

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:
Ryszard Katra ElektrykNS
ul. Lachów Sądeckich 42
33-300 Nowy Sącz
e-mail: elektrykns@interia.pl
tel. 789 341 168

Inwestor:

**Powiat Nowosądecki
reprezentowany przez
Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Sączu
ul. Wiśniowieckiego 136,
33-300 Nowy Sącz**

Stadium:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Temat:

**Budowa oświetlenia dedykowanego na przejściu
dla pieszych m. Podrzecze w ciągu drogi
powiatowej nr 1544K w km 4+100,**

Adres Inwestycji:

**województwo: małopolskie, powiat: nowosądecki,
gmina: Podegrodzie [121014_2] ,
obręb ewidencyjny : Podrzecze[0011],
działki ewidencyjne nr: 136/1**

Branża :

PSOR

<i>Branża/Funkcja</i>	Imię, Nazwisko nr uprawnień	Podpis
Projektował:	mgr inż. Ryszard Katra MAP/0058/PBE/19	
Nowy Sącz, listopad 2024r.		EGZ.NR ..



KOMENDA MIEJSKA POLICJI W NOWYM SĄCZU

Wydział Ruchu Drogowego

• ul. Artura Grottgera 50 • 33-300 Nowy Sącz • tel. 47 833-42-61 • fax 47 833-42-63 •



~~KOMENDA MIEJSKA POLICJI~~
W NOWYM SĄCZU

Nowy Sącz, dnia 17.12.2024 r.

~~Łdż. NAR.5321.1.375.2024~~

Ryszard Katra ElektrykNS
ul. Lachów Sądeckich 42
33-300 Nowy Sącz

OPINIA KOMENDANTA MIEJSKIEGO POLICJI w Nowym Sączu

Na podstawie art. 10 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 roku poz. 110 ze zm.) w związku z § 7 ust. 2 pkt 2 lub 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z dnia 14 kwietnia 2017 roku poz. 784 tekst jednolity).

NIE WNOSZĘ UWAG

do projektu stałej zmiany organizacji ruchu dla zadania: Budowa oświetlenia dedykowanego na przejściu dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 1544K w km 4+100 w miejscowości Podrzeczce.

Z-up.
Komendanta Miejskiego Policji
w Nowym Sączu

Otrzymują:
egz. nr 1 adresat
egz. nr 2 a/a
wyk. asp.szt. M.Horowski

ZASTĘPCA NACZELNIKA
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Nowym Sączu

podkom. mgr. inż. Ryszard Ogurek

A.OPIS TECHNICZNY

1.Podstawa opracowania:

- 1.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U.Nr 98 poz. 602 z późn.zm.)
- 1.2. 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)
- 1.3. 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)
- 1.4. Załącznik nr 1- 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Załącznik do Dz.U nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r „szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”)
- 1.5. Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych WR-D-41-3
- 1.6. Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych WR-D-41-4
- 1.7. Mapa orientacyjna.
- 1.8. Mapa sytuacyjna
- 1.9. Wizja lokalna w terenie.

2.Zakres i cel opracowania.

Przedmiotem opracowania jest Projekt zmiany stałej organizacji ruchu dla zadania: Budowa oświetlenia dedykowanego na przejściu dla pieszych m. Podrzecze w ciągu drogi powiatowej nr 1544K w km 4+100, gmina Podegrodzie, powiat nowosądecki.

3.Termin zmiany organizacji ruchu:

Planowany termin wprowadzenia zmiany organizacji ruchu: I/II kwartał 2025 r.

4.Pojazdy specjalne:

Zmiana organizacji ruchu nie będzie stanowiła kolizji w przypadku przejazdu oraz dostępu dla terenu pojazdom specjalnym tj: ***policji, straży pożarnej, pogotowia ratunkowego.***

5. Inwentaryzacja terenu:

Na przedmiotowym odcinku droga powiatowa posiada jedną jezdnię o nawierzchni bitumicznej, dwóch pasach ruchu szer. 3,5m, obustronny chodnik z kostki betonowej szerokości 2,0m oddzielony od jezdni krawężnikiem. Odcinek posiada oświetlenie uliczne. W miejscu projektowanego przejścia występuje ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 50 km/h. Planowane do budowy przejście dla pieszych stanowi ważny ciąg ruchu pieszych ze względu na przystanki komunikacji zbiorowej i znajdującą się w bliskiej odległości intensywną zabudowę mieszkaniową, handlową i usługową.

