



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:** 658

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

### Przebudowa dróg gminnych ul. Rodzinnej i ul. Polnej w Zacharzewie

**Adres obiektu budowlanego:** Jednostka ewid.: 301704\_2, Ostrów Wielkopolski - obszar wiejski.  
Obręb ewid.: 301704\_2.0027 Zacharzew.  
Miejscowość: Zacharzew, ul. Rodzinna i ul. Polna.  
Działki ewid. nr: 118, 137/17, 92/14, 55/2.

#### Spis zawartości:

Część opisowa  
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 05.11.2020 - 05.11.2023

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

Data opracowania: sierpień 2020r.

## **Spis treści**

### **1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZENÍ**

### **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 2.1 i 2.2
Inwentaryzacja oznakowania	- skala 1:500	- rys. nr 3.1 i 3.2

## **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 dróg gminnych ul. Rodzinnej i ul. Polnej w Zacharzewie 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 Wielkopolski, w miejscowości Zacharzew.

### **2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi**

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy ulicy Rodzinnej i Polnej w Zacharzewie na odcinkach o długości około 190 m dla ulicy Rodzinnej od ulicy Topolowej oraz około 208 m dla ulicy Polnej od ulicy Rodzinnej do ulicy Krotoszyńskiej polegający na wykonaniu ciągu pieszo - jezdni z betonowej kostki brukowej.

Istniejąca ulica Rodzinna i Polna na całości odcinka opracowania posiadają nawierzchnię gruntową z miejscowymi utwardzeniami z tłucznia o szerokości od 3,6 m do 7,0 m. W początkowym odcinku ul. Rodzinnej po lewej stronie usytuowany jest parking o nawierzchni

tluczniowej. Zjazdy indywidualne do posesji są gruntowe. Przy krawężniach drogi usytuowane są pobocza gruntowe częściowo porośnięte trawą.

Otoczenie inwestycji stanowią tereny mieszkalne zabudowy jednorodzinnej, działki niezagospodarowane, pola i łąki oraz firmy usługowe i szklarnie.

Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa w obrębie ulicy Topolowej zostanie wykonane dodatkowe przejście dla pieszych.

## **2.4. Charakterystyka ruchu na drodze**

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

## **3. ORGANIZACJA RUCHU**

Zakres prac związanych z przebudową przejść obejmować będzie wykonanie nawierzchni ciągu pieszo-jezdnego z betonowej kostki brukowej.

Ciąg pieszo-jezdny posiadać będzie w całości nową konstrukcję i ograniczony zostanie opornikiem betonowym 12x25 cm wtopionym. Wyjątkiem będzie prawa krawędź ciągu od km 0+070,00 do km 0+100,80, gdzie ustawiony zostanie krawężnik betonowy 15x22 cm najazdowy wyniesiony 4cm ponad nawierzchnię ciągu wzdłuż posesji 60/1 tak, aby zapobiegać spływowi wody na posesję.

Dla ulicy Rodzinnej od początku do końca kilometracji po obu stronach wykonane zostaną pobocza utwardzone o szer. 0,75 m.

W dalszej części dla ulicy Polnej pobocze to ze względu na spadek jednostronny ciągu wykonane zostanie jedynie przy prawej krawędzi o szer. 0,75 m. Od km 0+165,30 szerokość tego pobocza zostanie zwiększona do 1,0 m.

W miejscu dowiązania do ulicy Topolowej konstrukcja istniejącej ścieżki rowerowej bitumicznej zostanie zamieniona na grafitową betonową kostkę brukową o szer. 1,5 m.

Krawężnik po stronie posesji 58/4 na długości przejścia zostanie obniżony. Znajdujący się przy nim chodnik z betonowej kostki brukowej przewidziano do przełożenia.

### **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 regulujące ruch pieszych i 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.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach i drogach dla rowerów winna wynosić min. 2,20m.
- Średnica słupków do znaków pionowych powinna wynosić 2,5 cala (63,5mm).

Istniejące oznakowanie pionowe, na omawianym terenie przedstawiono na **inwentaryzacji oznakowania rys. 3.0** w skali 1: 500.

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

**WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO**

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
Brak oznakowania					
Suma					

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
Brak oznakowania				
Suma				

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	D-6	2	2	-
2	D-40	2	2	-
3	D-41	2	2	-
Suma		6	6	

### 3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektować 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).

Projektowane oznakowanie poziome, na omawianym terenie przedstawiono na **planie sytuacyjnym rys. 2.1** w skali 1: 500.

Istniejące oznakowanie poziome, na omawianym terenie przedstawiono na **inwentaryzacji oznakowania rys. 3.2** w skali 1: 500.

#### WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNAKOWANIE POZIOME NOWE						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
1	P-10	24	m <sup>2</sup>	0,5	12,00	m <sup>2</sup>
2	P-14	6	mb	0,375	2,50	m <sup>2</sup>
Suma					14,50	m <sup>2</sup>

### 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego nie stwierdzono konieczności wprowadzenia urządzeń podnoszących bezpieczeństwo ruchu.

## 4. WYMAGANIA TECHNICZNE

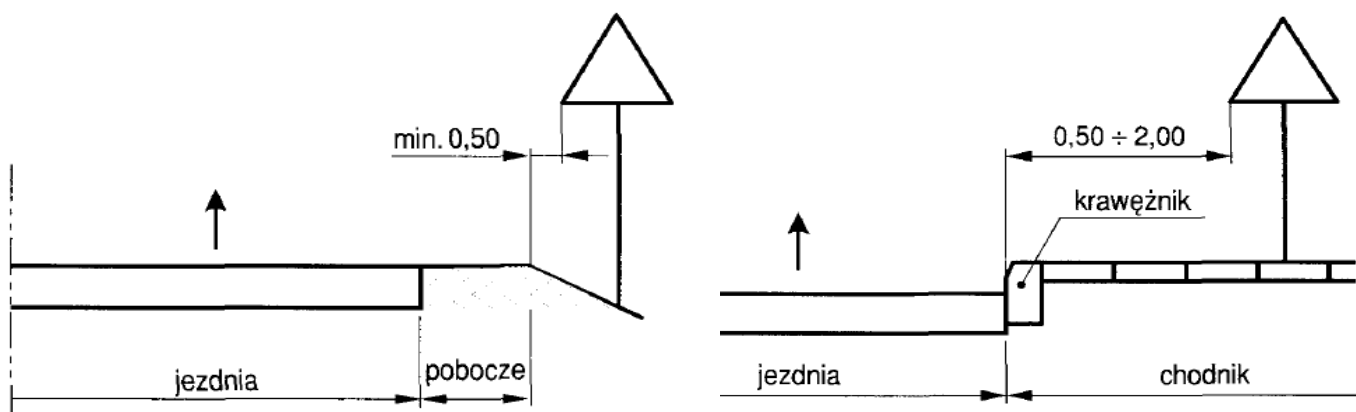
### 4.1 Oznakowanie pionowe

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.

#### ODLEGŁOŚĆ

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Schemat umieszczenia znaków przedstawiono poniżej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Schemat 1. Odległość umieszczenia znaków



#### **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 2003r.