczytu popołudniowego 15:00 – 16:00 na analizowanym skrzyżowaniu

W godzinie szczytu porannego zaobserwowano 1231[P/h] z czego 411[P/h] – 33% stanowią relacje skrajne. W godzinie szczytu popołudniowego zaobserwowano 1471[P/h] z czego 430[P/h] – 29% stanowią relacje skrajne.

Przyjmując 11% udział godziny szczytu w ruchu dobowym natężenie ruchu na skrzyżowaniu wynosi 16170 P/24h.

Poniżej pokazano warunki ruchu na skrzyżowaniu w stanie istniejącym w godzinie szczytu popołudniowego.

<b>OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ</b>										
<b>OBLICZENIE PRZEPUSTOWOŚCI I PSR PASÓW RUCHU, WLOTÓW I SKRZYŻOWANIA</b>										<b>FORMULARZ 5</b>
<b>Obliczenia przepustowości relacji</b>										
Relacje	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP	
Natężenie relacji Qr [P/h]	0	499	42	228	362	0	13	0	146	
Udział relacji w ruchu na pasie mr [%]	0.0	92.2	7.8	38.6	61.4	0.0	8.2	0.0	91.8	
Przepustowość relacji Cr [P/h]	0	1268	1700	638	1284	0	188	0	511	
<b>Obliczenia przepustowości i PSR pasów</b>										
Wloty	A		B		C					
Pasy	AW	AP	BL	BW	CL	CP				
Relacje na pasie ruchu j	W	P	L	W	L	P				
Natężenie ruchu na pasie Qj [P/h]	499	42	228	362	13	146				
Udział natężenia na pasie w ruchu na wlocie mj [%]	92.2	7.8	38.6	61.4	8.2	91.8				
Przepustowość pasa ruchu Cj [P/h]	1268	1700	638	1284	188	511				
Stopień wykorzystania przepustowości pasa ruchu j pj [-] [P/h]	0.394	0.025	0.357	0.282	0.069	0.286				
Rezerwa przepustowości pasa ruchu deltaCj = Cj - Qj [P/h]	769	1658	410	922	175	365				

Strata czasu dj [s/P]	0.0	0.0	7.7	0.0	20.9	8.9
Miarodajna długość kolejki Kjm [P]	2	1	2	1	1	1
Przeciętna długość stanowiska pojazdu w kolejce lp [m]	6.20	6.20	6.20	6.20	6.20	6.20
Długość (zasięg) kolejki Lk [m]	12.01	6.20	10.26	7.28	6.20	7.39
PSR	I	I	I	I	II	I
<b>Obliczenia przepustowości i PSR wlotów oraz skrzyżowania</b>						
Wloty	A		B		C	
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]	541		590		159	
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]	-		-		557	
Stopień wykorzystania przepustowości wlotu pwl [-]	0.418		0.307		0.286	
Rezerwa przepustowości wlotu delta Cwl = Cwl- Qwl	-		-		398	
Strata czasu dwl [s/P]	0.0		3.0		9.9	
PSR	I		I		I	
Strata czasu dsk [s/P]			2.6			

### Stan prognozowany 2020 – rok realizacji inwestycji

Przyjęto wskaźnik wzrostu ruchu 2016-2017 zgodnie z instrukcją GDDKiA

Samochody osobowe: 1.02

Samochody dostawcze: 1.01

Samochody ciężarowe: 1.01

Samochody ciężarowe bez przyczep: 1.03

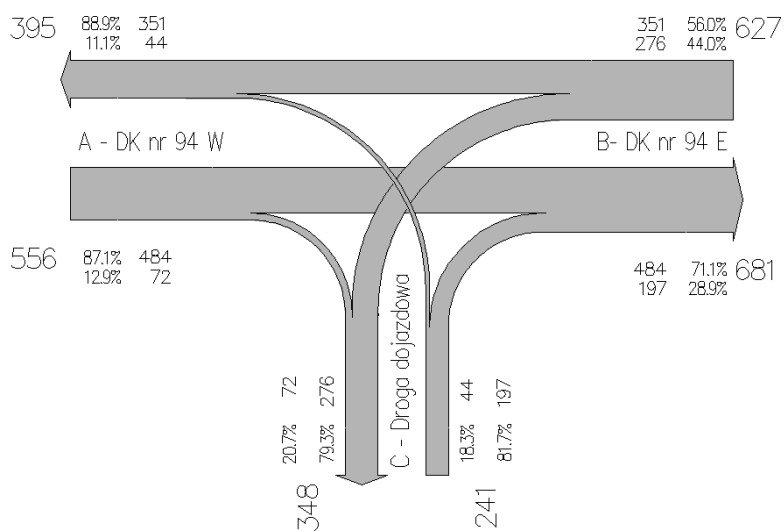
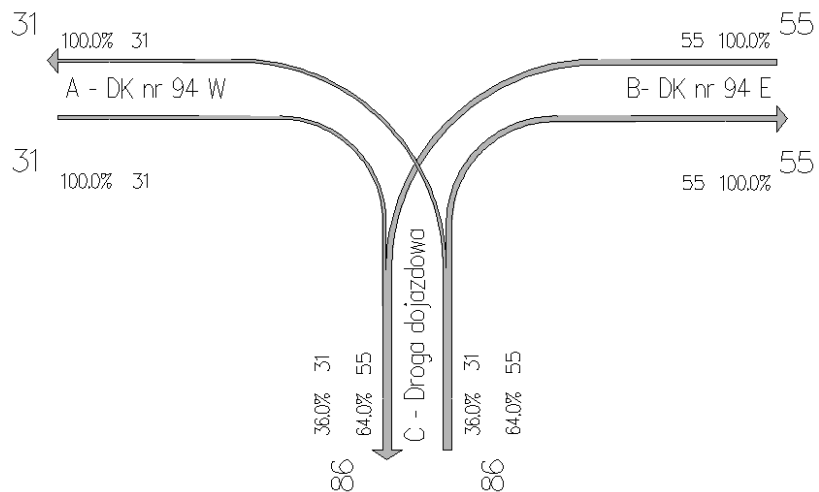
Autobusy: 1.00