6. Opis stanu projektowanego:

Lokalizacja

Ze względu na istniejące parametry techniczne drogi w tym szerokość jezdni w miejscu proj. przejścia tj. 7,0 m a tym samym krótką drogę pieszego na przejściu, na drodze zamiejskiej, przy spełnieniu warunków widoczności dopuszczalne jest zastosowanie zwykłego przejścia kolizyjnego bez sygnalizacji świetlnej zgodnie z *'Tab. 5.1.1. Podział i ogólny zakres stosowania infrastruktury punktowej dla pieszych'*

Lokalizacja przedmiotowego przejścia została przeanalizowana z uwzględnieniem *podrozdziału 8.2. „Ogólne zasady lokalizacji WR-D-41-3”*

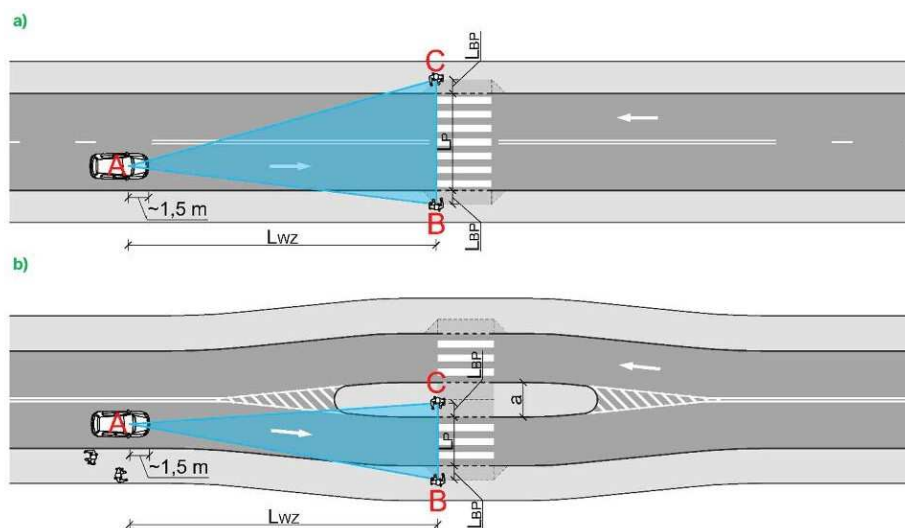
możliwość wykonania wynika z faktu że:

- (1) Przejścia dla pieszych lub urządzenia alternatywne mogą być lokalizowane:*
 - b) w miejscach, w których występuje duża gęstość generatorów ruchu pieszego (domów, mieszkań, obiektów handlowych i usługowych, budynków użyteczności publicznej, terenów i obiektów rekreacyjnych itp.),*
 - f) w pobliżu przystanków transportu zbiorowego, zgodnie z podrozdziałem 8.3,*

Dobór infrastruktury

-Widoczność w miejscu przekraczania jezdni

Wyznaczenie pola widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem na przejściu dla pieszych zostało przeanalizowane na podstawie pkt. 9.2.1.(a) *Widoczność pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem WR-D-41-3*



Rys. 9.2.1.1. Pole widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem na przejściu dla pieszych:
a) zwykłym, b) z wyspą azylu

Obliczona na podstawie powyższego L_{wz} wynosi w tym przypadku odpowiednio 54m i 60m z uwzględnieniem spadku podłużnego jezdni (około 4%). Pole widoczności zostało wyznaczone na rysunku nr 3. Wyznaczona przestrzeń jest wolna od przeszkód w związku z czym warunek został spełniony.

-Warunki doboru

parametry doboru:

- klasa drogi – Z
- V_{dop} – 50km/h
- przekrój drogi – 1/2
- widoczność – zapewniona

Tab. 8.4.1. Możliwe rozwiązania przy doborze rodzaju infrastruktury punktowej dla pieszych

