

INWESTOR/ZAMAWIAJĄCY:



Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
reprezentowany przez
Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
31-542 Kraków, ul. Mogilska 25

WYKONAWCA:



IDS-BUD
ul. Grzybowska 87
00-844 Warszawa

JEDNOSTKA PROJEKTOWA
DOKUMENTACJI:



Voessing Polska Sp. z o.o.
ul. Grobla 17/5
61-859 Poznań

OBIEKT BUDOWLANY:

Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170

ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:

województwo małopolskie: powiat suski, gmina Jordanów oraz powiat myślenicki, gmina Lubień

ETAP/RODZAJ PROJEKTU:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

BRANŻA:

DROGOWA

FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIEŃ:	PODPIS:
PROJEKTANT:	mgr inż. Marcin Maślerz	Drogowa MAP/0285/POOD/12	

DATA:		NR EGZ.:
12.2019		

LOKALIZACJA	4
PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
OGÓLNY OPIS TERENU.....	5
OPIS ISTNIEJĄCEGO TERENU.....	5
ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE	5
1.1.1 DROGI POPRZECZNE.....	6
PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
OBIEKTY DROGOWE – PARAMETRY TECHNICZNE.....	6
1.1.2 DROGA EKSPRESOWA S7	6
1.1.3 DROGI ŁĄCZNIKOWE	7
DROGI ŁĄCZNIKOWE W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 7	7
DROGA ŁĄCZNIKOWA W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ NR K 1686	7
DROGA GMINNA	8
DROGI DOJAZDOWE.....	8
PRZEBIEG DRÓG W PLANIE I PROFILU	8
1.1.4 DROGA EKSPRESOWA S7	8
1.1.5 DROGI ŁĄCZNIKOWE W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 7	8
1.1.6 DROGI ŁĄCZNIKOWE W CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH	9
1.1.7 DROGI GMINNE I DOJAZDOWE	9
MIEJSCA OBSŁUGI PODRÓŻNYCH (MOP)	9
ODWODNIENIE	9
1.1.8 ROWY DROGOWE	9
1.1.9 KANALIZACJA DESZCZOWA I URZĄDZENIA PODCZYSZCZAJĄCE.....	9
OBIEKTY MOSTOWE.....	9
URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA	10
1.1.10 EKRANY AKUSTYCZNE	10
1.1.11 ZIELEŃ DROGOWA.....	10
URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	10
1.1.12 RODZAJE URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU.....	10
1.1.13 BARIERY OCHRONNE.....	10
1.1.14 PRZEJAZDY AWARYJNE	12
1.1.15 OGRODZENIA DROGI EKSPRESOWEJ.....	12
1.1.16 SŁUPKI KILOMETROWE I HEKTOMETROWE	12
1.1.17 INNE URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA.....	13

RUCH NA DRODZE	13
METODA PROGNOZY	13
POMIARY RUCHU	13
OZNAKOWANIE DOCELOWE	13
OZNAKOWANIE POZIOME.....	13
OZNAKOWANIE PIONOWE.....	14
ZNAKI ZMIENNEJ TREŚCI	15
1.1.18 ZNAKI ZMIENNEJ TREŚCI W REJONIE PORTALU PÓŁNOCNEGO	15
1.1.19 ZNAKI ZMIENNEJ TREŚCI W REJONIE WĘZŁA LUBIEŃ.....	15
ODSTĘPSTA OD WARUNKÓW TECHNICZNO – BUDOWLANYCH.....	16
ODSTĘPSTWO NR 1	16
ODSTĘPSTWO NR 2.....	17
TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU	18
WIDOCZNOŚĆ.....	19
SPIS RYSUNKÓW:	
Plan orientacyjny – rys. nr 0	
Plany sytuacyjne – rys. nr 1-7	

OPIS TECHNICZNY

LOKALIZACJA

Przedmiotowe opracowanie dotyczy Projektu stałej organizacji ruchu ciągu drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+876,50 – km 721+200,00).

Projektowany odcinek zlokalizowany jest w województwie małopolskim, powiecie myślenickim, na terenie gminy Lubień oraz powiecie suskim na terenie gminy Jordanów.

PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotowe opracowanie powstało na podstawie:

- umowy nr I/304/DI-15/2006 z dn. 10.10.2006 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie 31-542 Kraków, ul. Mogilska 25, a Konsorcjum firm: VEPRO Verkehrsbau Projekt GmbH 10407 Berlin, Storkower Straße 132 reprezentowanym przez: VEPRO Verkehrsbau Projekt GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce 03-715 Warszawa ul. Okrzei 1A oraz Ingenieurbüro Dipl. Ing. H. Vössing GmbH 10407 Berlin, Storkower Straße 132.
- umowy nr 1/43/ZR-P-2/2008 z dn. 27.02.2008 r. zawartej pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie 31-542 Kraków, ul. Mogilska 25, a Konsorcjum firm: VEPRO Verkehrsbau Projekt GmbH 10407 Berlin, Storkower Straße 132 reprezentowanym przez: VEPRO Verkehrsbau Projekt GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce 03-715 Warszawa ul. Okrzei 1A oraz Ingenieurbüro Dipl. Ing. H. Vössing GmbH 10407 Berlin, Storkower Straße 132.

Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie.

Pod względem formalnym jako obowiązujące przyjęto:

- Projekt Budowlany – opracowany w maju 2011 r.
- Zatwierdzenie Projektu Organizacji ruchu z dn 01.12.2014r. (znak pisma GDDKiA-O/KR/Z-2mc/4080/137/14)
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia

W zakresie techniczno – prawnym:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U.2016, poz. 124,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dz.U.2017 poz.784
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury, oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002 roku, w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz.U.2002 poz.1393, z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz.U.2003 poz.2181, z późn. zm.
- Obowiązujące aktualnie polskie normy

OGÓLNY OPIS TERENU

OPIS ISTNIEJĄCEGO TERENU

Planowana trasa w początkowym odcinku, na obrzeżach miejscowości Lubień, przebiega po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 7. Od kilometra 713+950, nowy przebieg skierowano na stronę zachodnią istniejącego korytarza drogi krajowej nr 7. Projektowana droga przebiega równolegle do zabudowy miejscowości Lubień oraz wzdłuż ról Smugawka, Masztelewa, Swałtówka, Czarnotowa wsi Krzeczów.

Trasa przebiega głównie przez tereny upraw rolnych, łąki oraz nieużytki – przeważnie zakrzewione i zadrzewione.

Koniec planowanej inwestycji przewidziano przed tunelem przebiegającym pod górą Lubień.

ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE

Trasa przebiega przez tereny upraw rolnych, łąki oraz przez nieużytki przeważnie zakrzewione i zadrzewione.

Na przeważającym odcinku planowany przebieg nie koliduje z istniejącą zabudową. Konieczność wyburzenia budynków występuje jedynie na początkowym odcinku trasy na wysokości miejscowości Lubień.

1.1.1 Drogi poprzeczne

W rejonie projektowanej trasy istniejącą sieć drogową stanowią następujące drogi o nawierzchni utwardzonej:

Tabela 3.1 Wykaz dróg o nawierzchni utwardzonej

Lp.	Funkcja	nr	relacja	klasa	Szerokość nawierzchni bitumicznej [m]	Szerokość poboczy gruntowych [m]
	droga:					
1	Krajowa	7	Kraków-Chyżne	GP	7,00	2 × 1,50
2	Powiatowa	K1686	Łętownia- Naprawa	Z	5,00	2 x 1,00
3	Gminna	K540172	Lubień Smugawa-Kościół	L	4,00	2 × 0,75

Pozostałe ciągi komunikacyjne istniejącej sieci w rejonie projektowanej trasy stanowią drogi gminne dojazdowe o nawierzchni gruntowej.

Projektowana trasa drogi ekspresowej S7 krzyżuje się z następującymi drogami o nawierzchni utwardzonej:

- 714+044 - droga krajowa nr 7
- 721+150 - droga powiatowa nr K1686 Łętownia- Naprawa

PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

OBIEKTY DROGOWE – PARAMETRY TECHNICZNE

1.1.2 Droga Ekspresowa S7

Z uwagi na konieczność dowiązania się rozwiązaniami projektowymi do zrealizowanej obwodnicy Lubnia, w początkowym odcinku projektowanej trasy zostaje zachowany łuk o promieniu R=310. Również układ jezdni dla poszczególnych kierunków ruchu pozostawiono jak w rozwiązaniach zrealizowanych.

Na tym odcinku prędkość jest ograniczona do Vp=80 km/h.

Przyjęte parametry techniczne w zakresie projektowanej drogi ekspresowej:

- | | |
|-----------------------|----------|
| - klasa drogi | S |
| - prędkość projektowa | 100 km/h |
| - kategoria ruchu | KR6 |

- obciążenie 115 kN/oś

Przekrój dwujezdniowy 2x2:

- szerokość jezdni 7,00 m
- szerokość pasa ruchu 3,50 m
- szerokość pasa dzielącego z opaskami 8,40 – 24,40 m
- szerokość opaski wewnętrznej 0,50 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,40 m
- szerokość poboczy gruntowych 1,25-2,95 m
- szerokość dodatkowych pasów ruchu 3,50 m
- szerokość opasek zewnętrznych przy dodatkowych pasach 1,00 m

1.1.3 Drogi łącznikowe

Drogi łącznikowe w ciągu drogi krajowej nr 7

- klasa drogi G
- prędkość projektowa 50 km/h
- kategoria ruchu KR4
- obciążenie 115 kN/oś

Przekrój jednojezdniowy 1x2:

- szerokość jezdni 7,00 m
- szerokość pasa ruchu 3,50 m
- szerokość poboczy gruntowych 1,50- 2,50 m
- dostępność do drogi zjazdy i skrzyżowania

Droga łącznikowa w ciągu drogi powiatowej nr K 1686

- klasa drogi Z
- prędkość projektowa 40 km/h
- kategoria ruchu KR2

Przekrój jednojezdniowy 1x2:

- szerokość jezdni 6,00 m
- szerokość pasa ruchu 3,00 m
- szerokość poboczy gruntowych ulepszonych 1,50 m
- dostępność do drogi zjazdy i skrzyżowania

Droga gminna

- | | |
|-----------------------|---------|
| - klasa drogi | D |
| - prędkość projektowa | 30 km/h |
| - kategoria ruchu | KR1 |

Przekrój jednojezdniowy 1x1:

- | | |
|--|-----------------------|
| - szerokość jezdni | 3,75 m |
| - szerokość poboczy gruntowych ulepszonych | 0,75 m |
| - dostępność do drogi | zjazdu i skrzyżowania |

Drogi dojazdowe

- | | |
|-----------------------|---------|
| - klasa drogi | D |
| - prędkość projektowa | 30 km/h |
| - kategoria ruchu | KR2 |

Przekrój jednojezdniowy 1x2:

- | | |
|--|-----------------------|
| - szerokość jezdni | 3,50- 5,0 m |
| - szerokość poboczy gruntowych ulepszonych | 0,75 m |
| - dostępność do drogi | zjazdu i skrzyżowania |

PRZEBIEG DRÓG W PLANIE I PROFILU

1.1.4 Droga Ekspresowa S7

Z uwagi na konieczność dowiązania się rozwiązaniami projektowymi do zrealizowanej obwodnicy Lubnia, w początkowym odcinku projektowanej trasy zostaje zachowany łuk o promieniu $R=310$.

Na tym odcinku prędkość jest ograniczona do $V_p=80$ km/h.

Dla pozostałego odcinka drogi S7 promienie łuków poziomych zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Niweleta została dostosowana do istniejących punktów stałych na trasie przebiegu takich jak:

- niwelety odcinka poprzedzającego drogi ekspresowej,
- dróg poprzecznych krzyżujących się z trasą S7,
- potoki i ciek.

1.1.5 Drogi łącznikowe w ciągu drogi krajowej nr 7

Z uwagi na konieczność przebudowy kolidujących z S7 odcinków istniejącej drogi krajowej nr 7 zaplanowano budowę dróg łącznikowych.

1.1.6 Drogi łącznikowe w ciągu dróg powiatowych

Z uwagi na kolizje z projektowanym układem komunikacyjnym drogi ekspresowej i istniejących dróg powiatowych zaplanowano ich przebudowę.

Przyjęto przekroje jednojezdniowe o szerokości 6,0 metra z poboczeniami o szerokości od 1,5 metra.

1.1.7 Drogi gminne i dojazdowe

Dla obsługi ruchu lokalnego, rolniczego zaprojektowano szereg dróg dojazdowych o szerokości pasa ruchu 3,50 – 5,00 m wraz z poboczeniami gruntowymi ulepszonymi. Niwelety dróg są prowadzone na poziomie istniejącego terenu co pozwala na zjazd na teren przyległy.

W przypadku dróg dojazdowych o planowanej szerokości pasa ruchu równej 3,5 metra przy dojeździe do skrzyżowań zaplanowano zmianę przekroju z 3,5 metra na 5,5 metra.

MIEJSCA OBSŁUGI PODRÓŻNYCH (MOP)

W związku budową drogi ekspresowej przewiduje się następujące lokalizacje dla miejsc związanych z obsługą podróżnych:

- **MOP II Lubień** (km 714+900), z dostępem z jezdni zachodniej,
- **MOP III Krzeczów** (km 720+400), z dostępem z jezdni wschodniej,

Docelowe zagospodarowanie miejsc obsługi podróżnych będzie realizowane poprzez koncesjonariuszy.