Na podstawie informacji otrzymanych od:

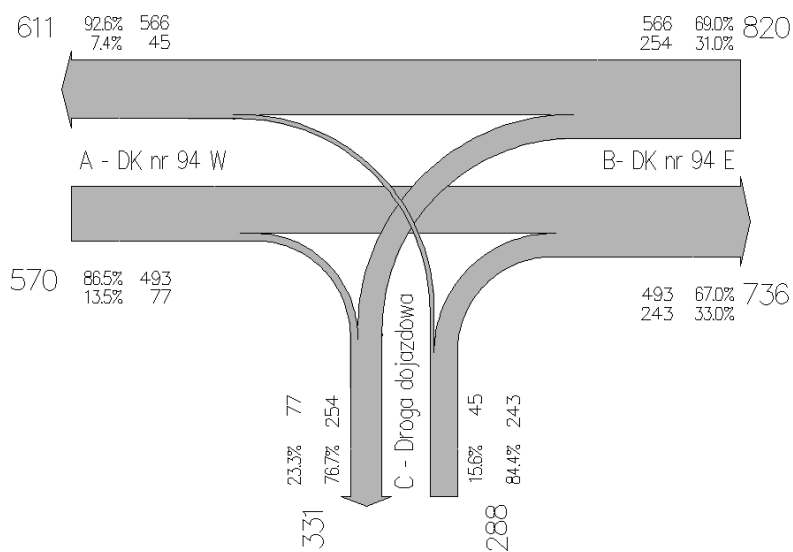
Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Brzesku , Komendy Powiatowej Policji w Brzesku oraz Planowanego Centrum Logistycznego oszacowano ruch generowany przez ww. jednostki, które będą miały docelowo siedziby w obrębie Projektowanym Centrum Bezpieczeństwa

Jednostka	Godzina szczytu	Samochody osobowe	Samochody Ciężarowe
PSP	porannego	15	2
	popołudniowego	15	2
KPP	porannego	60	
	popołudniowego	60	
CL	porannego	50	45
	popołudniowego	50	45
<b>Razem</b>	porannego	<b>125</b>	<b>47</b>
	popołudniowego	<b>125</b>	<b>47</b>

Założono następującą strukturę kierunkową ruchu generowanego przez Jednostki w obrębie Centrum Bezpieczeństwa w godzinie szczytu porannego i popołudniowego



Rys. 3 Struktura kierunkowa w godzinie szczytu porannego 7:30 – 8:30 na analizowanym skrzyżowaniu w 2020 roku prognozy



Rys. 4 Struktura kierunkowa w godzinie szczytu popołudniowego 15:00 – 16:00 na analizowanym skrzyżowaniu w 2020 roku prognozy

Przyjmując 10% udział godziny szczytu w ruchu dobowym natężenie ruchu na skrzyżowaniu wynosi 16780 P/24h.

Poniżej pokazano warunki ruchu na skrzyżowaniu w roku budowy 2020 r. w godzinie szczytu popołudniowego przy funkcjonowaniu skrzyżowania bez sygnalizacji.