Przekrój drogi	Rodzaj infrastruktury punktowej dla pieszych		
Klasa A lub S			
2/4, 2/3, 2/2, 1/2 ¹⁾	• brak przejścia lub przejście bezkolizyjne (wiadukt lub tunel dla pieszych)		
Klasa GP, G, Z, L lub D			
Prędkość dopuszczalna	$V_{dop} > 70 \text{ km/h}$	$V_{dop} \leq 70 \text{ km/h}$	
		$V_{dop} > 50 \text{ km/h}$	$V_{dop} \leq 50 \text{ km/h}$
2/4, 2/3, 2/2, 2+1 oraz jednokierunkowe: 1/4, 1/3, 1/2	• brak przejścia, • przejście bezkolizyjne (wiadukt lub tunel dla pieszych) ²⁾	• zalecane przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną	
1/1, 2-1 oraz dwukierunkowy 1/2	• brak przejścia, • przejście bezkolizyjne (wiadukt lub tunel dla pieszych) ³⁾	Jeżeli nie jest zapewnione pole widoczności	
		• brak przejścia, • przejście bezkolizyjne (wiadukt lub tunel dla pieszych) ⁴⁾	• przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną
		Jeżeli jest zapewnione pole widoczności:	
		• przejście sugerowane	• brak przejścia, • przejście sugerowane, • przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, • przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną ⁵⁾

¹⁾ tylko istniejące drogi klasy S,
²⁾ decyzję należy podjąć na podstawie analizy kosztów i korzyści, w której rozwiązaniem podstawowym jest przejście bezkolizyjne, a rozwiązaniem alternatywnym brak przejścia i poprowadzenie ruchu pieszego po trasie alternatywnej,
³⁾ decyzję należy podjąć na podstawie porównania natężenia ruchu pieszego N_p i natężenia ruchu kołowego N_k z liniami nomogramów dla $V_{dop} = 90 \text{ km/h}$ (rys. 8.4.2c i 8.4.2d),
⁴⁾ decyzję należy podjąć na podstawie porównania natężenia ruchu pieszego N_p i natężenia ruchu kołowego N_k z liniami nomogramów dla $V_{dop} = 70 \text{ km/h}$ (rys. 8.4.2a i 8.4.2b),
⁵⁾ decyzję należy podjąć na podstawie porównania natężenia ruchu pieszego N_p i natężenia ruchu kołowego N_k z liniami nomogramów dla $V_{dop} = 50 \text{ km/h}$ (rys. 8.4.3c i 8.4.3d) lub nomogramów dla $V_{dop} = 30 \text{ km/h}$ (rys. 8.4.3a i 8.4.3b).

Biorąc pod uwagę powyższe wskazania w przedmiotowej lokalizacji możliwe jest zastosowanie przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej.

Dostrzegalność projektowanego przejścia dla pieszych poprawiona zostanie przez:

- zastosowanie znaków D-6 i T27 z pulsatorami
- oznakowanie poziome P-10

Dodatkowo na podejściu do przejścia zastosowane zostaną płytki z wypustkami w kolorze żółtym poprawiające dostrzegalność krawędzi jezdni przez osoby niedowidzące.

-Oświetlenie

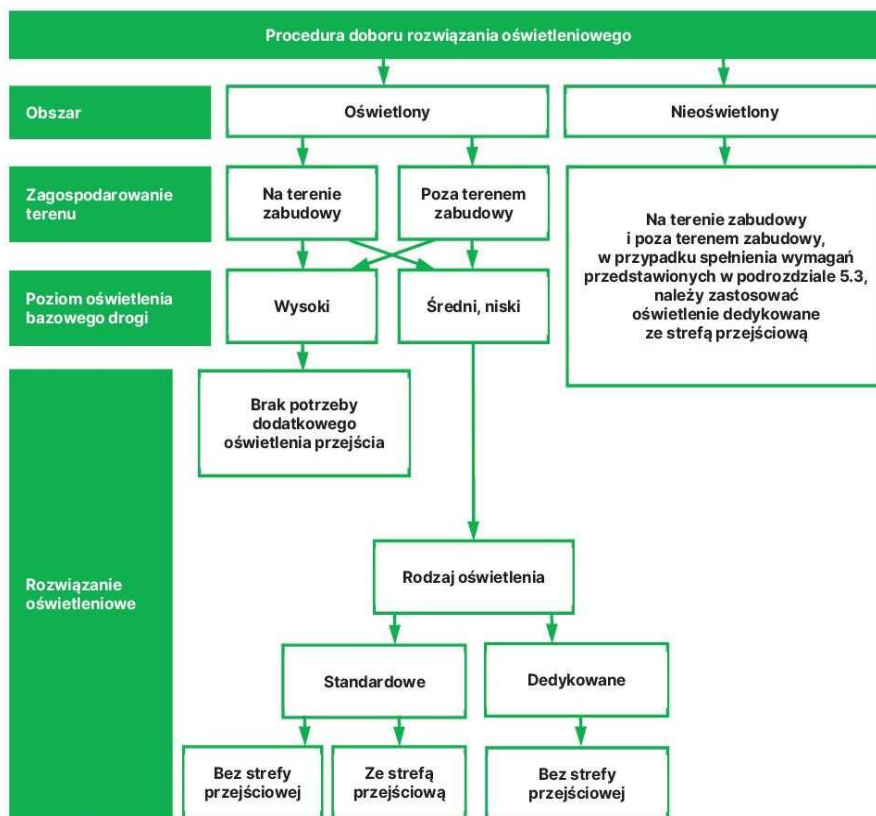
Stan istniejący.