ODWODNIENIE

1.1.8 Rowy drogowe

Dla odprowadzenia wód opadowych z powierzchni nawierzchni, skarp drogowych i przyległego terenu projektuje się rowy drogowe u podnóża skarp wykopów i nasypów.

1.1.9 Kanalizacja deszczowa i urządzenia podczyszczające

Odwodnienie powierzchniowe odbywać się będzie przez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych dróg. Woda opadowa z dróg ujmowana będzie poprzez studzienki ściekowe do projektowanej kanalizacji deszczowej. Po oczyszczeniu woda opadowa odprowadzana będzie do najbliższych odbiorników.

OBIEKTY MOSTOWE

Na skrzyżowaniu projektowanej drogi ekspresowej z drogami poprzecznymi, szlakami migracji zwierząt leśnych i potokami zaprojektowano szereg obiektów mostowych.

URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA

1.1.10 Ekran akustyczny

Dla ochrony istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej zaprojektowano ekrany akustyczne. Ekrany zlokalizowane są na poboczu nasypu lub przeciwskarpie wykopu. Ich wysokość uzależniona jest od odległości chronionych obiektów od drogi oraz ukształtowania terenu.

Dla ekranów dłuższych niż 400 m zaprojektowano wyjścia awaryjne w odstępach nie większych niż 200 m o szerokości 1,40 m.

Na wysokich skarpach w miejscach lokalizacji wyjść z ekranów przewiduje się budowę schodów skarpowych.

1.1.11 Zieleń drogowa

Teren przewidziany pod trasę omawianego odcinka drogi S7 jest częściowo zalesiony, w niektórych fragmentach trasy występują także zadrzewienia oraz ogrody przydomowe.

Projekt przewiduje wprowadzenie zieleni głównie w formie wielorzędowych pasowych nasadzeń drzew i krzewów (wzdłuż drogi), uzupełnionych formami rzędowymi i grupowymi.

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

1.1.12 Rodzaje urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Przyjęto następujące urządzenia i rozwiązania techniczne zabezpieczające ruch na drodze ekspresowej i pozostałych drogach:

- bariery ochronne w poboczu (skrajne),
- bariery ochronne na obiektach mostowych,
- bariery rozbieralne na przejazdach awaryjnych,
- przejazdy awaryjne przez pas dzielący,
- ogrodzenie z bramami awaryjnymi,
- wyjścia awaryjne w ekranach akustycznych.
- słupki kilometrowe i hektometrowe

1.1.13 Bariery ochronne

Lokalizacja barier ochronnych jest zgodna z zasadami zawartymi w Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999 roku oraz normą PN-1317-2 oraz „Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych”. Zastosowane bariery ochronne:

- Bariery ochronne w pasie dzielącym,
- Bariery ochronne skrajne w poboczu ziemnym,

- Bariery osłonowe w rejonie występujących przeszkód, tj.: słupów oświetleniowych, przepustów, ekranów akustycznych, murów oporowych oraz odcinki przejściowe przed obiektami,
- Bariery betonowe osłaniające filary obiektów w pasie rozdziału.

Bariery ochronne zlokalizowano w miejscach, których na drodze lub w jej otoczeniu występują zagrożenia wymagające zastosowania zabezpieczeń. Są to m. in.:

- pas dzielący drogi ekspresowej i łącznice MOP – ów,
- wysokie nasypy,
- skarpy o pochyleniu skarp większym niż 1:3 i wysokości większej niż 2,5m,
- ekrany akustyczne, przeciwoślńieniowe,
- filary, przyczółki, podpory obiektów,
- inne przeszkody takie jak: słupy bramownic, przepusty itp.

Na podstawie wytycznych stosowania barier ochronnych na drogach krajowych zaprojektowano bariery o następujących parametrach:

1) Droga ekspresowa S-7:

Pas dzielący (stałe):

- H2W5A (dwustronna),
- H2W3A,

Pas dzielący rozbieralne:

- H2W5A (dwustronna),

Bariery skrajne:

- H1W3A,
- H1W2A,
- H2W3A,
- N2W3A,
- N2W2A.

2) Drogi dojazdowe, poprzeczne:

Bariery skrajne:

- N2W2A,
- N2W3A,
- H2W2B,
- H1W2A,
- H2W3A,
- N2W1B.

Szerokość pracującą bariery dobrano w zależności od możliwości terenowych i lokalizacji przeszkody.

Należy pamiętać o niezbędnym dowiązaniu projektowanych barier z barierami istniejącymi.

W aktualizacji Projektu Organizacji Ruchu zastosowano odmienne rozwiązania barier od wskazanych w dokumentach kontraktowych. Było to konieczne i uzasadnione technicznie.

1.1.14 Przejazdy awaryjne

W celu umożliwienia służbom interwencyjnym, takim jak: Straż Pożarna, Policja, Pogotowie Ratunkowe, awaryjnego przejazdu przez pas dzielący, zaprojektowano przejazdy awaryjne.

Przerwę w pasie dzielącym o konstrukcji nawierzchni jak na jezdniach drogi ekspresowej, zaprojektowano na długości 80 m z czego 45.0 m jest przejazdowe.

W miejscach przerw przewidziano ustawienie barier stalowych, połączonych ze sobą klinami i umocowane w tulejach, zakotwionych w nawierzchni. Dzięki takiej konstrukcji barier istnieje możliwość ich szybkiego i prostego demontażu w sytuacjach awaryjnych.

Lokalizacja przejazdów awaryjnych:

LP.	Lokalizacja przejazdów awaryjnych
1	715+300
2	718+100

1.1.15 Ogrodzenia drogi ekspresowej

W celu zmniejszenia niekorzystnego oddziaływania otaczającego środowiska na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz ze względu na bezpieczeństwo ludzi i zwierząt przebywających w pobliżu drogi ekspresowej zaprojektowano ogrodzenie drogi. Ogrodzenie jest zlokalizowane pomiędzy skarpami a drogami dojazdowymi służącymi do obsługi ruchu lokalnego i rolniczego. Odległość od granicy robót ziemnych wynosi 2 m.

Wysokość ogrodzenia wynosi na terenach leśnych 2,40 m, a na terenach nieleśnych 2,20 m.

Na odcinkach występowania ekranów nie przewiduje się dodatkowego ogrodzenia z siatki stalowej. Odcinki ogrodzenia z siatki stalowej połączono z projektowanymi ekranami akustycznymi.

W ogrodzeniu przewiduje się budowę bram i furtek dla służb obsługi autostrady.

1.1.16 Słupki kilometrowe i hektometrowe

Na słupkach prowadzących umiejscowionych w hektometrach, należy umieścić numery hektometra, oraz kilometra. Dodatkowo na słupkach zlokalizowanych w hektometrze zerowym należy umieścić numer drogi.

W pasie dzielącym drogi ekspresowej należy umieścić znaki kilometrowe U-7 na osobnych tabliczkach przymocowanych do słupków barwy szarej, o wysokości 1m. Słupki ze znakiem mogą być mocowane do konstrukcji bariery w pasie dzielącym.

1.1.17 Inne urządzenia bezpieczeństwa

Na S7 na pierwszym łuku tablice U-3 zaprojektowano jako aktywne (pozostałe znaki U-3 jako nieaktywne). Fragment osłony U-15a przed wjazdem na MOP należy zasłonić, do czasu kiedy nie zostaną oddane do użytku MOPy. Przed wjazdami na MOPy zaprojektowano znaki U-21b.

RUCH NA DRODZE

METODA PROGNOZY

Prognozę ruchu oparto na komputerowym modelu ruchu dla Małopolski autorstwa Biura Studiów GDDKiA. Danymi wyjściowymi do modelu są podstawowe informacje o sieci drogowej (średni czas podróży, długość odcinka, przekrój drogi, itp.), dane o zatrudnieniu oraz średni dobowy ruch (ŚDR 2010).

Uzyskana z obliczeń macierz tranzytu dla poszczególnych węzłów sieci została skorygowana poprzez ustalenie relacji występujących na skrzyżowaniach DK 7 z ważniejszymi ciągami poprzecznymi:

- DK28 w Skomielnej Białej
- DK47 w Zaborni

POMIARY RUCHU

Prognozę ruchu dla drogi ekspresowej S-7 Lubień – Rabka wykonano w oparciu o wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2010 dla dróg krajowych i wojewódzkich oraz na podstawie prognozy wzrostu PKB dla 41 statystycznych regionów Polski zgodnie z zarządzeniem GDDKiA pismo nr GDDKiA-BS-4/4083/017/07 z dnia 15.03.2007r.

OZNAKOWANIE DOCELOWE

OZNAKOWANIE POZIOME

Pasy ruchu na drodze ekspresowej wyznaczono liniami segregacyjnymi P-1a, pas awaryjny oraz opaskę od strony pasa dzielącego oddzielono liniami ciągłymi P-7b. Pasy wyłączenia w rejonie MOP – a wyznaczono liniami P-1c i P-2b oraz strzałkami P-8d i P-9a.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe strukturalne. Linie krawędziowe i obwiednie powierzchni wyłączonych z ruchu jako grubowarstwowe o strukturze regularnej (z efektem funkcji akustycznej).

Elementy oznakowania poziomego na drodze krajowej DK7 należy wykonać również jako grubowarstwowe, natomiast na pozostałych drogach zostaną wykonane jako cienkowarstwowe.

Drogi o szerokości jezdni 6,0 m i większej oznakowano liniami segregacyjnymi i krawędziowymi.

Oznakowanie poziome, wraz z opisami rodzaju linii oraz ich długościami, pokazano na rysunkach

OZNAKOWANIE PIONOWE

Droga ekspresowa

W ramach opracowania przewidziano oznakowanie znakami pionowymi z grupy znaków dużych umieszczonymi przy jezdniach głównych drogi ekspresowej.

Lica tablic oznakowania kierunkowego należy wykonać z folii odblaskowej II-ego typu antyroszeniowej, natomiast lica drogowskazów bramowych umieszczonych nad jezdnią z folii III-ego typu.

Słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych Ø60mm, tarcze znaków z blachy ocynkowanej z podwójnie zagiętymi, ciągłymi krawędziami, tarcze znaków umieszczanych na bramownicach z blachy aluminiowej.

Znaki A-32 (oschronienie jezdni) stosuje się tylko w okresie zimowym. Znaki te przewidziano w miejscach narażonych na powstawanie lokalnego oszronienia takich jak mosty i wiadukty. Każdorazowo powinny być po sezonie zimowym usuwane lub „odwracane” przez Zarządcę.

Pozostałe drogi

Na pozostałych drogach zastosowano:

- na drogach krajowych znaki średnie z licami z folii typ 2
- na drogach powiatowych znaki średnie z licami z folii typ 1
- na drogach gminnych i dojazdowych znaki małe z licami z folii typu 1

Znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż znaki średnie. W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6 obowiązuje stosowanie folii odblaskowej typu 2.

Sposób oznakowania oraz miejsca ustawienia projektowanych znaków pokazano na rysunkach. Zostały przy nich umieszczone ich symbole oraz w grupy wielkości.

ZNAKI ZMIENNEJ TREŚCI

W celu uzupełnienia stałej organizacji ruchu oraz w celu efektywniejszego, skuteczniejszego oraz szybszego kierowania i sterowania ruchem drogowym w sytuacjach awaryjnych.

Projektowane znaki zmiennej treści spełniają funkcję wytycznych „Wzorcowe komunikaty na znaki zmiennej treści w ramach modułu 3.2.1.14.4: Przekazywanie informacji i instrukcji dla kierowców wraz z wymaganiami dla bramowych konstrukcji wsporczych” wersja 2. z dnia 27.03.2017r.

1.1.18 Znaki zmiennej treści w rejonie portalu północnego

Tabela 6.3 Lokalizacja znaków zmiennej treści na projektowanym odcinku S-7

Oznaczenie znaków zmiennej treści	Lokalizacja urządzenia	Jezdnia / kierunek ruchu
Z1	Km 720+920 S7	Prawa
Z2	Km 721+100 S7	Prawa
ST-1	Km 720+920 S7	Lewa

Przyjęte w projekcie tablice zmiennej treści mają wysokość wyświetlania znaków graficznych o wielkości zgodnej z obowiązującymi przepisami dla dróg klasy A i S (wysokość min. 1250 mm). Posiadają możliwość podania: 3 znaków na tablicy, 2 znaków + tekstu w 3 wersach po 12 znaków, 1 znaku + tekstu w 3 wersach po 16 znaków, tekstu w 3 wersach po 20 znaków.

1.1.19 Znaki zmiennej treści w rejonie węzła Lubień

- Elektroniczna tablica typu A, możliwość podania:
 - 3 znaków na tablicy,
 - 2 znaków + tekstu w 3 wersach po 12 znaków,
 - 1 znaku + tekstu w 3 wersach po 16 znaków,
 - tekstu w 3 wersach po 20 znaków

Oznaczenie projektowe Z16, Z17

- Elektroniczna tablica typu B, możliwość podania:
 - 2 znaków na tablicy,
 - 1 znaku + tekstu w 2 wersach po 12 znaków,
 - tekstu w 2 wersach po 16 znaków

Oznaczenie projektowe Z18, Z19, Z20, Z21

Zgodnie z poleceniem zmiany nr 11 wprowadzonym na kontrakt 10.07.2018r., zostanie wykonany osobny projekt stałej organizacji ruchu odnośnie znaków zmiennej treści dla lokalizacji ronda w Lubniu.