<b>OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ</b>									
<b>OBLICZENIE PRZEPUSTOWOŚCI I PSR PASÓW RUCHU, WLOTÓW I SKRZYŻOWANIA</b>									<b>FORMULARZ 5</b>
<b>Obliczenia przepustowości relacji</b>									
Relacje	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP
Natężenie relacji Qr [P/h]	0	508	79	262	584	0	46	0	251
Udział relacji w ruchu na pasie mr [%]	0.0	86.5	13.5	31.0	69.0	0.0	15.5	0.0	84.5
Przepustowość relacji Cr [P/h]	0	1312	1505	527	1312	0	100	0	532
<b>Obliczenia przepustowości i PSR pasów</b>									
Wloty	A		B		C				
Pasy	AW	AP	BL	BW	CL	CP			
Relacje na pasie ruchu j	W	P	L	W	L	P			
Natężenie ruchu na pasie Qj [P/h]	508	79	262	584	46	251			
Udział natężenia na pasie w ruchu na wlocie mj [%]	86.5	13.5	31.0	69.0	15.5	84.5			
Przepustowość pasa ruchu Cj [P/h]	1312	1505	527	1312	100	532			
Stopień wykorzystania przepustowości pasa ruchu j pj [-] [P/h]	0.387	0.052	0.497	0.445	0.460	0.472			
Rezerwa przepustowości pasa ruchu deltaCj = Cj - Qj [P/h]	804	1426	265	728	54	281			
Strata czasu dj [s/P]	0.0	0.0	13.0	0.0	71.5	12.2			
Miarodajna długość kolejki Kjm [P]	2	1	3	2	2	3			
Przeciętna długość stanowiska pojazdu w kolejce lp [m]	7.56	6.81	6.81	7.56	6.54	6.68			
Długość (zasięg) kolejki Lk [m]	14.26	6.81	19.77	18.08	15.37	17.57			
PSR	I	I	I	I	IV	I			
<b>Obliczenia przepustowości i PSR wlotów oraz skrzyżowania</b>									
Wloty	A		B		C				
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]	587		846		297				
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]	-		-		630				
Stopień wykorzystania przepustowości wlotu pwl [-]	0.440		0.460		0.472				
Rezerwa przepustowości wlotu delta Cwl = Cwl - Qwl	-		-		333				
Strata czasu dwl [s/P]	0.0		4.0		21.3				
PSR	I		I		II				
Strata czasu dsk [s/P]			5.6						

### Stan prognozowany 2040

Okres projektowy w przypadku przedmiotowej drogi dojazdowej wynosi 20 lat.

