



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 941
ppidkasalka@gmail.com

Inwestor: Gmina Ostrów Wielkopolski
ul. Gimnazjalna 5
63-400 Ostrów Wielkopolski

Numer projektu: 779

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Czekanów – przebudowa ulicy Środkowej

Adres obiektu budowlanego: Jednostka ewidencyjna 301704_2 - Gmina Ostrów Wielkopolski.
Obręb ewidencyjny 301704_2.0004 - Czekanów.
Numer działki: 355/4.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 10.04.2022 - 03.04.2030r.

Projektant	mgr inż. Marcin Kasalka	WKP/0305/POOD/11 Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Opracował	inż. Rafał Bober		

Data opracowania: marzec 2022r.

Spis treści

1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

- 2.1. Podstawa opracowania
- 2.2. Cel i zakres opracowania
- 2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi
- 2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

3. ORGANIZACJA RUCHU

- 3.1 Oznakowanie pionowe
- 3.2 Oznakowanie poziome
- 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

- 4.1 Oznakowanie pionowe
- 4.2 Oznakowanie poziome
- 4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

5. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan orientacyjny	- skala 1:20 000	- rys. nr 1.0
Plan sytuacyjny	- skala 1:500	- rys. nr 2.0

1. KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

2.1. Podstawa opracowania

- projekt budowlany robót drogowych,
- mapa zasadnicza 1:500, (projekt budowlany-wykonawczy)
- inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz.U.Nr 119, poz.1019),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729),
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz.U. Nr 220, poz. 2181).

2.2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu wprowadzonej po wykonaniu przebudowy ul. Środkowej w Czekanowie – w zakresie wykonania jezdni o nawierzchni bitumicznej wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem w całości zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w powiecie ostrowskim, w Gminie Ostrów Wlkp., w miejscowości Czekanów.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy drogi ulicy Środkowej w miejscowości Czekanów na odcinku długości około 736m.

Początek opracowania przyjęty został w obrębie posesji nr 71 w miejscu, gdzie kończy się istniejąca jezdnia o nawierzchni bitumicznej, a rozpoczyna nawierzchnia tłuczniowa. Od tego miejsca przebiega w kierunku południowo-wschodnim do kilometra około 0+735.78, gdzie w

obrębnie działek wydzielonych pod drogi o numerach 547/5 i 529 przyjęty został koniec opracowania.

Obecnie istniejąca droga posiada nawierzchnię tłuczniową o szerokościach od 3,9 m do 4,9 m. Wzdłuż krawędzi usytuowane są pobocza oraz zjazdy gruntowe. Pozostały teren pasa drogowego to tereny porośnięte trawą oraz pojedynczymi drzewami.

Nawierzchnia istniejącej jezdni jest w złym stanie technicznym, dlatego zostanie poszerzona i przebudowana nawiązując do istniejącej jezdni bitumicznej z wcześniejszego odcinka. Nadane zostaną też odpowiednie pochylenia poprzeczne w celu poprawnego odprowadzania wód opadowych.

Otoczenie inwestycji stanowi zabudowa jednorodzinna i gospodarcza, pola uprawne i łąki, a także tereny leśne.

W obszarze inwestycji znajduje się uzbrojenie terenu w postaci: wodociągu, gazociągu, sieci elektroenergetycznej podziemnej oraz kanalizacji sanitarnej.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone.

Na przedmiotowym odcinku drogi występują przystanki komunikacji miejskiej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres prac związanych z przebudową drogi obejmować będzie wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej do szer. 4,5 m na istniejącej nawierzchni tłuczniowej. Krawędzie istniejącej jezdni na szerokości 0,5 m zostaną rozebrane i odtworzone w całości o pełnej konstrukcji.

Nawierzchnia o przekroju drogowym wykonana zostanie z mieszanki bitumicznej.

Nawierzchnia tłuczniowa istniejącej drogi zostanie częściowo rozebrana i przed ułożeniem nawierzchni bitumicznej zostanie wykonane wyrównanie z kruszywa łamanego.

Krawędzie drogi pozostaną nie ograniczone żadnym elementem drogowym, a wzdłuż krawędzi wykonane zostaną pobocza utwardzone o szer. 0,75m.

Poprawione zostaną również warunki odwodnienia jezdni poprzez nadanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych jezdni umożliwiających poprawne odprowadzanie wody.

3.1 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181).

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE ZNAKÓW PIONOWYCH:

- Znaki pionowe regulujące ruch pojazdów mechanicznych projektuje się jako średnie.
- Znaki pionowe regulujące ruch rowerzystów projektuje się jako mini.
- Lica znaków A-7, B-2, D-6 i D-6b należy pokryć folią odblaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Zaleca się aby skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach wynosiła **min. 2,2m**.

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 2.0** w skali 1: 500.

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
Lp.	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
1	E-17a	1	0	0	przestawiony na proj. D-42
	Suma	1	0	0	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
Lp.	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-11a	2	2	-
2	B-33	2	1	jedna z tablic na jednym słupku razem z A-11a
3	T-1	2	0	tablice na jednym słupku razem z A-11a
4	-	0	2	słupki od przestawionego E-17a
	Suma	6	5	

ZNAKI NOWE				
Lp.	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	D-42	1	2	-
2	D-43	1	2	-
Suma		2	4	

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181).

Na obszarze objętym inwestycją nie występuje oznakowanie poziome istniejące ani projektowane.

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNAKOWANIE POZIOME NOWE						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
Brak oznakowania						
Suma					0	m ²

OZNAKOWANIE POZIOME DO USUNIĘCIA						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
Brak oznakowania						
Suma					0	m ²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego nie stwierdzono konieczności wprowadzenia elementów podnoszących bezpieczeństwo drogowe na omawianym obszarze.

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1 Oznakowanie pionowe

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki 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”, zgodnie, z którym zaprojektowano organizację ruchu.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

UWAGA!!!

Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,20 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

4.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości $\geq 1,5$ również w warunkach dużej wilgotności powietrza np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone, zgodnie z obowiązującymi normami,
- odpowiednim okresem trwałości, min 4 lata,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,

- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Należy stosować wyłącznie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie, właściwie oznaczone, dla których:

- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co, do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa,
- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych – w odniesieniu do wyrobów podlegających tej certyfikacji,

Urządzenia BRD należy stosować zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.