ODSTĘPSTA OD WARUNKÓW TECHNICZNO – BUDOWLANYCH

Dla realizacji inwestycji uzyskano następujące zgody Wojewody Małopolskiego na odstępstwa od warunków techniczno – budowlanych:

ODSTĘPSTWO NR 1

Odstępstwo od § 21 ust. 3 pkt. 1 oraz § 168 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [Dz. U. Nr 43, poz. 430]:

§ 21 ust. 3 pkt. 1: „wartość promienia łuku kołowego w planie jest nie mniejsza niż określona w tabeli, z zastrzeżeniem ust. 4:

Prędkość projektowa [km/h]		...	100	80	...
Promień łuku kołowego [m]	Drogi poza terenem zabudowy przy pochyleniu poprzecznym jezdni 7%	...	500	300	...

§ 168: „Na każdym pasie ruchu drogi klasy G i dróg wyższych klas powinna być zapewniona co najmniej odległość widoczności pozwalającej kierowcy pojazdu poruszającego się z prędkością miarodajną, a w wypadku pozostałych klas dróg z prędkością o 10 km/h większą niż prędkość projektowa, na zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą na jezdni”.

Odstępstwo dotyczy wykonania pierwszego łuku poziomego (R=310m, km 713+879 – 714+268) oraz ostatniego łuku poziomego (R=410m, km 729+130 – 729+430) o mniejszych promieniach oraz w konsekwencji tego o odległościach widoczności na zatrzymanie pojazdu mniejszych niż wymagane dla założonej prędkości projektowej $V_p=100$ km/h oraz prędkości miarodajnej $V_m=110$ km/h.

Zgodnie z wyżej wspomnianym rozporządzeniem minimalny promień łuku poziomego dla drogi o prędkości projektowej $V_p=100$ km/h, przebiegającej poza terenem zabudowanym oraz o pochyleniu poprzecznym jezdni na łuku 7% wynosi 500m, natomiast minimalna odległość widoczności na zatrzymanie pojazdu wynosi:

- jezdni w stronę Zakopanego na odcinku drogi z łukiem R=310m:
 - wymagana odległość widoczności na zatrzymanie przy pochyleniu podłużnym +5% – 200m,
 - wymagana odległość widoczności na zatrzymanie przy pochyleniu podłużnym +2,4% – 216m,

Przyjęta odległość widoczności na zatrzymanie – 110m.

- jezdni w stronę Krakowa na odcinku drogi z łukiem R=310m:

- wymagana odległość widoczności na zatrzymanie przy pochyleniu podłużnym -5% – 270m,
- wymagana odległość widoczności na zatrzymanie przy pochyleniu podłużnym -1,2% – 236m,

Przyjęta odległość widoczności na zatrzymanie – 140m.

Uzasadnienie konieczności uzyskania odstępstwa

Dobór promienia pierwszego łuku $R=310\text{m}$, czyli o wartości mniejszej niż wymagają przepisy wynika z konieczności kontynuowania łuku poziomego kończącego istniejącą obwodnicę miejscowości Lubień, której wartości elementów geometrycznych projektowane były dla prędkości projektowej $V_p=80\text{ km/h}$.

Zastosowanie wartości promienia łuku dopasowanej do prędkości projektowej $V_p=100\text{ km/h}$, czyli $R\geq 500\text{m}$ pociągnęłoby za sobą konieczność przebudowy ponad 400m nowo wybudowanej, kilkupoziomowej, kilkunastometrowej konstrukcji oporowej oraz dodatkowe wyburzenia budynków mieszkalnych, co znacząco podniosłoby koszty budowy.

Wprowadzone rozwiązania zamienne

Jako rozwiązanie zamienne przyjęto dla pierwszego łuku promień wartości $R=310\text{m}$, dostosowane do prędkości projektowej $V_p=80\text{ km/h}$.

W celu zminimalizowania skutków zaprojektowania łuku o promieniu $R=310\text{m}$ oraz poprawy warunków widoczności na zatrzymanie wprowadzono poszerzenia kap chodnikowych obiektu mostowego po stronie wewnętrznej łuku: dla jezdni w kierunku Zakopanego z 1.75m do 3.00m, dla jezdni w kierunku Krakowa z 1.10m do 1.80m. Uzyskane odległości widoczności na zatrzymanie są dostosowane do ruchu pojazdów z prędkością 80 km/h, są to następujące wartości:

- łuk $R=310\text{m}$, jezdnia w kierunku Zakopanego – 110m,
- łuk $R=310\text{m}$, jezdnia w kierunku Krakowa – 140m,

Dodatkowo, aby zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników drogi na długości omawianego łuku wprowadzono w projekcie organizacji ruchu ograniczenie prędkości do 80 km/h.

ODSTĘPSTWO NR 2

Odstępstwo od § 113 ust. 7 pkt. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [Dz. U. Nr 43, poz. 430]: *„Wyjazdy z drogi do obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, a w szczególności:*

...

5) na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu.

Odstępstwo dotyczy zlokalizowania wyjazdu z drogi na MOP Lubień i wjazdu na drogę na odcinku drogi o pochyleniu podłużnym 5%.

Uzasadnienie konieczności uzyskania odstępstwa

Głównym czynnikiem warunkującym lokalizację MOP-u jest brak obiektu obsługi uczestników ruchu na istniejącym, będącym w eksploatacji odcinku drogi ekspresowej od Myślenic do Lubnia długości 16,2 km. Małopolski Urząd Wojewódzki wydając pozwolenia na budowę odcinków S7 Myślenice – Pcim oraz Pcim - Lubień zawarł w nich warunek nakazujący lokalizację MOP-u na początkowym fragmencie kolejnego projektowanego odcinka drogi S7. Innymi czynnikami wpływającym na lokalizację MOP-u są:

- górzysty charakter terenu – wybrana lokalizacja jest jedyną możliwą w rejonie kilku kilometrów,
- konieczność zachowania wymaganej minimalnej odległości 10 km do sąsiedniego MOP-u – MOP Zbójecka Góra zlokalizowany przy tej samej jezdni w km 727+600, czyli odległość między MOP-ami wynosi 12,8 km.

Mając na uwadze wszystkie powyższe czynniki zaprojektowano MOP Lubień na początkowym odcinku projektowanej drogi S7 w km 714+800 pomimo, iż pochylenie podłużne tego fragmentu drogi wynosi 5%.

Wprowadzone rozwiązania zamienne

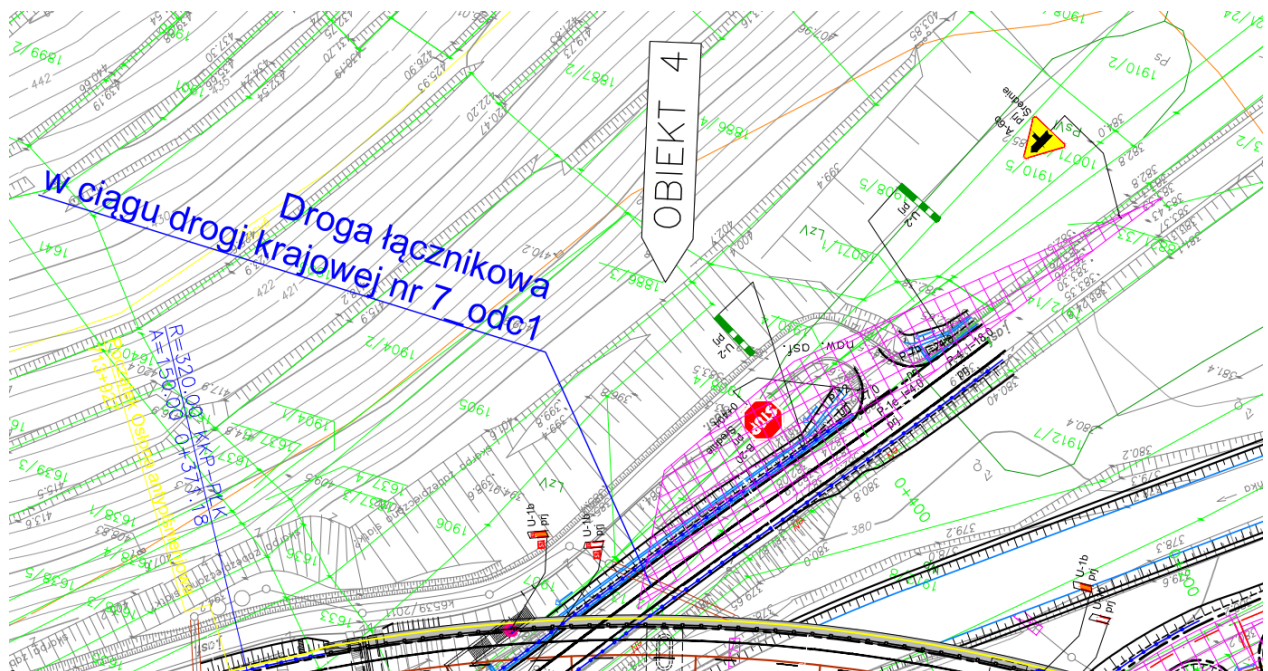
Jako rozwiązanie zamienne zaprojektowano wyjazd z drogi i wjazd na drogę z MOP-u Lubień na odcinku drogi ekspresowej o pochyleniu podłużnym 5%.

TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

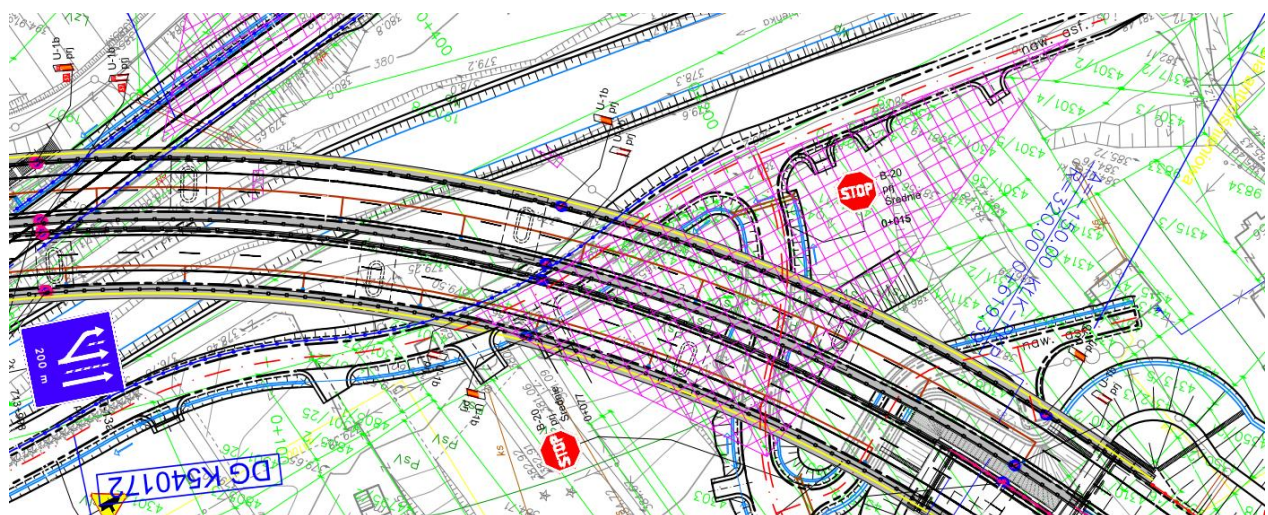
Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu na drodze: **wrzesień 2019 roku.**

WIDOCZNOŚĆ

Brak widoczności – umieszczono znak B-20



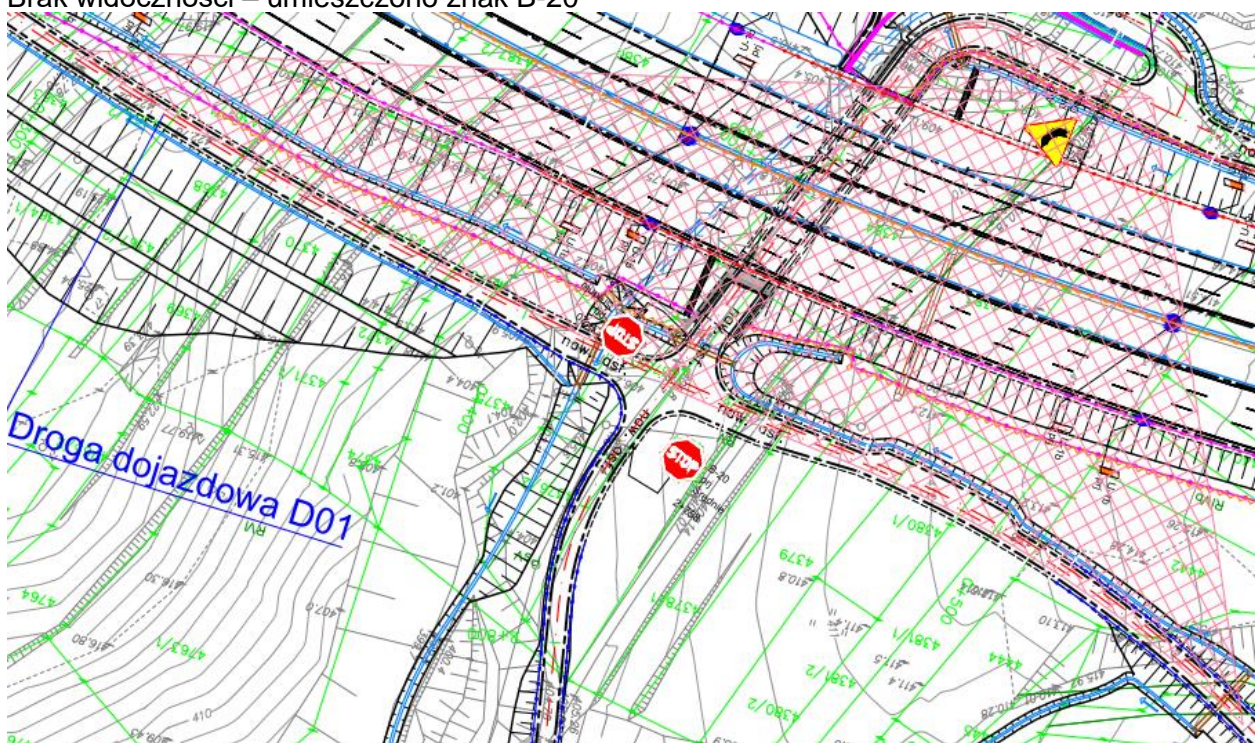
Brak widoczności – umieszczono znak B-20