Przyjęto wskaźnik wzrostu ruchu 2016-2036 zgodnie z instrukcją GDDKiA

Samochody osobowe: 1.45

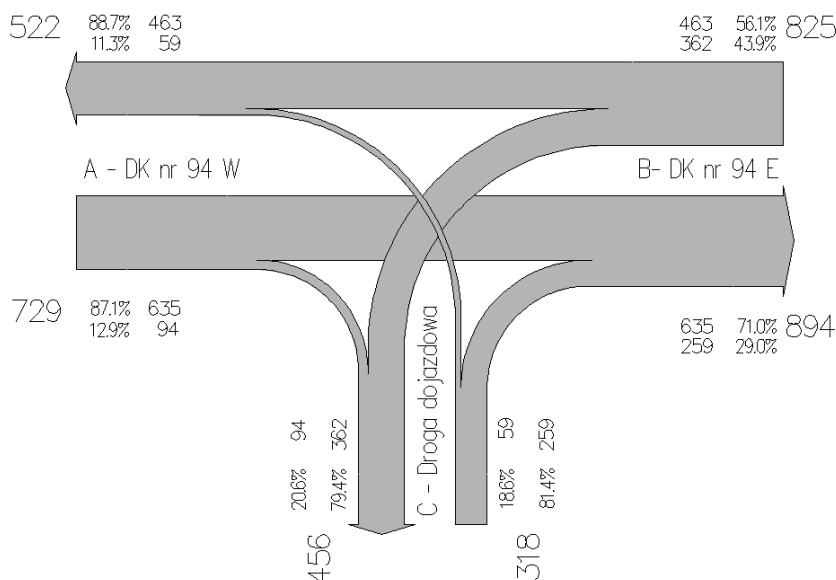
Samochody dostawcze: 1.15

Samochody ciężarowe: 1.18

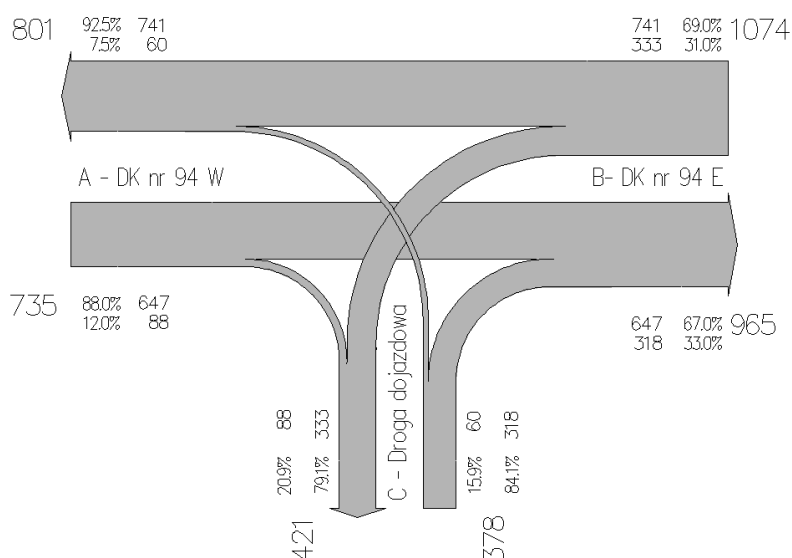
Samochody ciężarowe bez przyczep: 1.59

Autobusy: 1.15





Rys. 5 Struktura kierunkowa w godzinie szczytu porannego 7:30 – 8:30 na analizowanym skrzyżowaniu w 2036 roku prognozy



Rys. 6 Struktura kierunkowa w godzinie szczytu popołudniowego 15:00 – 16:00 na analizowanym skrzyżowaniu w 2036 roku prognozy

Przyjmując 10% udział godziny szczytu w ruchu dobowym natężenie ruchu na skrzyżowaniu wynosi 21870 P/24h.

Poniżej pokazano warunki ruchu na skrzyżowaniu w roku 2040 r. w godzinie szczytu popołudniowego przy funkcjonowaniu skrzyżowania bez sygnalizacji.

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU BEZ SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ										
OBLICZENIE PRZEPUSTOWOŚCI I PSR PASÓW RUCHU, WLOTÓW I SKRZYŻOWANIA									FORMULARZ	5
<b>Obliczenia przepustowości relacji</b>										
Relacje	AL	AW	AP	BL	BW	BP	CL	CW	CP	
Natężenie relacji Qr [P/h]	0	667	91	343	764	0	62	0	328	
Udział relacji w ruchu na pasie mr [%]	0.0	88.0	12.0	31.0	69.0	0.0	15.9	0.0	84.1	
Przepustowość relacji Cr [P/h]	0	1312	1484	403	1312	0	18	0	431	
<b>Obliczenia przepustowości i PSR pasów</b>										
Wloty	A			B			C			
Pasy	AW	AP	BL	BW	CL	CP				
Relacje na pasie ruchu j	W	P	L	W	L	P				

Natężenie ruchu na pasie Qj [P/h]	667	91	343	764	62	328
Udział natężenia na pasie w ruchu na wlocie mj [%]	88.0	12.0	31.0	69.0	15.9	84.1
Przepustowość pasa ruchu Cj [P/h]	1312	1484	403	1312	18	431
Stopień wykorzystania przepustowości pasa ruchu j pj [-] [P/h]	0.508	0.061	0.851	0.582	3.444	0.761
Rezerwa przepustowości pasa ruchu deltaCj = Cj - Qj [P/h]	645	1393	60	548	-44	103
Strata czasu dj [s/P]	0.0	0.0	57.1	0.0	5450.2	35.4
Miarodajna długość kolejki Kjm [P]	3	1	12	4	26	8
Przeciętna długość stanowiska pojazdu w kolejce lp [m]	7.56	6.88	6.88	7.56	6.54	6.68
Długość (zasięg) kolejki Lk [m]	23.23	6.88	83.89	31.15	167.61	55.02
PSR	I	I	IV	I	IV	III
<b>Obliczenia przepustowości i PSR wlotów oraz skrzyżowania</b>						
Wloty	A		B		C	
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]	758		1107		390	
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]	-		-		113	
Stopień wykorzystania przepustowości wlotu pwl [-]	0.570		0.645		3.445	
Rezerwa przepustowości wlotu delta Cwl = Cwl - Qwl	-		-		-277	
Strata czasu dwl [s/P]	0.0		17.7		896.2	
PSR	I		II		IV	
Strata czasu dsk [s/P]			163.7			

#### 4. Stan projektowany

##### 4.1 Drogi i ukształtowanie terenu

Łączna długość zakresu rozbudowy dróg wynosi 480m

##### **Parametry techniczne ronda z przejezdą wyspą centralną:**

- rondo jednopasowe czterowlotowe
- średnica zewnętrzna ronda 26m
- średnica wyspy środkowej 10m
- szerokość jezdni ronda 8m
- wszystkie wloty i wyloty jednopasowe.