Na docinku oddziaływania projektowanego przejścia dla pieszych występuje oświetlenie uliczne. Na etapie projektowania dedykowanego oświetlenia przedmiotowego przejścia dla pieszych należy dokonać pomiarów fotometrycznych w celu dokładnego ustalenia poziomu oświetlenia w klasie C.

Wszystkich pomiarów jak i doboru parametrów należy dokonywać zgodnie z **Wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych Część 4: Projektowanie oświetlenia**

przejść dla pieszych WR-D-41-4.

Dobór rozwiązania oświetleniowego został dokonany na podstawie: „Schematu możliwości doboru rozwiązania oświetleniowego przedstawiono na rys. 7.1.1.”



Rys. 7.1.1. Schemat możliwości wyboru rozwiązania oświetleniowego zastosowanego na przejściu dla pieszych

Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych

WR-D-41-4

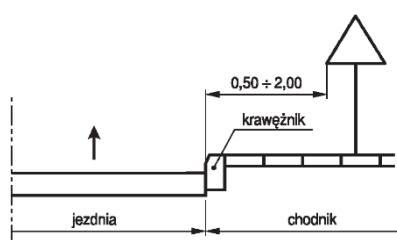
Uwzględniając fakty że: obszar jest oświetlony, znajduje się na terenie zabudowy, poziom oświetlenia (wstępnie przyjęto) średni, **rozwiązanie preferowane to oświetlenie dekowane (PC) bez strefy przejściowej.**

Proponuje się zastosowanie oświetlenia dedykowanego z dwiema oprawami z optyką prawą. Słupy umieszczone poza chodnikiem. Dobór klasy oświetlenia PC(x) zostanie wykonany na etapie projektu po przeprowadzeniu badań istniejącego oświetlenia oraz uwzględnieniu korekt.

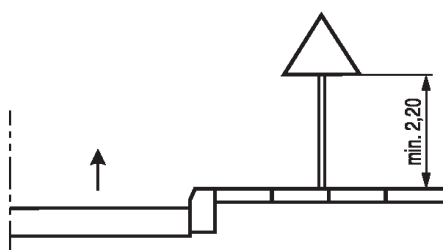
7.Znaki drogowe:

Kolorystyka i wzory znaków drogowych pionowych winny odpowiadać przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2003 r „ w sprawie znaków i sygnałów drogowych” oraz załącznika 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. Umieszczanie znaków drogowych pionowych winno być wykonane zgodnie z przepisami wyżej cytowanego rozporządzenia. Oznakowanie pionowe wykonane w I generacji odblaskowości, wszystkie projektowane znaki drogowe winny być rozmiaru duże. Wysokość pionowa dolnej krawędzi znaku wynosi min. 2,20 m w chodniku, z odstępstwami dla poszczególnych kategorii znaków oraz miejsc ich lokalizacji w przekroju poprzecznym drogi lub ulicy tj. w obszarze zabudowanym, w chodniku, w pasie zieleni poza chodnikiem, nad urządzeniami bezpieczeństwa ruchu. Odległość pozioma bocznej krawędzi znaku, na drogach wynosi min. 0,50 m od krawędzi korony drogi. Konstrukcje wsporcze do umocowania znaków należy wykonać z materiałów trwałych o przekroju kołowym lub eliptycznym (rury stalowe kalibrowane o średnicy 1,5" ocynkowane ogniowo). Konstrukcje wsporcze znaków należy zastabilizować w gruncie. Konstrukcje wsporcze znaków muszą zapewnić ich całkowitą stabilność przez cały okres trwania oznakowania. Wszystkie znaki drogowe pionowe oraz ich konstrukcje wsporcze muszą być wykonane przez producenta posiadającego aprobatę techniczną oraz świadectwo kwalifikacji w zakresie ich wytwarzania, wydane przez IBDiM (Instytut Badawczy Dróg i Mostów) w Warszawie i certyfikat uprawniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa „B” wydany przez ITS (Instytut Transportu Samochodowego) w Warszawie. Dla znaków pionowych drogowych dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie kilku metrów, które wynikają z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich widoczności lub ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.