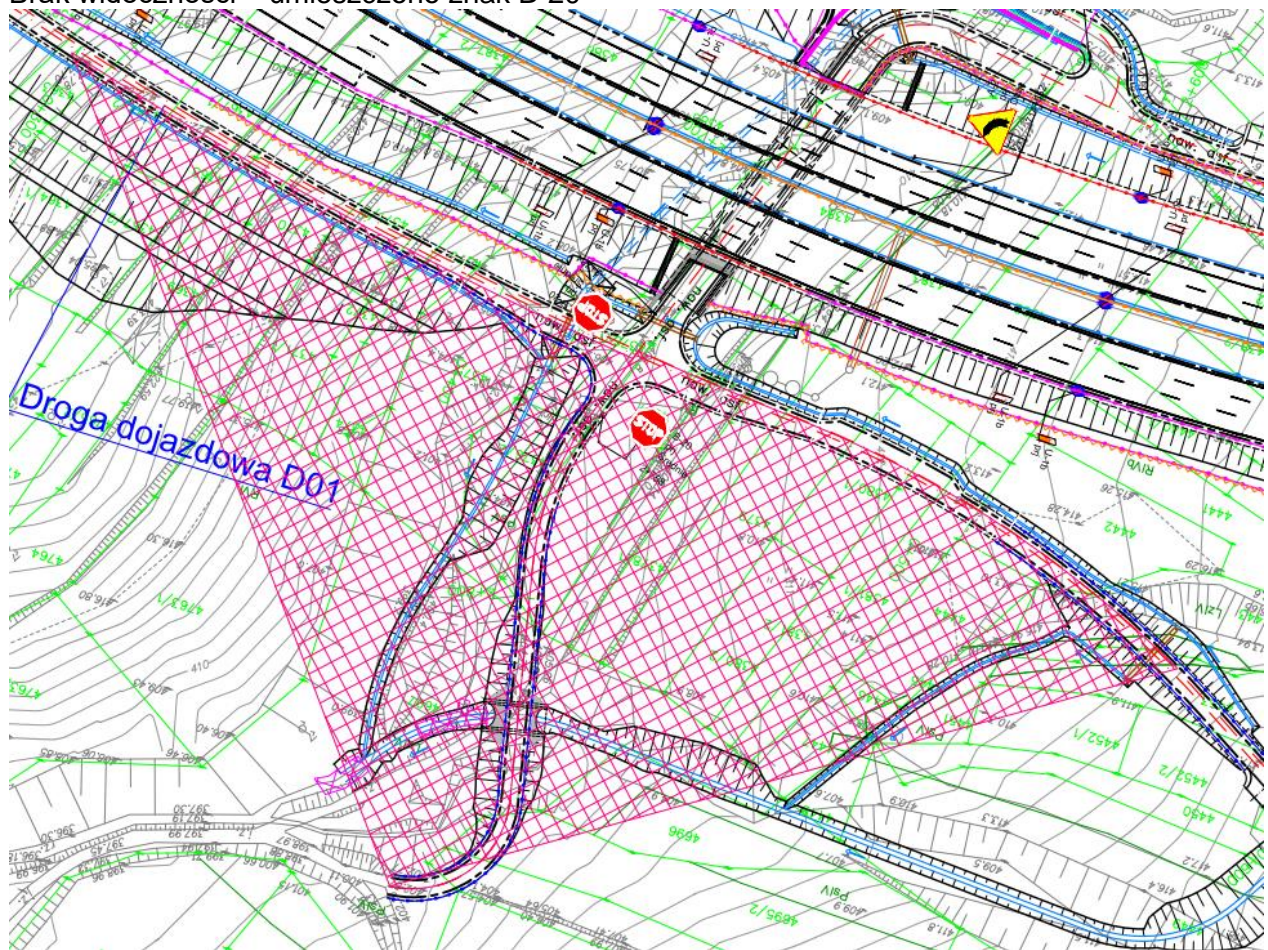
Brak widoczności – umieszczono znak B-20



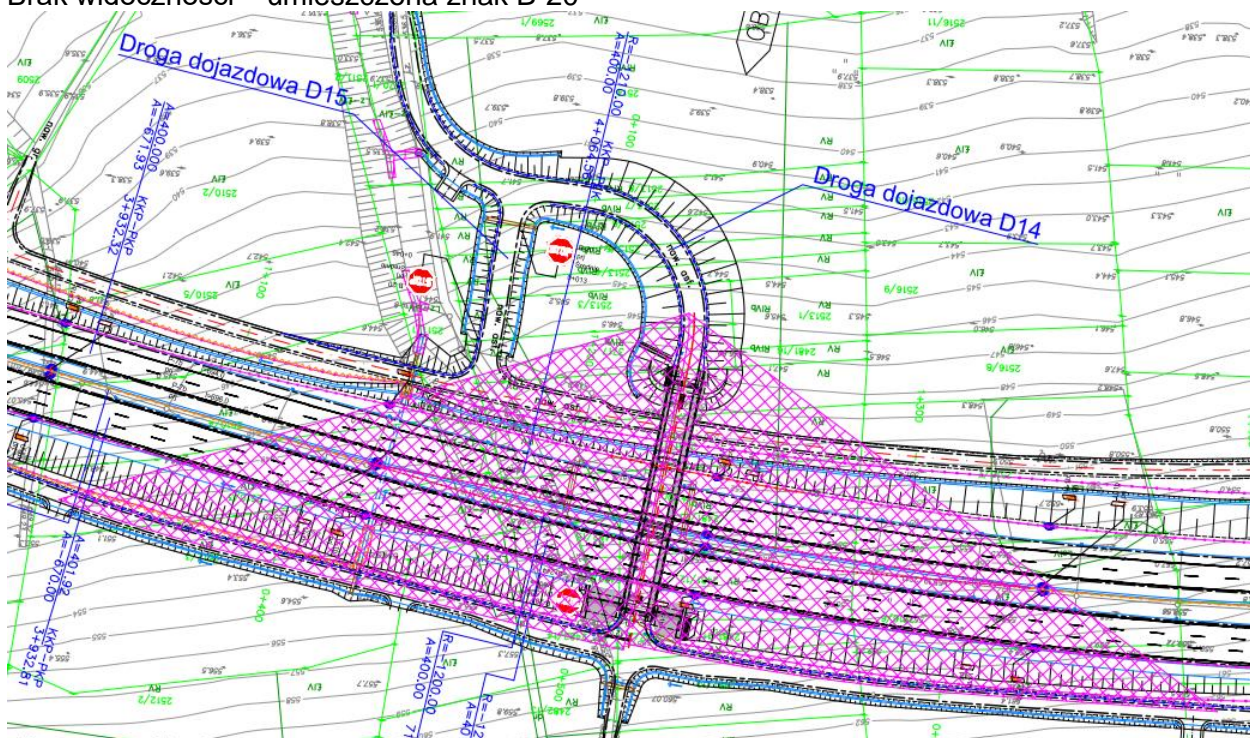
Brak widoczności – umieszczono znak B-20



Brak widoczności – umieszczono znak B-20



Brak widoczności – umieszczona znak B-20



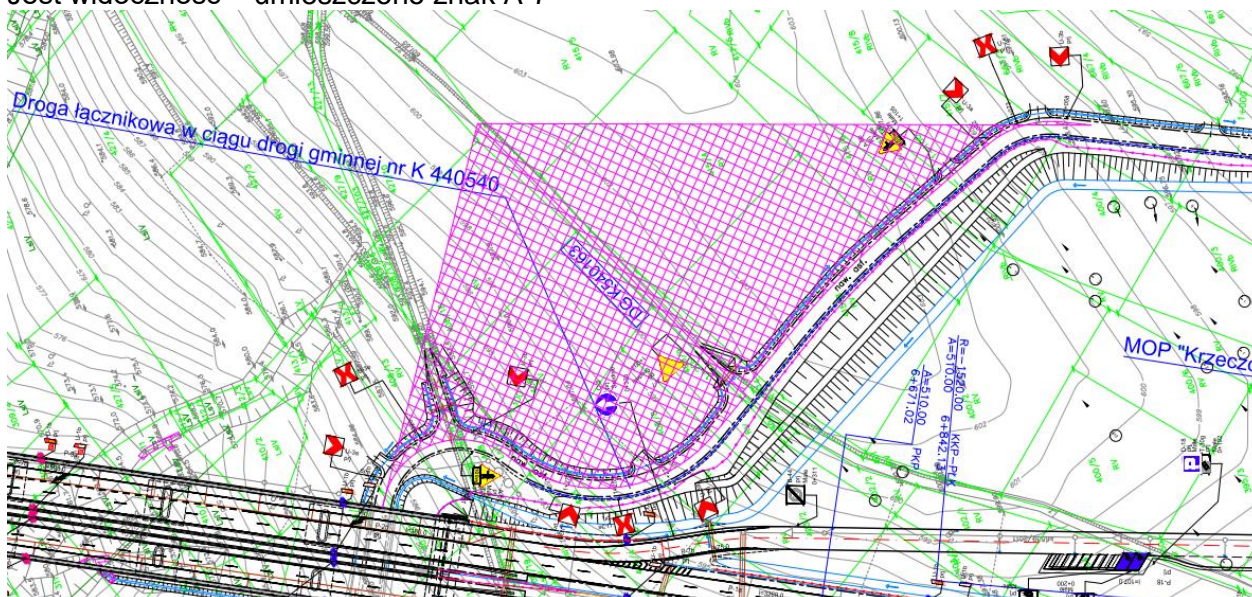
Brak widoczności – umieszczona znak B-20



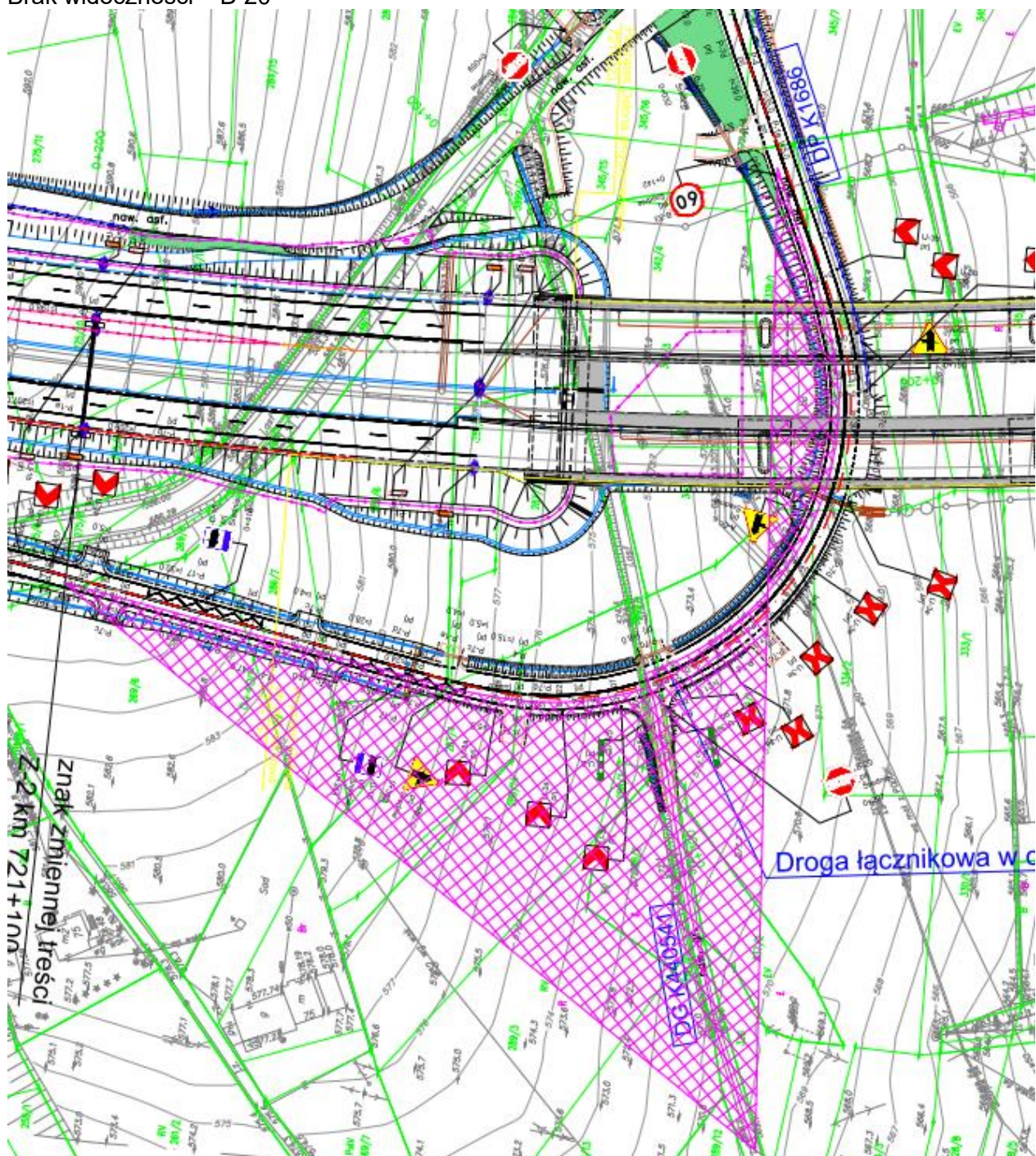
Jest widoczność – umieszczono znak A-7



Jest widoczność – umieszczono znak A-7



Brak widoczności – B-20



OPINIE I ZATWIERDZENIA

Opinia Komendy Powiatowej w Suchej Beskidzkiej



**Komenda Powiatowa Policji
w Suchej Beskidzkiej**
Wydział Prewencji i Ruchu Drogowego
ul. Mickiewicza 42, 34-200 Sucha Beskidzka
tel. (33) 8745 234, fax 33 8745 239, MSWiA: tel. 8328 234, fax. 8328 239

KOMENDA POWIATOWA POLICJI
w Suchej Beskidzkiej
województwo małopolskie

Sucha Beskidzka, dnia 05.04.2018 r.