##### **Parametry techniczne drogi AB**

- klasa techniczna droga klasy L
- prędkość dopuszczalna (teren zabudowany) 50 km/h
- kategoria ruchu KR-4
- przekrój uliczny (daszkowy 2%)
- szerokość jezdni 10,5-14m
- szerokość chodników 3,0m-4,0m oddzielone od jezdni zieleńcem
- odwodnienie terenu i skarp wpusty i kanalizacja
- pochylenie podłużne ok. 3-12%

Na wlocie do drogi krajowej zaprojektowano osobne pasy dla każdej relacji o szerokości 3,5m. Przy zjeździe do Centrum Handlowego zaprojektowano dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo o szerokości 3,5m

##### **Parametry techniczne drogi AC**

- klasa techniczna droga klasy L
- prędkość dopuszczalna (teren zabudowany) 50 km/h
- kategoria ruchu KR-4
- przekrój uliczny (daszkowy 2%)
- szerokość jezdni 8m
- szerokość chodników/bezpieczników jednostronny 2m/0,5m
- odwodnienie terenu i skarp wpusty i kanalizacja
- pochylenie podłużne ok. 0,5-5%

Droga stanowi dojazd do planowanego Centrum Bezpieczeństwa

#### **Parametry techniczne drogi AD**

- klasa techniczna	droga klasy L
- prędkość dopuszczalna (teren zabudowany)	50 km/h
- kategoria ruchu	KR-4
- przekrój	uliczny (daszkowy 2%)
- szerokość jezdni	7m
- szerokość chodników/bezpieczników	jednostronny 2m
- odwodnienie terenu i skarp	wpusty i kanalizacja
- pochylenie podłużne	ok. 2-10,4%

Droga stanowi dojazd do planowanego Centrum Bezpieczeństwa

#### **Parametry techniczne drogi AE**

- klasa techniczna	droga klasy D
- prędkość dopuszczalna (teren zabudowany)	50 km/h
- kategoria ruchu	KR-2
- przekrój	uliczny (daszkowy 2%)
- szerokość jezdni	6m
- szerokość chodników/bezpieczników	jednostronny wsadzie istniejącego
- odwodnienie terenu i skarp	wpusty i kanalizacja
- pochylenie podłużne	ok. 3-10%

Droga powiela geometrię istn. drogi i stanowi dojazd do Szpitala.

#### **4.2 Chodniki, bezpieczniki, zjazdy, pobocza**

W ciągu projektowanej dróg zaprojektowano nowe chodniki a także przewidziano do remontu chodniki w istniejących lokalizacjach. Od strony południowej osi AB od przedmiotowego ronda w kierunku Centrum Bezpieczeństwa w miejscach, gdzie brak chodnika zaprojektowano bezpiecznik o szerokości 0,5m.

W obrębie inwestycji znajdują się zjazdy publiczne, które przewidziano do remontu lub przebudowy zachowując istn. geometrię. Dodatkowo w ciągu osi AB, AD i AE zaprojektowano nowe zjazdy publiczne o szerokości 6-11m wyokrąglone łukami o promieniu 5m.

Projektowany chodnik, zjazdy, zostały powiązane geometrycznie i wysokościowo z istniejącymi wjazdami i chodnikami. W obszarze przejść dla pieszych zaprojektowano pasy medialne o szerokości 60cm zastosowane przy obniżonym krawężniku (odstąpienie 0-2cm).

Pomiędzy jezdniami AD i AE zaprojektowano parking z miejscami postojowym z kostki o prostokątnym sposobie parkowania. Wymiary miejsc postojowych 2,5 x 5,0m. Jezdnia manewrowa parkingu o szerokości 5,0m będzie miała nawierzchnie z kostki.

#### **4.3 Prace w obrębie jezdni DK 91**

Z uwagi na zmianę geometrii wlotu drogi gminnej, zachodzi konieczność zmiany geometrii wysp kanalizujących na wlocie skrzyżowania drogi gminnej i DK nr 94 w kierunku Krakowa. Nowy kształt wyspy kanalizującej wynika z torów przejezdności pojazdu miarodajnego oraz konieczności zapewnienia azylu 2,0m dla pieszych na przesuniętym przejściu dla pieszych.

### **5. Stała organizacja ruchu**

Projekt docelowej organizacji ruchu opracowano w oparciu o obowiązujące przepisy.  
Termin wprowadzenia organizacji ruchu **12.03.2023 r.**

Zaprojektowano m.in.:

- Przemieszczenie istn. znaków pionowych oraz korektę oznakowania poziomego w związku z korektą wlotu drogi gminnej i korektą geometrii wypy kanalizującej wc. DK 94
- Oznakowanie pasów kierunkowych
- Kanalizację wyniesionymi brukowanymi wyspami wlotów ronda

- Oznakowanie przejść dla pieszych. Przejścia dla pieszych wyposażono w pasy medialne typu Brajl o szerokości 60cm
- Wprowadzono przejście dla pieszych oraz wyspę azylu na wlocie skrzyżowania DK94
- Oznakowanie miejsc dla osób z niepełno sprawnościami
- Oznakowanie stref ruchu na wlotach dróg bocznych