Rys. nr 1 odległości znaków od krawędzi drogi

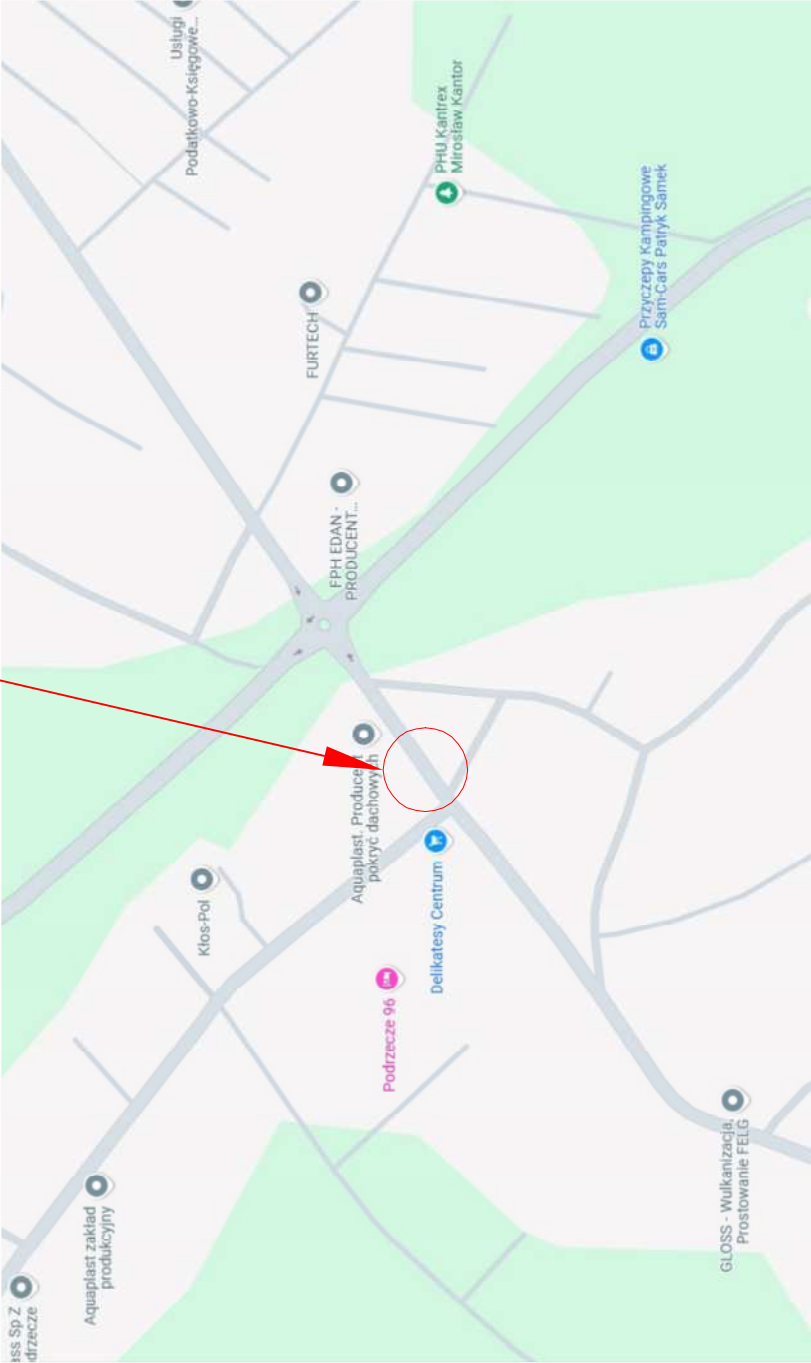
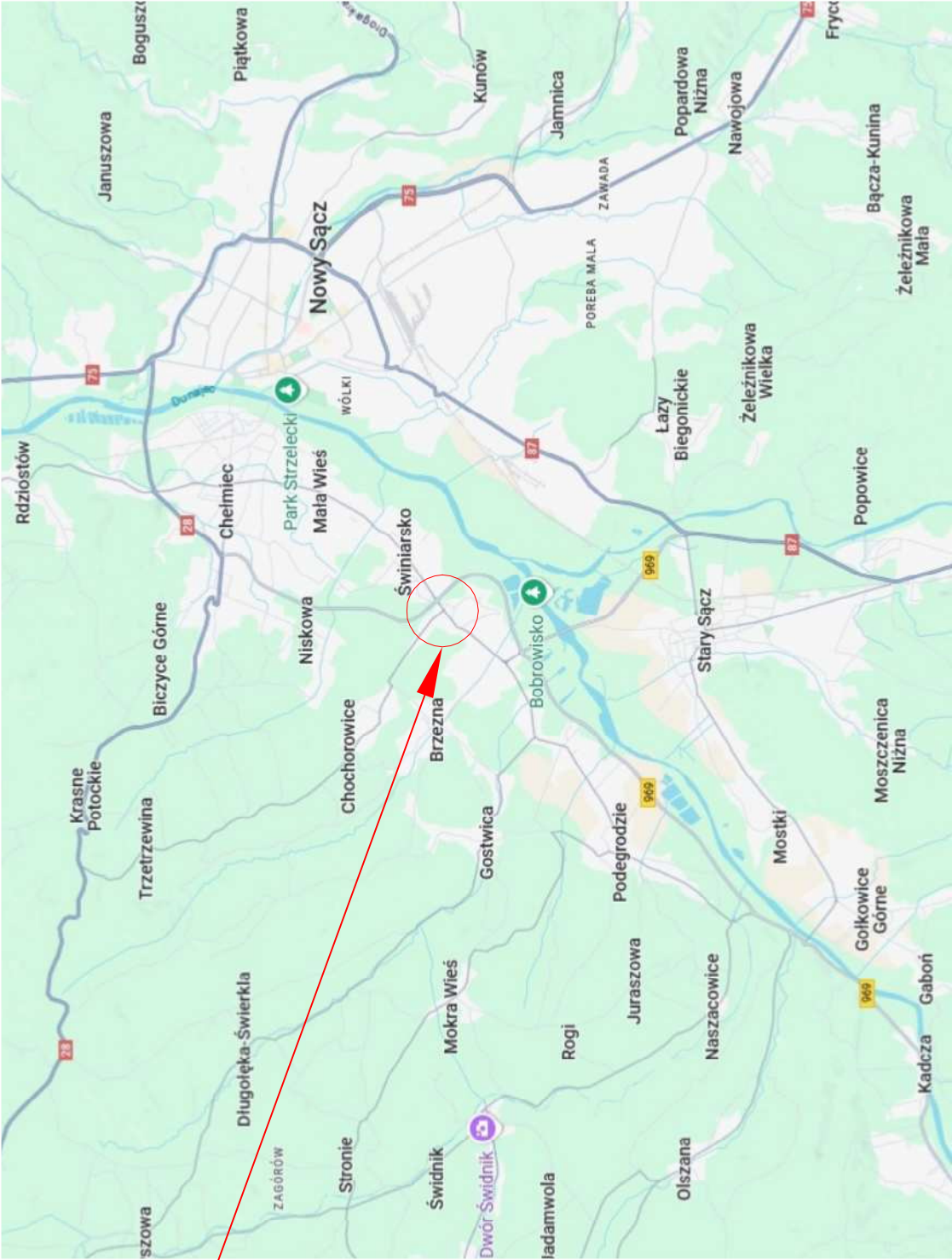