L. dz. **L. dz. SAR – 5321/14/18**

**STAROSTWO POWIATOWE
W SUCHEJ BESKIDZKIEJ
WYDZIAŁ INWESTYCJI
DROGOWNICTWA I ROZWOJU
UL. KOŚCIELNA 5B
34 – 200 SUCHA BESKIDZKA**

Dotyczy: projektu stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej 1686K w miejscowości Naprawa pt. "Rozbudowa drogi powiatowej 1686K relacji Łętownia – Naprawa do parametrów klasy technicznej GP w km3+649 do km 4+200 od granicy drogi S7 do skrzyżowania z drogą K7 w miejscowości Naprawa.

OPINIA

KOMENDANTA POWIATOWEGO POLICJI W SUCHEJ BESKIDZKIEJ

Na podstawie art.10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późniejszymi zmianami) w związku z § 7 ust. 2 pkt. 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. Nr 177 z 2003 r. poz. 1729), po zapoznaniu się z materiałami projektu zmiany stałej organizacji ruchu **opiniuje pozytywnie**.

*Sporządzono w 2 egz.
1 egz. adresat
2 krakow@voessing.pl
3 egz. a/a*



**Z upoważnienia Komendanta Powiatowego Policji
w Suchej Beskidzkiej**

KIEROWNIK
Referatu Ruchu Drogowego
Komendy Powiatowej Policji
w Suchej Beskidzkiej
asp. szt. **Grzegorz Kania**

Opinia Urzędu Gminy w Jordanowie



URZĄD GMINY W JORDANOWIE

Rynek 2 34-240 Jordanów
REGON 490505499 NIP 735-10-26-796

Jordanów 23 sierpnia 2018

SG 033.34.2017



VOESSING POLSKA Sp. z o.o.

Dotyczy: Rozbudowa drogi ekspresowej S7.

Urząd Gminy w Jordanowie negatywnie opiniuje złożony Projekt Stałej Organizacji Ruchu zawarty w piśmie VP/KRA/6254/2018/08/054/MMA. W w/w projekcie nie został zaprojektowany przystanek autobusowy. Przystanek ten powinien znajdować się w km 721+200. Mapa z zaznaczonym miejscem przystanku w załączeniu.

Z poważaniem

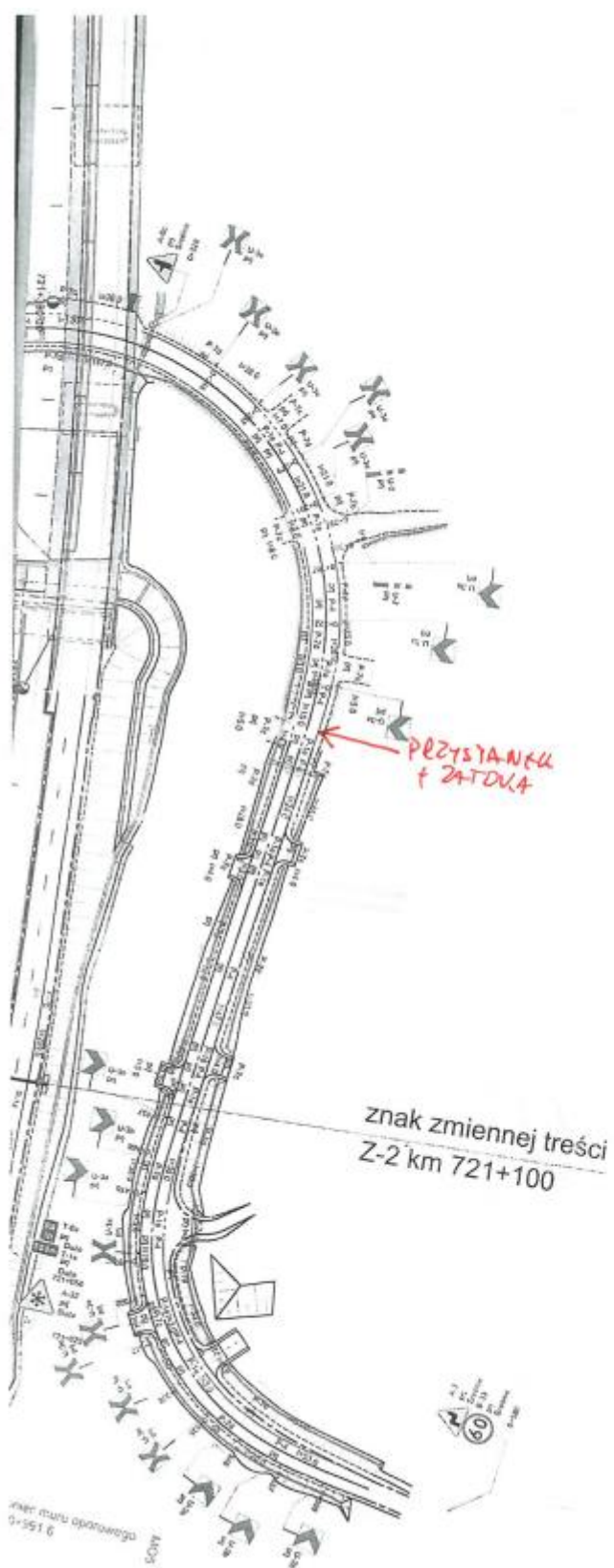
[Signature]
Zm. Wójta Gminy

[Signature]
mgr Rafał Lubaszka
SEKRETARZ GMINY

<http://www.gmina-jordanow.pl>

e-mail: gmina-jordanow@rubikon.pl

tel. (018)26-75-164, 26-93-510, 26-93-511 tel./fax.(018)26-93-526



Opinia Starostwa Powiatowego w Suchej Beskidzkiej



Starostwo Powiatowe w Suchej Beskidzkiej

Wydział Zamówień Publicznych, Rozwoju i Dróg
Referat Dróg Powiatowych



Sucha Beskidzka, 14.08.2018r.

Voessing Polska Sp. z o.o.
Oddział Kraków
ul. Wielicka 50, 30-552 Kraków

Nasz znak: WZ.d.7121.656.51.2018

Na podstawie art. 10 ust. 5 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym /t. j. Dz.U. z 2017r., poz. 1260 ze zm./ na podstawie § 7, ust.2 pkt 5. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem /t.j. Dz.U. z 2017r., poz. 784 ze zm./, po rozpatrzeniu projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji: „Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+530,21 – 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka – Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – 721+170”,

opiniuję,

załączony projekt stałej organizacji ruchu w zakresie oznakowania odcinka drogi powiatowej nr 1686K Łętownia – Naprawa, z następującymi uwagami:

1. Znaki D-45 i B-33 (50) oraz znak D-43 zlokalizować zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu nr WZ.d.7121.362.25.2018 z dnia 15.05.2018r.
2. Prawdłowo wskazać lokalizację oznakowania na wlocie drogi dojazdowej do DP 1686K
3. Oznakować skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą gminną Naprawa – Czubinowa nr 440541 K (kilometr roboczy 0+300).
4. Oznakować przystanki autobusowe w nowej lokalizacji (dotychczasowa lokalizacja, kilometr drogi powiatowej: Naprawa Czubinowa, strona prawa, km 3+660; Naprawa Czubinowa, strona lewa km 3+640)
5. Uwzględnić w projekcie istniejącą granicę obszaru zabudowanego (kilometr roboczy ok. 0+570).
6. Oznakowanie niebezpiecznych zakrętów dostosować do zatwierdzonej organizacji ruchu nr j.w.
7. Odległości znaków ostrzegawczych od miejsc niebezpiecznych dostosować do zaleceń podanych w załączniku nr 1 (pkt 2.1.2) 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

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a

STAROSTA SUSKI
mgr Józef Batos

Uwagi wprowadzono

Zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu przez Starostę Suskiego



Starosta Suski

Nasz znak: WZ.d.7121.945.84.2018

Sucha Beskidzka, dnia 27.11.2018r.

Voessing Polska Sp. z o.o.
Oddział Kraków
ul. Wielicka 50
30-552 Kraków

KLAUZULA NR 51/2018 ROZPATRZENIA PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Na podstawie art. 10 ust. 5 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym /Dz.U. z 2018r., poz. 1990 t.j./, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 3 oraz § 6 ust. 1, §8 ust. 2 pkt 1 lit. a Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem /Dz.U. z 2017r., poz.784 t.j. ze zm./, po rozpatrzeniu projektu stałej organizacji ruchu, na odcinku drogi powiatowej nr 1686K w pasie drogowym drogi ekspresowej nr S7, sporządzonego w ramach inwestycji: Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka – Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170,

przedmiotową stałą organizację ruchu zatwierdzam,
w całości

- bez uwag.

Jednocześnie informuję:

1. Wszystkie znaki pionowe i tablice winny być odblaskowe, wykonane z folii odpowiedniej generacji i posiadać aprobaty techniczne.
2. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu należy powiadomić zainteresowane strony na co najmniej na 7 dni przed dniem jej wprowadzenia (zgodnie z § 12 ust. 1 cytowanego na wstępie rozporządzenia).
3. Protokół odbioru oznakowania stanowi integralną część projektu organizacji ruchu.
4. Zgodność zastosowanego oznakowania będzie podlegała kontroli przez przedstawiciela Zarządcy drogi.
5. Znaki drogowe i ich rozmieszczenie winny odpowiadać przepisom zawartym w załącznikach 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.2181z 23 grudnia 2003 r. ze zm.)
6. Brak zawiadomienia w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7 cytowanego na wstępie rozporządzenia będzie skutkował utratą ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.
7. W przypadku wcześniejszego ustawienia znaków do chwili wprowadzenia zmiany znaki winny być zasłonięte.

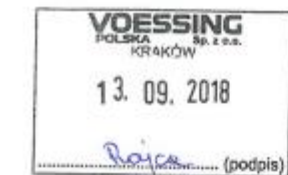
Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: maj 2019r.

STAROSTA SUSKI
mgr Józef Bałos

Otrzymuję:

1. Adresat
 2. a/e + 1 egz. projektu organizacji ruchu
- Do wiadomości:
1. Komenda Powiatowa Policji

Opinia Urzędu Gminy Lubień



URZĄD GMINY LUBIEŃ
32-425 Łubówko 50
Woj. łódzkie powiat łódzki
tel. 18/266 20 11, fax 266 20 35

Lubień, dnia 24-08-2018r

VOESSING POLSKA Sp.z.o.o.
Oddział Kraków
ul. Wielicka 50
30-552 Kraków

Znak IGK. 7234.28.2018.KM

Dotyczy: Projekt stałej organizacji ruchu

W odpowiedzi na pismo w sprawie wydania opinii stałej organizacji ruchu dla :
„Budowy drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień-Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00 oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170” Wójt gminy Lubień opiniuje przedłożony projekt stałej organizacji ruchu z uwagą:

- zmienić/usunąć oznaczenie (tablice d-46 i d-47) gdyż działka gminna nr ewid. 3450/2 obręb Krzeczów leży w przedłużeniu drogi gminnej Krzeczów –Burmistrzowa nr K 540163.

Otrzymują:

1 adresat,

2. a/a

WÓJT
Każdemu należy dać głos

Uwagę wprowadzono



STAROSTA MYŚLENICKI

32-400 Myślenice, ul. Reja 13

tel.012) 274-45-02

www.myslenicki.pl

Nasz znak : KT.7121.48.2018

Wasz znak : VP/KRA/6254/2018/08/055/MMA

Myślenice, dnia 14 wrzesień 2018r.