#### **Zasady rozmieszczania tablic informacyjnych i znaków drogowych.**

Oznakowanie należy wykonać w sposób wskazany w załączonym opracowaniu, przy czym lokalizacja znaków powinna spełniać podane poniżej warunki:

- znaki i tablice nie mogą zasłaniać innych znaków drogowych i informatorów,
- znaki i tablice nie mogą zasłaniać widoczności w rejonie zjazdów,
- należy zachować odległość min 10.0m pomiędzy znakami (teren zabudowany),
- ustawiając znaki na chodniku należy zachować skrajnię pionową min. 2,50m nad poziomem chodnika.
- odległość pozioma krawędzi znaku od krawędzi jezdni winna wynosić 0,5 - 2,0m. Jeśli odległość ta nie będzie mogła być zachowana na słupkach pionowych należy zastosować znaki na wysięgnikach z zachowaniem skrajni drogowej. W przypadku umieszczenia znaków na wysięgnikach odległość krawędzi znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić 2,0m. (Schematy na rysunku 3)
- zaleca się utrzymanie stałej odległości krawędzi znaku od krawędzi jezdni,
- wysokość dolnej krawędzi tablicy najniższego znaku od podłoża musi wynosić min. 2,50m.

#### **Techniczne wymagania dla oznakowania pionowego:**

Przy wykonywaniu projektowych elementów oznakowania należy przestrzegać następujących zasad:

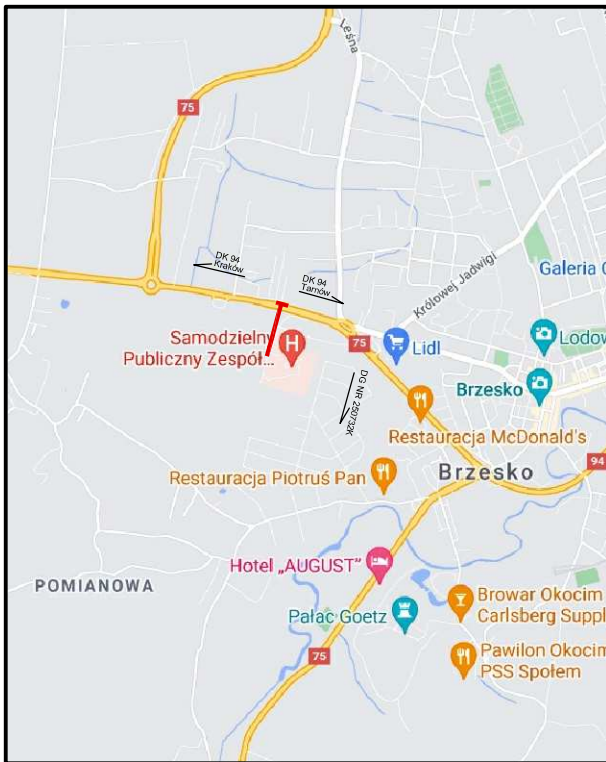
Materiały:

- lico znaku – folia odblaskowa drugiej generacji pokryta farbą sitodrukową
- tarcza znaku – blacha stalowa ocynkowana z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie;
- słupek –prosty, ocynkowany o śr. 60 mm (u dołu z przyspawanymi tzw. "wąsami kotwiącymi", u góry zaślepiony)

Kształty znaków drogowych powinny odpowiadać warunkom podanym w Załączniku nr 1-4 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” (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.). W projekcie zastosowane znaki z grupy małych i średnich. Rozmieszczenie zgodne z rysunkiem nr 3.

Znaki pionowe należy umieszczać na pojedynczych i podwójnych słupkach w sposób uniemożliwiający ich przypadkowe wywrócenie, przestawienie i obrócenie. Montując znaki należy zachować prawidłową widoczność i czytelność znaków oraz możliwość ich czytania przez nadjeżdżających kierowców. Nowo projektowane znaki pionowe nie mogą zasłaniać oznakowania drogowego – istniejącego. Ewentualną zielen ograniczającą widoczność należy przyciąć.