Rys. nr 2 odległość tarczy znaku od powierzchni chodnika, pobocza

Projektował:

Lokalizacja m. PODRZECZE
w powiecie nowosądeckim

Lokalizacja miejsca wprowadzenia zmiany
organizacji ruchu drogi powiatowej nr
1544K KM 4+100 M. PODRZECZE



Jednostka projektowa:	INWESTOR:
Ryszard Katra ElektrykNS ul. Lachów Sądeckich 42 33-300 Nowy Sącz e-mail: elektrykns@interia.pl tel. 789 341 168	Powiat Nowosądecki reprezentowany przez Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Sączu ul. Wiśniowieckiego 136, 33-300 Nowy Sącz
Obiekt:	
OŚWIETLENIE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH DP 1544K KM 4+100 M. PODRZECZE	
Lokalizacja :	województwo: małopolskie, powiat: nowosądecki, Gmina: PODEGRÓDZIE, [121014_2] , obręb ewidencyjny : Podrzecze[0011], Działki ewidencyjne nr: 136/1
Branża:	
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
Faza opracowania:	
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
Projektował:	Nr uprawnień:
mgr inż. Ryszard Katra	MAP/0058/PBE/19
Treść rysunku:	Skala:
Lokalizacja miejsca wprowadzenia zmiany organizacji ruchu	Nr rysunku: 1
	Data: 11.2024r.