Voessing Polska Sp. z o.o.
ul. Wielicka - 50
30-552 Kraków

Działając na podstawie art. 10 ust.5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym / Dz.U.2017.1260-t.j. z późn.zm./ oraz § 7 ust.2 pkt.5 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.2017.784-t.j.), po zapoznaniu się z informacją i załączonym projektem docelowej zmiany organizacji ruchu

nie wnoszę uwag

- do załączonego projektu stałej organizacji ruchu pn. :

„Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170”

Załączony egzemplarz projektu oznakowania pozostawiam w aktach sprawy.



z up. STAROSTY
mgr inż. Janusz Łęczyński-Kosiński
GŁÓWNY SPECJALISTA
w Wydziale Komunikacji

/podpis/

Otrzymują:
1/ Adresat
2/ a/a

Wydział Komunikacji – SP Myślenice®

Strona 1 z 1

Zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu przez Starostę Myślenickiego



STAROSTA MYŚLENICKI

32-400 Myślenice, ul. Reja 13

tel. (012) 274-45-02

www.myslenicki.pl

Nasz znak : KT.7121.81.2018

Myślenice, dnia 14 listopada 2018r.

Voessing Polska Sp. z o.o.
ul. Wielicka - 50
30-552 Kraków

Działając na podstawie art. 10 ust.5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym /Dz.U.2018.1990 - t.j. z późn.zm/ oraz § 6 ust. 1 i § 8 ust.7 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.2017.784-t.j.), po rozpatrzeniu wniosku o zatwierdzenie stałej zmiany organizacji ruchu w ciągu drogi gminnej nr K540172 w m. Lubień.

zatwierdzam

organizację ruchu na podstawie projektu pn.: „Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170”

- na następujących warunkach :

1. Znaki drogowe pionowe i poziome, sygnały i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowane w pasie drogowym oraz sposób ich montażu winny spełniać wymagania określone w załącznikach do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz.U.2003.220.2181 z późn. zm.).
2. Co najmniej na 7 dni przed terminem wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu należy zawiadomić zarządców dróg, tut. organ zarządzający ruchem oraz Komendanta Powiatowego Policji w Myślenicach.

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu - 31 maj 2019r.

(Nie wykonanie oznakowania i nie przedłużenie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu w powyższym terminie spowoduje konieczność ponownego wystąpienia do Starosty Myślenickiego o zatwierdzenie nowego projektu organizacji ruchu.)

Charakter organizacji ruchu – STAŁA

(Zatwierdzony i egzemplarz projektu znajduje się do wglądu w Wydziale Komunikacji Starostwa Powiatowego w Myślenicach).

Zastrzega się prawo wprowadzenia zmian w organizacji ruchu w trakcie realizacji.

Otrzymują:

- 1/ Adresat
- 2/ KPP-WRD Myślenice
- 3/ UG - Lubień
- 4/ a/a



z up. STAROSTY
mgr inż. Janusz Lenczowski-Krścielniak
GŁÓWNY SPECJALISTA
w Wydziale Komunikacji
/podpis/



**KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
W KRAKOWIE**

Wydział Ruchu Drogowego

ul. Mogilska 109 • 31-571 Kraków • tel. (012) 615-41-92 • fax (012) 615-41-77 •
• email: wrdkwp@malopolska.policja.gov.pl•



AR.5321.1416.2018.WM

Kraków dnia 05 września 2018 roku

VOESSING Polska Sp. z o.o.
Oddział Kraków
ul. Wielicka 50, 30-552 Kraków

W nawiązaniu do projektu docelowej zmiany organizacji ruchu dla zadania: tom D1 „budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170”, uprzejmie informuję, że po przeanalizowaniu zaproponowanych rozwiązań, zasadnym byłoby wyjaśnienie następujących zagadnień:

- opisać kategorie oraz statusy dróg znajdujących się w rejonie drogi S-7 (powiatowe, gminne, zbiorcze – drogi publiczne) wraz z określeniem ich nawierzchni – powyższe uniemożliwia zweryfikowania zakresu układu drogowego podlegającego opiniowaniu przez Komendę Wojewódzką Policji;
- przedstawić trójkąty widoczności warunkujące ustawienie znaków A-7 i B-20;
- brak informacji o zabezpieczeniu drogi przed wtargnięciem zwierząt (bezkolizyjne przejścia, siatka zabezpieczająca);
- brak miejsc umożliwiających uprawnionym służbom wykonywanie nadzoru statycznego na projektowanym odcinku drogi;
- przedstawić uzgodnienia i rozwiązania związane z planem ratowniczym dla przedmiotowego odcinka drogi;
- wątpliwości budzi brak pasa awaryjnego na odcinku o przekroju 3 – pasowym;
- km 714 – opisać parametry drogi – sprawdzić czy istnieje zmiany geometrii drogi polegającej na złagodzeniu łuku drogi (miejsce potencjalne niebezpieczne na którym ograniczono prędkość do 80 km/h). W przypadku braku możliwości zmiany geometrii drogi zasadnym byłoby zastosowanie znaków zmiennej treści w omawianym rejonie;
- wskazać projektowane miejsca punktów oświetlenia ulicznego;
- tereny MOP – zwiększyć ilość miejsc postojowych w celu zapewnienia dostatecznej ilości miejsc obsługi podróżnych (nieprawidłowe i niepełne oznakowanie wyznaczonych miejsc).

Mając na uwadze powyższe wnioskuję o powołanie komisji o której mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem z udziałem przedstawicieli zarządcy drogi i Jednostki Projektowej.

Ponadto informuję, że opinia do przedmiotowego projektu zostanie wydana po spotkaniu o którym mowa w niniejszym piśmie.

Otrzymują:
1 egz.- adresat
1 egz.- a/a

ZASTĘPCA NACZELNIKA
Wydziału Ruchu Drogowego
KWP w Krakowie
podinsp. Krzysztof Tymura

Notatka ze spotkania z dnia 17.09.2018 zorganizowanego na wniosek Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie



Maciej Mądro
Kierownik Projektu
Wydział Realizacji
GDDKiA w Krakowie

Kraków, 24.09.2018

Spotkanie
Dotyczące organizacji ruchu oraz kwestii związanych z BRD
odnośnie budowy S7 Lubień-Naprawa

Notatka ze spotkania	Wg Rozdzielnika
Data: 17.09.2018	

„Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków – Rabka-Zdrój na odcinku Lubień – Naprawa, od ok. km 713+580,21 do ok. km 721+197,00 – odcinek I”

W załączeniu przekazuję Notatkę ze Spotkania.

Z poważaniem:

Załącznik:

1. Notatka

KIEROWNIK PROJEKTU

inż. Maciej Mądro

Rozdzielnik:

- Inżynier Rezydent Piotr Drzewiecki
- Marcin Olszewski KTC SERVICE
- Michał Ceremuga Wydział BRD GDDKiA w Krakowie
- Monika Ogrodnik IDS-BUD S.A.
- Marcin Maślerz Voessing Polska Sp. z o.o.
- a/a, l-4



1



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Kontrakt:	„Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków - Rabka-Zdrój na odcinku Lubień - Naprawa, od ok. km 713+580,21 do ok. km 721+197,00 - odcinek I”		Nr narady:	-
Rodzaj narady:	Spotkanie dotyczące organizacji robót oraz kwestii związanych z BRD S7 Lubień-Naprawa	Protokołował:	Ireneusz Marczyk	
Miejsce:	Ul. Mogilska 25	Data:	17.09.2018	
Obecni:	wg załączonej listy obecności			

W dniu 17.09.2018r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie odbyło się spotkanie z przedstawicielami stron wg załączonej listy obecności w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania: „Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Rabka Zdrój na odcinku Lubień-Naprawa, od km ok 713+580,21 do ok.721+170,00”. Ustalono co następuje:

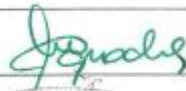


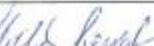
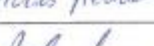


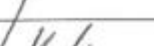
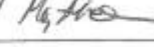



1. W celu umożliwienia opiniowaniu Komendzie Wojewódzkiej Policji zakresu układu drogowego należy uzupełnić statusy dróg znajdujących się w rejonie drogi S7 wraz z określeniem ich nawierzchni,
2. GDDKiA potwierdza, iż droga serwisowa jest drogą publiczną. Należy określić pierwszeństwo dla kierujących pojazdami, ustawić odpowiednie znaki drogowe(ograniczenie prędkości, STOP),
3. Odnosnie zabezpieczenia drogi przed wtargnięciem zwierząt projektant organizacji ruchu zapewnił o bezkolizyjnych miejscach przejść dla zwierząt pod obiektami oraz potwierdził istnienie siatki zabezpieczającej,
4. W sprawie miejsc umożliwiających kontrole uprawnionym służbom na odcinku drogi S7 Lubień-Naprawa Zamawiający potwierdził, iż obecnie nie są przewidziane takie miejsca. Najprawdopodobniej jeszcze przed uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie drogi S7 zostanie rozpoczęty przetarg(zaprojektuj i zbuduj) na wykonanie infrastruktury MOPów. Firmy wyłonione w przetargu będą odpowiedzialne za wykonanie oświetlenia MOPów, wykonanie odpowiedniej ilości miejsc postojowych(w tym dla ITD.) oraz pozostałe elementy wyposażenia. Zamawiający dokłada starań aby całe wyposażenie zostało wykonane jak najwcześniej po oddaniu do użytkowania całej trasy S7 Lubień-Naprawa.
5. Zamawiający przekaze istotne informacje w ramach przygotowania planu ratowniczego dla przedmiotowego odcinka drogi oraz informacje w sprawie ewentualnej rezygnacji z przekroju drogi z trzema pasami ruchu na rzecz dwóch pasów ruchu i prasa awaryjnego,
6. Projektant i Zamawiający potwierdził iż parametry łuku drogowego w km 714(Obiekt nr 4) zostały przyjęte na podstawie istniejących warunków terenu. Na etapie projektowania nie było możliwości przyjęcia innego rozwiązania oraz to rozwiązanie podlegało zatwierdzenia jako odstępstwo od warunków technicznych jakie powinny spełniać drogi i ich usytuowanie,

7. Należy uzupełnić projekt docelowej organizacji ruchu o stosowne oznaczenia jezdni, skrajni, terenu zabudowanego, słupki U1a. Należy wydłużyć do 100m długość linii ciągłej na wlotach/wylotach z MOPów. Nie należy oznakować wyjazdów na drogi serwisowe jako skrzyżowania (należy zrezygnować ze stosowania znaków A-6). Należy zrezygnować z oznaczeń tablicami „Droga wewnętrzna”.
8. W projekcie niewłaściwie oznaczono miejsca parkingowe, należy usunąć graficzne zaznaczenie ciągów kanalizacji deszczowej na podkładach mapowych, należy uzupełnić projekt o oznakowanie dróg jednokierunkowych oraz uzupełnić znaki odnośnie informacji o miejscu obsługi pojazdów (MOP)
9. Projektant uzupełni projekt o uzgodnienia z odpowiednimi władzami lokalnymi odnośnie statusów dróg. Znaki projektowane i istniejące, które nie będą utrzymywane przez GDDKiA w Krakowie należy oznaczyć kolorem szarym, należy uzupełnić rysunki o parametry barier energochłonnych.
10. Wydział BRD GDDKiA potwierdził, iż w pasie drogowym należy stosować bariery o poziomie bezpieczeństwa –A natomiast na obiektach mostowych, tylko w uzasadnionych przypadkach gdy brak jest możliwości technicznych lub brak jest dostępnych na rynku barier o poziomie A dopuszcza się stosowanie parametru B po wcześniejszej akceptacji Inżyniera i Zamawiającego.

LISTA OBECNOŚCI

Spotkanie dotyczące organizacji ruchu oraz kwestii związanych
z BRD przy realizacji Kontraktu S7 Lubień-Naprawa

Kraków, 17.09.2018

L.p.	Imię i nazwisko	Funkcja/Instytucja	Podpis
1.	Monika Ogrodnik	KB/IDS-BUD S.A.	
2.	Piotr Dąbentek	IR ARCUS	
3.	Danuta Tobiła	ID stras	
4.	Harri Olszowski	KTC service	
5.	MICHAŁ PIERNIAK	KTC Service	
6.	Tomasz Łokowski	Voessing	
7.	MARCIN MAJER	VOESSING	
8.	MARTA MAŁCZKA	VOESSING	
9.	MACIEJ MAJER	KP GDDKiA Kraków	
10.	BRUNO MAJER	GDDKiA/KR.	
11.	WIKTOR KWIATKOWSKI	WID KWIATKOWSKI	
12.	Michał Czerwinski	GDDKiA O/KR	
13.			
14.			



**KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
W KRAKOWIE**

Wydział Ruchu Drogowego

ul. Mogilska 109 • 31-571 Kraków • tel. (012) 615-41-92 • fax (012) 615-41-77 •
• email: wrdkwp@malopolska.policja.gov.pl

AR.5321.1886.2018.WM

Kraków dnia 13 listopada 2018 roku



VOESSING Polska Sp. z o.o.

Oddział Kraków

ul. Wielicka 50, 30-552 Kraków

OPINIA

KOMENDANTA WOJEWÓDZKIEGO POLICJI W KRAKOWIE

Na podstawie art.10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 17 października 2018 roku poz. 1990 tekst jednolity) w związku z § 7 ust.2 pkt.1 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).

wnoszę uwagi

do projektu docelowej zmiany organizacji ruchu dla zadania: „budowa drogi ekspresowej **S7** na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi krajowej nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – 721+170”.