OPRACOWAŁ



**d.a.-projekt**

mgr inż. Dominik Adamczyk  
NIP: 676-169-71-48

ul. Rydyłowa 44/7, 30-363 Kraków  
REGON: 351583857

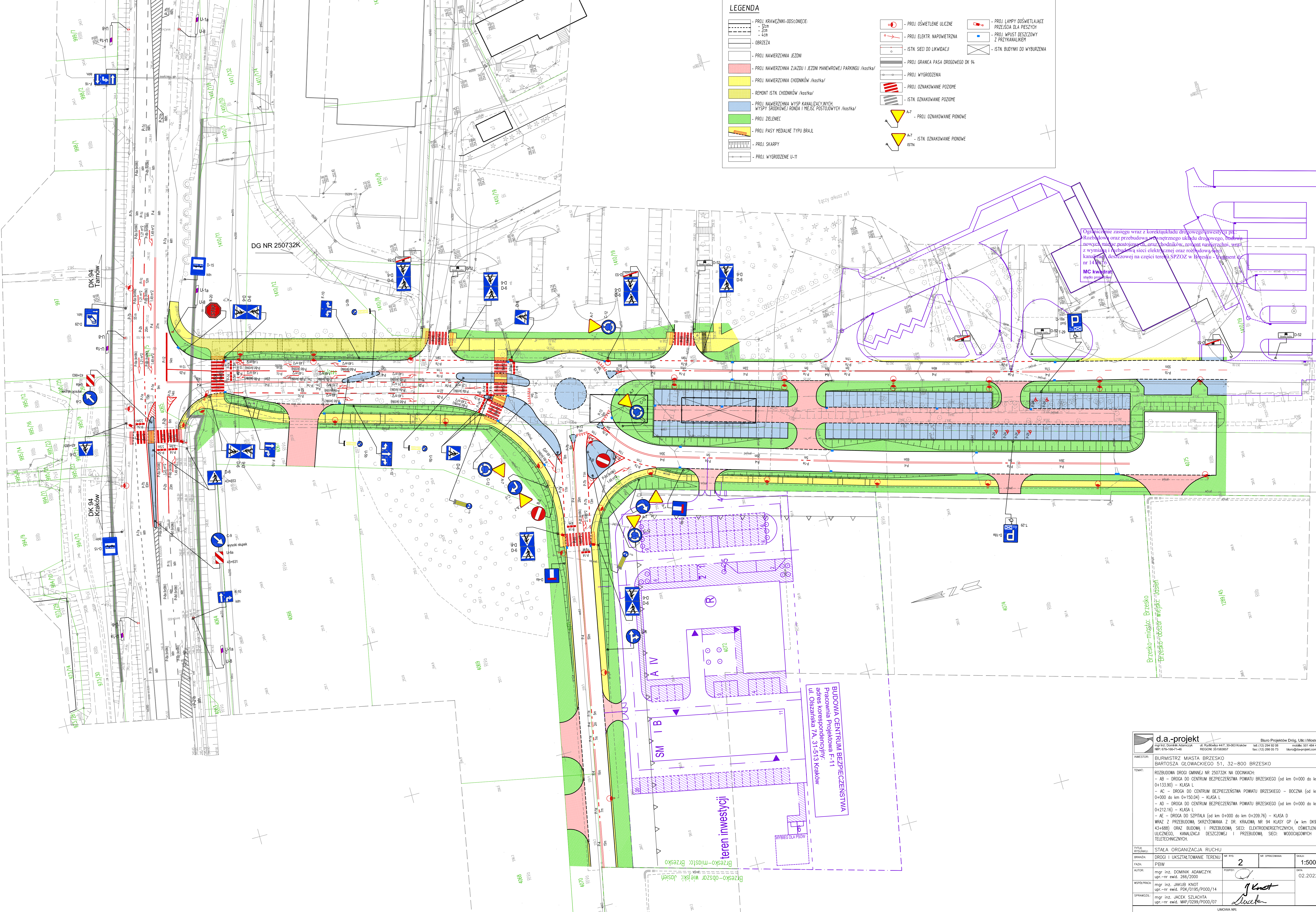
Biurowo Projektów Dróg, Ulic i Mostów  
ul. 112 294 92 98  
fax: (15) 288 06 73  
biuro@da-projekt.com.pl

INWESTOR:	BURMISTRZ MIASTA BRZESKO BARTOSZA GŁOWACKIEGO 51, 32–800 BRZESKO		
TEMAT:	ROZBUDOWA DRUGI GMINNEJ NR 250732K NA ODCINKACH: - AB - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+133.90) - KLASA L - AC - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO - BOCZNA (od km 0+000 do km 0+150.04) - KLASA L - AD - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZEŃSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+212.16) - KLASA L - AE - DROGA DO SZPITALA (od km 0+000 do km 0+209.76) - KLASA D WRAZ Z PRZEBUDOWĄ SKRZYŻOWANIA Z DR. KRAJOWĄ NR 94 KLASY GP (w km DK94 43+688) ORAZ BUDOWĄ I PRZEBUDOWĄ SIECI: ELEKTROENERGETYCZNYCH, OŚWIETLENIA ULICZNEGO, KANALIZACJI DESZCZOWEJ I PRZEBUDOWĄ SIECI: WODOCIĄGOWYCH I TELETECHNICZNYCH.		
Tytuł rysunku:	ORIENTACJA		
BRANŻA:	ORGANIZACJA RUCHU	NR RYS:	1
FAZA:	PBW	NR OPACOWANIA:	1:20000
AUTOR:	mgr inż. DOMINIK ADAMCZYK upr.-nr ewid. 266/2000	PODPIS:	02.2022
WSPÓŁPRACZA:	mgr inż. JAKUB KNOT upr.-nr ewid. PDK/0195/POOD/14		
SPRAWOZDZIE:	mgr inż. JACEK SZLACHTA upr.-nr ewid. MAP/0299/POOD/07		