- na odcinku o przekroju 3 – pasowym ze względów bezpieczeństwa zaprojektować pas awaryjny;
- km 714 – sprawdzić czy istnieje zmiany geometrii drogi polegającej na złagodzeniu łuku drogi (miejsce potencjalnie niebezpieczne na którym ograniczono prędkość do 80 km/h). W przypadku braku możliwości zmiany geometrii drogi zasadnym byłoby zastosowanie znaków zmiennej treści w omawianym rejonie. Zaprojektować aktywne tabl. U-3a/b oraz punktowe elementy odblaskowe. Sprawdzić czy istnieje potrzeba stosowania U-19;
- brak miejsc umożliwiających uprawnionym służbom wykonywanie nadzoru statycznego na projektowanym odcinku drogi;
- przedstawić uzgodnienia i rozwiązania związane z planem ratowniczym dla przedmiotowego odcinka drogi;
- wskazać projektowane miejsca punktów oświetlenia ulicznego;
- tereny MOP – zwiększyć ilość miejsc postojowych w celu zapewnienia dostatecznej ilości miejsc obsługi podróżnych (nieprawidłowe oznakowanie wyznaczonych miejsc);
- oznakować przełączki awaryjne;
- na drogach zbiorczych w miejscach gdzie zastosowano znaki B-20 i A-7 ustawić odpowiednio znaki A-6b/b;
- rys. 1 – początek dodatkowego pasa ruchu wykonać liniami P-21;
- rys. 2 - na wysokości pasa włączenia pomiędzy pasem prawym a środkowym zaprojektować linie P-3a uniemożliwiającą zmianę pasa ruchu, oznakować tabl.

U-3 łuki na MOP, rozważyć zastosowanie oznakowania pionowego o niebezpiecznych łukach, znak D-3 ustawić na wjeździe;

- rys. 2,6 – ze względów bezpieczeństwa wykonać oświetlenie uliczne w rejonie MOP oraz na jego terenie, od strony najazdu na rozwidleniu dróg zastosować U-15a, odcinki wjazdowe na MOP oznakować jako jednokierunkowe, ustawić znaki A-7 ze znakami C-5 przed wjazdem na drogę ekspresową, rozważyć zasadność ograniczania prędkości do 30 km/h wyjaśnić zastosowanie na terenie MOP znaków pionowych o wielkości – małe, wprowadzić ograniczenia prędkości na drodze ekspresowej nad pasami ruchu do prawoskrętu (przed wjazdem na tereny MOP);
- rys. 5 – znaki D-14a km 718+900 ustawić odpowiednio wcześniej przed zakończeniem dodatkowego pasa ruchu, zaprojektować punktowe elementy odbłaskowe na wysokości linii P-21;
- rys. 6 – na terenie MOP Krzeczów na łukach ustawić min. 5 tabl. U-3e, na wysokości pasa włączenie pomiędzy pasami głównymi zaprojektować linie P-3a uniemożliwiającą zmianę pasa ruchu z lewego na prawy;
- rys. 7 – na znakach zmiennej treści na wysokości przełączek awaryjnych przewidzieć komunikaty związane z ewakuacją pojazdów z odcinków zagrożonych;
- kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r., Nr 220, poz. 2181).

Z up.
Komendanta Wojewódzkiego Policji
w Krakowie

Otrzymują:
1 egz.- adresat
1 egz.- a/a


NACZELNIK
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Krakowie
mł. insp. Maciej Rymar

Odpowiedź na uwagi:

- Na odcinku o przekroju 3-pasowym zaprojektowano pas awaryjny
- Nie ma możliwości zmiany geometrii drogi. Uzgodnienia w tej kwestii były omawiane na spotkaniu w dniu 17.09.2018r. (notatka ze spotkania pkt. 6), nie przewidziano zlokalizowania znaków zmiennej treści w omawianym rejonie. Wprowadzono punktowe elementy odbłaskowe oraz aktywne tablice U-3a/b. Zasilanie znaków aktywnych planowane jest z istniejącej szafy zasilania oświetlenia „Lubień SO2” w rejonie aktualnego zjazdu z S7 na DK7 w Lubniu (notatka ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt. 10). Uznano, że stosowanie U-19 jest uzasadnione.

- Na tym etapie nie projektuje się takich miejsc (notatka ze spotkania pkt. 4)
- Zamawiający przekaże istotne informacje w ramach przygotowania planu ratowniczego dla przedmiotowego odcinka drogi – notatka ze spotkania z dnia 17.09.2018r. pkt. 5.
Zamawiający opracowuje plan działań ratowniczych niezależnie i będzie on przedstawiony najpóźniej przed dopuszczeniem do ruchu odcinka II tunelowego – notatka ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt. 10
- Oświetlenie zjazdów/wyjazdów z MOPów zostanie wykonane przed uruchomieniem docelowych MOPów, jednak po zakończeniu robót i oddaniu do użytkowania odc. I (notatka ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt. 10)
- Zgodnie z notatką ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt. 3 należy nie oznakowywać MOPów i zjazdów na ich teren
- Po ustaleniach z Zamawiającym zrezygnowano z oznakowania przełączek awaryjnych
- Nie przewiduje się zastosowania znaków A-6a/b na drogach serwisowych (notatka ze spotkania pkt.7)
- Zlikwidowano dodatkowy pas ruchu – nie ma potrzeby stosowania linii P-21
- Z uwagi na wątpliwą zasadność stosowania znaków P-3a/b w obrębie wyjazdów z MOPów oraz spełnienie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego nie zaprojektowano linii P-3a. Zrezygnowano z oznakowywania MOPów – notatka ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt. 3
- Wprowadzono tablice U-15a, znaki A-7. Został skorygowany rozmiar znaków na MOP-ach z małych na średnie. Oświetlenie na MOP nie będzie teraz projektowane (notatka ze spotkania pkt.4), projektant zostawił ograniczenie do 30km/h na MOP-ach. Nad jezdnią można umieścić znaki E-2b lub E-2f, które wskazują numery dróg i kierunki, nie umieszcza się na nich informacji o ograniczeniach prędkości
Zasilanie znaków aktywnych planowane jest z istniejącej szafy zasilania oświetlenia „Lubień SO2” w rejonie aktualnego zjazdu z S7 na DK7 w Lubniu (notatka ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt. 10).
- Zlikwidowano znaki D-14a w związku z rezygnacją z pasa ruchu do wyprzedzania
- Zrezygnowano z oznakowania MOPów – notatka ze spotkania z dnia 27.12.2018r. pkt.3
- Znaki zmiennej treści przystosowane będą do wyświetlania znaków graficznych i tekstu (dokładniejszy opis pkt. 1.1.18)
- Kolory i wzory znaków drogowych odpowiadają przepisom Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r., Nr220, poz.2181)



Kraków 27.12.2018r.

NOTATKA SŁUŻBOWA

Dotyczy: „Budowa drogi ekspresowej S-7 Kraków – Rabka Zdrój na odcinku Lubień – Rabka Zdrój km 713+580,21 – km 729+410,00 oraz budowy nowego odcinka drogi nr 47 klasy GP na odcinku Rabka Zdrój – Chabówka km 0+000,00 – km 0+877,22” w zakresie: „Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Rabka Zdrój na odcinku Lubień -Naprawa, od km ok 713+580,21 do ok. 721+170,00” (tzw. odc. 1)

W odniesieniu do projektu aktualizacji docelowej organizacji ruchu złożonego przez Projektanta w GDDKiA poczyniono ustalenia i wniesiono następujące uwagi:

- 1) Na całej długości realizowanego odcinka S7 przewidzieć pas awaryjny, co wiąże się z rezygnacją z trzeciego pasa ruchu (do wyprzedzania) na podjazdach pod wzniesienia.
- 2) Należy zrezygnować z barier tymczasowych (betonowych dżersejów) (U14b) ograniczających szerokość jezdni na ob. mostowych do dwóch pasów ruchu. Zamiast barier wprowadzić oznakowanie poziome: oprócz przewidzianej już w projekcie linii krawędziowej, dodatkowe zasraflowanie linią P21 jako oznakowanie cienkowsarstwowe (tylko zamarkowanie na początkowych i końcowych odcinkach obiektów).
- 3) Nie oznakowywać MOP'ów i zjazdów na ich teren. Na całej długości (przyszłego) pasa wyłączenia wymalować linię P-7b. Do czasu uruchomienia MOP pas wyłączenia będzie pełnił rolę pasa awaryjnego. Przewidzieć fizyczne wyгородzenie zjazdu na teren MOP – możliwe wyгородzenie jezdni zjazdu poprzez ustawienie separatorów U-14 wypełnionych piaskiem lub tablic U-21. Na wlocie zjazdu na MOP ustawić znak B-1 + tabliczka „nie dotyczy służb GDDKiA, Policji i ITD.”
- 4) Znaki pionowe planowane w relatywnie niewielkiej odległości mocować do wspólnego słupka.
- 5) W pełnych kilometrach umieścić tabliczki w pasie rozdziału (U-7).
- 6) Uzyskać opinię stanowiska ds. KSZR w Oddziale odnośnie typów zastosowanych znaków zmiennej treści (po stronie zespołu Kierownika Projektu).
- 7) Ze względu na wskazane w ST konkretne typy barier dla pierwotnej organizacji ruchu wprowadzane przez Projektanta zmiany poziomu powstrzymywania i szerokości pracującej muszą w sposób jednoznaczny potwierdzić możliwość wprowadzenia takiej zmiany – w związku z tym należy wprowadzić dodatkowe opisy dla **wszystkich** wprowadzanych zmian. W załączeniu przykładowe opisy z podobnego projektu.
- 8) Wprowadzić oznaczenia odcinków początkowych i końcowych barier energochłonnych ze wskazaniem odchylenia od linii barier do krawędzi nawierzchni bitumicznej.

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie

ul. Mogińska 25
31-542 Kraków
tel.: (012) 417 25 00
fax: (012) 411 01 18

e-mail: sekretariat_krakow@gddkia.gov.pl
www.gddkia.gov.pl

- 9) Poprawić czytelność grafiki projektu na rysunkach w tym m.in.
- zmienić kolor oznakowania poziomego na ciemniejszy,
 - wyeksponować kilometraż oznakowania pionowego (elementy budowlane pasa drogowego przenieść wizualnie do tła, wyszarzyć),
 - z uwagi na skalę mapy 1:1000 część opisów można odsunąć przy pomocy odnośników,
 - **usunąć oznaczenie ogrodzenia dla zwierząt,**
 - parametry łuków poziomych zagregować w zewnętrznych ramkach/tabelkach,
 - barierę energochłonną i sztywne:
 - podać długości poszczególnych odcinków w zależności od rozróżnienia ich parametrów użytkowych,
 - opisać parametry użytkowe barier,
 - wyszczególnić odcinki przejściowe pomiędzy drogowymi i mostowymi,
 - uprościć kolorystykę prezentacji barier ochronnych.
- 10) Projektant powinien się odnieść do każdego z punktów opinii WRD Komendy Wojewódzkiej Policji przedstawiając argumenty dla przyjętych rozwiązań, a w szczególności wyjaśnić kwestie:
- oznakowanie pierwszego, nienormatywnego łuku poziomego; należy przewidzieć montaż znaków aktywnych, zasilanie znaków aktywnych planowane jest z istniejącej szafy zasilania oświetlenia „Lubień SO2” w rejonie aktualnego zjazdu z S7 na DK7 w Lubniu, niezależnie zostanie zlecony do opracowania projekt zasilania znaków aktywnych na obiekcie;
 - oświetlenia zjazdów/wyjazdów z MOP’ów (zostanie wykonane przed uruchomieniem docelowych MOP’ów, jednak po zakończeniu robót i oddaniu do użytkowania odcinka I);
 - skomentować kwestię Planu Działań Ratowniczych (GDDKiA opracowuje go niezależnie i będzie on przedstawiony najpóźniej przed dopuszczeniem do ruchu odcinka II tunelowego).
- 11) GDDKiA zwraca Projektantowi złożone wcześniej egzemplarze projektu org. ruchu celem naniesienia poprawek.
- 12) Po naniesieniu poprawek Projektant złoży do GDDKiA jeden wydrukowany egzemplarz projektu na potrzeby prowadzenia uzgodnień do czasu uzyskania pozytywnej opinii.