UMOWA NR:

**LEGENDA**

- PROJ. KRAWĘŻNIKI-OSŁONIĘCIE  
- 2cm  
- 4cm
- OBRZEŻA
- PROJ. NAWIERZCHNIA JEZNI
- PROJ. NAWIERZCHNIA ZJAZDU I JEZNI MANEWRÓWEJ PARKINGU /koszka/
- PROJ. NAWIERZCHNIA CHODNIKÓW /koszka/
- REMONT ISTN. CHODNIKÓW /koszka/
- PROJ. NAWIERZCHNIA WYSPY KANALIZACYJNYCH, WYSPY ŚRODKOWEJ RÓNDY I MIEJSC POSTOJÓWYCH /koszka/
- PROJ. ZIELENEC
- PROJ. PASY MEDIALNE TYPU BRAJL
- PROJ. SKARPY
- PROJ. WYGRÓDZENIE U-11
- PROJ. OŚWIETLENIE ULICZNE
- PROJ. ELEKTR. NAPOWIETRZNA
- ISTN. SECI DO LIKWIDACJI
- PROJ. GRANICA PASA DROGOWEGO DK 94
- PROJ. WYGRÓDZENIA
- PROJ. OZNAKOWANIE POZIOME
- ISTN. OZNAKOWANIE POZIOME
- A-7 - PROJ. OZNAKOWANIE PIONOWE
- A-7 - ISTN. OZNAKOWANIE PIONOWE
- PROJ. LAMPY DOŚWIETLAJĄCE PRZEŚCIA DLA PRZEJAZDU
- PROJ. WPUSZCZACZKI Z PRZYKANALIKIEM
- ISTN. BUDYNKI DO WYBURZENIA



Ograniczenie zasięgu wraz z korektą układu drogowego inwestycji pri-  
 orytetowej, rozbiórka i przebudowa istniejącego układu drogowego, budowa  
 nowych miejsc postojowych oraz chodników, remont nawierzchni, wraz  
 z wymianą i rozbiórką sieci elektrycznej oraz rozbiórka sieci  
 kanalizacyjnej deszczowej na części terenu SPZOZ w Brzesku - fragment U-  
 nr 14/00/15  
**MC kwadrat**  
 (niektóre symbole)

**BUDOWA CENTRUM BEZPIECZENSTWA**  
 Pracownia Projektowa F-11  
 adres korespondencyjny:  
 ul. Olszanska 7A, 31-513 Kraków

teren inwestycji

<b>d.a.-projekt</b>		Biuro Projektów Drog. Ulic i Mostów	
mgr inż. Dominik Adamczyk ul. Rybicka 447, 30-063 Kraków tel: (12) 294 02 08 mobil: 501 484 485		mgr inż. Jacek Szlachta ul. Rybicka 447, 30-063 Kraków tel: (12) 294 02 08 mobil: 501 484 485	
INWESTOR: BURMISTRZ MIASTA BRZESKO		BARTOSZA GŁOWACKIEGO 51, 32-800 BRZESKO	
Tytuł: ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 250732K NA ODCINKACH:			
- AB - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZENSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+133,90) - KLASA L			
- AC - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZENSTWA POWIATU BRZESKIEGO - BOZNA (od km 0+000 do km 0+150,04) - KLASA L			
- AD - DROGA DO CENTRUM BEZPIECZENSTWA POWIATU BRZESKIEGO (od km 0+000 do km 0+212,16) - KLASA L			
- AE - DROGA DO SZPIITALA (od km 0+000 do km 0+209,76) - KLASA D			
WRAZ Z PRZEBUDOWĄ SKRZYŻOWANIA Z DR. KRAJOWĄ NR 94 KLASY SP (w km DK94 43+688) ORAZ BUDOWĄ I PRZEBUDOWĄ SIECI ELEKTROENERGETYCZNYCH, OŚWIETLENIA ULICZNEGO, KANALIZACJI DESZCZOWEJ I PRZEBUDOWĄ SIECI WODOCIĄGOWYCH I TELETECHNICZNYCH.			
Tytuł:	STALA ORGANIZACJA RUCHU	nr rys.:	
Skala:	DROGI I UKSZTAŁTOWANIE TERENU	nr opracowania:	
Strona:	2	Skala:	1:500
Autor:	mgr inż. DOMINIK ADAMCZYK	Poprawki:	
Współpraca:	mgr inż. JAKUB KNOT	Data:	02.2022
Sprawił:	mgr inż. JACEK SZLACHTA		