Spotkanie miało miejsce w siedzibie GDDKiA Oddział w Krakowie, Wydział Realizacji w dniu 27 grudnia 2018r. od godz. 9 - 11. **Obecni wg załączonej listy obecności.**

Notatkę ze spotkania spisał Maciej Mądro – Kierownik Projektu GDDKiA w Krakowie

Otrzymują:

1. Inżynier Rezydent – Biuro Inżyniera w Lubniu
2. Wykonawca: IDS-BUD – Biuro Budowy S7 w Tenczynie
3. a/a Z-2 BRD
4. a/a KP-10/1

KIEROWNIK PROJEKTU

int. Maciej Mądro

Lista obecności

ze spotkania w dniu 27.12.2018r. w Krakowie

w sprawie aktualizacji projektu organizacji ruchu dla kontraktu

„Budowa drogi ekspresowej S-7 Kraków – Rabka Zdrój na odcinku Lubień - Rabka Zdrój km 713+580,21 - km 729+410,00 oraz budowy nowego odcinka drogi nr 47 klasy GP na odcinku Rabka Zdrój - Chabówka km 0+000,00 - km 0+877,22” w zakresie: „Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Rabka Zdrój na odcinku Lubień - Naprawa, od km ok 713+580,21 do ok. 721+170,00” (tzw. odc. 1)

Imię i Nazwisko	Funkcja / Instytucja	Podpis
Tomasz Łukowski	Voessing Polska	
Wojciech Magiera	Voessing Polska	
Piotr Drzeniecki	IR AREUS	
Maciej Mądro	Wierzbicka Projekt Ciepłota	
Michał Czerwinski	GDDKiA / OWR	

Odpowiedź na uwagi:

1. Zrezygnowano z trzeciego pasa ruchu (do wyprzedzania) i wprowadzono pas awaryjny
2. Zrezygnowano z barier tymczasowych (betonowych dżersejów) ograniczających szerokość jezdni na obiektach mostowych do dwóch pasów ruchu. Wprowadzono oznakowanie poziome: oprócz przewidzianej już w projekcie linii krawędziowej wprowadzono linię P-21 jako oznakowanie cienkolinowe (tylko zamarkowane na początkowych i końcowych odcinkach obiektów)
3. Zrezygnowano z oznaczenia MOPów i zjazdów na ich teren. Na całej długości (przyszłego) pasa wyłączenia zaprojektowano linie P-7b. Wyznaczono fizyczne wygrozdzenie zjazdu na teren MOP – separatory U-14c. Na wlocie MOP ustawiono znak B-1 wraz z tabliczką „Nie dotyczy służb GDDKiA, Policji i ITD.”

4. Zamocowano do wspólnego słupka znaki pionowe planowane w relatywnie niewielkiej odległości
5. Umieszczono tabliczki U-7
6. Uzyskanie opinii stanowiska ds. KSZR w Oddziale odnośnie typów zastosowanych znaków zmiennej treści leży po stronie zespołu Kierownika Projektu
7. Ze względu na pracochłonność opisów oraz zaciemnienie przez nie czytelności rysunków wprowadzono ogólny opis w części opisowej Projektu Organizacji Ruchu
8. Wprowadzono kilometraż odcinków początkowych i końcowych barier
9. Poprawiono czytelność grafiki projektu na rysunkach:
 - zmieniono kolor oznakowania poziomego na ciemniejszy
 - wyeksponowano kilometraż oznakowania pionowego
 - opisy zostały odsunięte za pomocą odnośników
 - usunięto wygrozdzenia dla zwierząt
 - parametry łuków poziomych umieszczono w zewnętrznych tabelach
 - podano długości barier
 - opisano parametry użytkowe barier
 - opisano odcinki przejściowe pomiędzy barierami drogowymi i mostowymi
 - uproszczono kolorystykę prezentacji barier ochronnych
10. Uzupełniono brakujące odpowiedzi na uwagi Komendy Powiatowej Policji w Krakowie

Notatka ze spotkania z dnia 21.03.2019 r. zorganizowanego w siedzibie GDDKiA w Krakowie

W dniu 21.03.2019 r. o godz. 8:30 w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie odbyło się spotkanie z przedstawicielami stron w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania „Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170” tj. odc. I.

W odniesieniu do złożonego Projektu Organizacji Ruchu poczyniono ustalenia i wniesiono następujące uwagi:

- 1) Na rysunkach wprowadzić korektę opisów łuków (opisać początki i końce łuków kołowych i krzywych przejściowych),
- 2) Na pierwszym łuku projektowanego odcinka S-7 tablice U-3 oznaczyć jako aktywne,
- 3) Uzupełnić brakujące tablice U-3 (minimalnie 5 sztuk w jednym ciągu),
- 4) Odwołania ograniczeń prędkości lokalizować bezpośrednio za łukiem,
- 5) Usunąć znak A-1 w km 714+552. Na jego miejscu umieścić znak A-2,
- 6) Na drogach dojazdowych (serwisowych) umieścić znaki wielkości „średniej”,
- 7) Umieścić na jednym słupku znaki informujące o niebezpiecznym zakręcie i ograniczeniu prędkości,
- 8) Na zjazdach do MOP-ów usunąć bariery U-14c oraz linię P-7. Na MOP-ach usunąć oznakowanie poziome oraz tablice rozdzielające U-4a. Umieścić tablice kierujące U-21,
- 9) Zlikwidować znak A-6c na drodze łącznikowej w ciągu drogi gminnej nr K 540163 w km 1+556,
- 10) Przesunąć znak D-37 z km 719+830 na ok. km 720+250,
- 11) Zweryfikować poprawność typu bariery energochłonnej zabudowanej na drodze dojazdowej D03 wzdłuż muru MO2 (ściek betonowy i żelbetowy oczep muru wzdłuż lewej krawędzi jezdni),
- 12) Projekt Organizacji Ruchu, w opisie oraz na rysunkach, należy zaktualizować projekt tablic zmiennej treści zgodnie z ustaleniami ze wcześniejszych spotkań,
- 13) GDDKiA zwraca Projektantowi złożone wcześniej do zatwierdzenia egzemplarze projektu organizacji ruchu w celu uzupełnienia,
- 14) Po wykonanych korektach Projektant złoży do GDDKiA jeden wydrukowany egzemplarz projektu na potrzeby sprawdzenia przed zatwierdzeniem Projektu Organizacji Ruchu.

Obecni na spotkaniu:

Maciej Mądro GDDKiA

Michał Ceremuga GDDKiA

Marcin Maślerz Voessing

Marta Mączka Voessing

Piotr Drzewiecki IR Arcus

Sławomir Kościński IDS

Piotr Grzywacz IDS

Odpowiedź na uwagi:

1. Na rysunkach zostały uzupełnione opisy łuków oraz kilometraż,

2. Na pierwszym łuku S7 U-3 oznakowano jako aktywne,
3. Uzupełniono brakujące tablice U-3
4. Skorygowano ustawienie znaków odwołujących prędkość,
5. Usunięto znak A-1, na jego miejsce zaprojektowano znak A-2,
6. Na drogach dojazdowych ustawiono znaki wielkości „średniej”,
7. Umieszczono na jednym słupku znaki informujące o niebezpiecznym zakręcie i ograniczeniu prędkości,
8. Wprowadzono zmiany na MOP-ach
9. Zlikwidowano znak A-6c na drodze łącznikowej w ciągu drogi gminnej nr K540163 w km 1+556
10. Przesunięto znak D-37
11. Wprowadzono korekty bariery,
12. Zaktualizowano projekt tablic zmiennej treści.

Notatka ze spotkania z dnia 24.04.2019 r. zorganizowanego w siedzibie GDDKiA w Krakowie

W dniu 24.04.2019 r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie odbyło się spotkanie z przedstawicielami stron w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania „Budowa drogi ekspresowej nr S7 na odcinku Lubień – Rabka Zdrój (km 713+580,21 – km 729+410,00) oraz drogi nr 47 klasy GP Rabka Zdrój – Chabówka (km 0+000,00 – km 0+877,22) – odcinek I km 713+580,21 – km 721+170” tj. odc. I.

W odniesieniu do złożonego Projektu Organizacji Ruchu poczyniono ustalenia i wniesiono następujące uwagi:

- 1) Przeanalizować gdzie w obszarze inwestycji znajdują się tereny zabudowane, a gdzie niezabudowane,
- 2) Nie pokazywać na projekcie oznakowania, które jest przeznaczone do likwidacji,
- 3) Przed zjazdami na MOPy zaprojektować znak C-5 „nakaz jazdy prosto” z tabliczką o treści „Nie dotyczy służb GDDKiA, Policji i ITD”,
- 4) Na drogach dojazdowych usunąć oznakowanie P-12,
- 5) Pogrubić opisy rodzaju nawierzchni,
- 6) Przenalizować na drogach dojazdowych miejsca, gdzie należy zaprojektować znaki ostrzegające o niebezpiecznych zakrętach,
- 7) Po wykonanych korektach Projektant złoży do GDDKiA jeden wydrukowany egzemplarz projektu na potrzeby sprawdzenia przed zatwierdzeniem Projektu Organizacji Ruchu.

Obecni na spotkaniu:

Michał Ceremuga GDDKiA

Marta Mączka Voessing

Odpowiedź na uwagi:

1. W projekcie zaznaczono miejsca, gdzie występują tereny zabudowane i niezabudowane,
2. Usunięto oznakowanie przeznaczone do likwidacji,
3. Zaprojektowano przed zjazdami na MOP znak C-5 wraz z tabliczką,
4. Na drogach dojazdowych usunięto oznakowanie P-12
5. Skorygowano opisy,
6. Na drogach dojazdowych wprowadzono znaki ograniczające prędkość oraz znaki ostrzegające o niebezpiecznych zakrętach w wymaganych miejscach.

Notatka ze spotkania z dnia 16.05.2019 r. zorganizowanego w siedzibie GDDKiA w Krakowie



Maciej Mądro
Kierownik Projektu
GDDKiA w Krakowie

Kraków, 24.05.2019

Spotkanie
w sprawie uzgodnienia projektu stałej organizacji ruchu dla
Kontraktu S7 Lubień-Naprawa

Notatka ze spotkania Data: 16.05.2019	Wg rozdzielnika
---	------------------------

„Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków – Rabka-Zdrój na odcinku Lubień – Naprawa, od ok. km 713+580,21 do ok. km 721+197,00 – odcinek I”

W załączeniu przekazuję Notatkę ze Spotkania.

Z poważaniem:

KIEROWNIK PROJEKTU

inż. Maciej Mądro

Załącznik:
1. Notatka

Rozdzielnik:

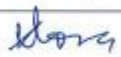





- Inżynier Rezydent Piotr Drzewiecki
- Marta Mączka Voessing Polska
- Michał Ceremuga Wydziału BRD GDDKiA w Krakowie
- Paweł Rzucidło Wydział Dróg i Sieci Drogowej GDDKiA w Krakowie
- Ireneusz Dymek Kierownik Budowy, IDS-BUD S.A.
- a/a, KP-1

Kontrakt:	„Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków – Rabka-Zdrój na odcinku Lubień – Naprawa, od ok. km 713+580,21 do ok. km 721+197,00 – odcinek I”		Nr narady:	-
Rodzaj narady:	Spotkanie dotyczące PSOR	Protokołował:	Ireneusz Marczyk	
Miejsce:	Ul. Mogilska 25	Data:	16.05.2019	
Obecni:	wg załączonej listy obecności			

1.	Ustalono, że zgodnie z poleceniem zmiany nr 11 wprowadzonym na kontrakt 10.07.2018r., zostanie wykonany osobny projekt stałej organizacji ruchu (PSOR) odnośnie znaków zmiennej treści dla lokalizacji ronda w Lubniu. W/w informacje zostaną umieszczone w PSOR dla S7 Lubień-Naprawa. PSOR zarówno dla S7 Lubień-Naprawa jak i dla ronda w Lubniu będzie zawierał informacje gdzie są zlokalizowane znaki zmiennej treści oraz jakiego typu jest to tablica. PSOR dla S7 Lubień-Naprawa i dla ronda w Lubniu nie będzie zawierał informacji odnośnie programu wyświetlania komunikatów.
2.	Strony ustaliły, że Wykonawca wprowadzi aneksem do PSOR, kilometraż zgodny z zarządzeniem nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 czerwca 2012 r. w sprawie zasad ustalania i prowadzenia kilometrażu dróg krajowych. Kilometraż wg zarządzenia nr 18 zostanie wyniesiony na drogę przed oddaniem do ruchu. Wykonawca po zakończeniu robót i przed wydaniem Świadectwa Wykonania przekaże PSOR z naniesionym kilometrażem zgodnym z w/w zarządzeniem.
3.	W PSOR należy umieścić znaki informujące o warunkach pogodowych panujących na drodze. Znak A-3 z tablicą T-3 należy umieszczać w odległościach zgodnych z przepisami. Nie umieszczać znaków z tabliczką T-2 w sytuacji gdy długość odcinka na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo jest mniejsze niż 0,5km. Należy usunąć znaki w ciągu dróg gruntowych. Strzałka (znak P-9) nie powinna kierować podróżujących na linię ciągłą. Dla znaków obrazujących początek występowania, należy również ustawić znak odwołujący.

LISTA OBECNOŚCI

ze spotkania w dniu 16.05.2019r. w Krakowie
w sprawie uzgodnienia projektu stałej organizacji ruchu na S7 Lubień-Naprawa.

L.p.	Imię i nazwisko	Funkcja/Instytucja	Podpis
1.	IRENEUSZ MARCZYK	GDDKiA	
2.	Jan Tokarski	GDDKiA	
3.	Paweł Budaś	GDDKiA	
4.	Ireneusz Dymek	IOS-BUD	
5.	Marta Kozłowska	Voessing	
6.	Michał Czerwinski	GDDKiA	
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			

Odpowiedź na uwagi:

1. W projekcie wprowadzono informację, że zostanie wykonany osobny projekt stałej organizacji ruchu odnośnie znaków zmiennej treści dla lokalizacji ronda w Lubniu.
2. W projekcie oznaczono znaki A-32 jako sezonowe.
3. Skorygowano ustawienie znaków A-3 z tabliczką T-3. W sytuacji, gdy niebezpieczeństwo jest mniejsze niż 0,5 km usunięto tabliczkę T-2. Usunięto znaki na drogach gruntowych. Skorygowano położenie znaku P-9.