



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

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

Inwestor: Wójt Gminy Ostrów Wielkopolski
ul. Gimnazjalna 5
63-400 Ostrów Wielkopolski

Numer projektu: 801

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Czekanów – rozbudowa drogi ul. Jabłonkowa

Adres obiektu budowlanego: Jednostka ewidencyjna 301704_2 – Gmina Ostrów Wielkopolski.
Obręb ewidencyjny 301704_2.0004, Czekanów.
Numer działki: 355/4, 251, 244/3 [244/6], 577 [577/1], 252.

[] - w nawiasie podano numer działki objętej inwestycją już po dokonanych podziale.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 10.10.2022 - 03.10.2030r.

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

Data opracowania: październik 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),
- 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 rozbudowy drogi ulicy Jabłonkowej w miejscowości Czekanów na odcinku długości około 714 m – w zakresie przebudowy nawierzchni jezdni 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 Czekanów.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt rozbudowy drogi ulicy Jabłonkowej w miejscowości Czekanów na odcinku długości około 714 m.

Początek opracowania przyjęty został w obrębie skrzyżowania z ul. Środkową i od tego miejsca projektowana droga przebiega w kierunku wschodnim do kilometra około 0+713.59, gdzie w obrębie działki nr 323/1 przyjęty został jej koniec.

Obecnie w miejscu projektowanej drogi znajduje się droga tłuczniowa wraz z poboczami gruntowymi porośniętymi trawą. Wyjątkiem jest obręb skrzyżowania z ulicą Środkową, gdzie droga utwardzona została za pomocą kamienia polnego. Odcinek ten do km 0+100.00 przeznaczony jest w całości do rozbiórki, a nowa nawierzchnia drogi otrzyma tu w całości nową konstrukcję.

Droga gminna (ul. Środkowa), do której dowiązujemy się w początkowym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o szer. 5,2 m ograniczoną od strony włączenia krawężnikiem betonowym, przy którym usytuowany jest chodnik z betonowej kostki brukowej. Od drugiej strony krawędź jezdni jest nieograniczona, a bezpośrednio przy krawędzi usytuowane jest pobocze gruntowe porośnięte trawą.

W obrębie włączenia ul. Jabłonkowej do ul. Środkowej po obu stronach dodane zostaną brakujące fragmenty chodnika w celu zaprojektowania przejścia dla pieszych. Pozostała część chodnika zostanie poddana regulacji wysokościowej istniejącej kostki brukowej w celu dowiązania wysokościowego do projektowanych krawężników. Za chodnikiem po prawej stronie usytuowany jest istniejący rów odwadniający.

Otoczenie inwestycji stanowią łąki i pola uprawne oraz zabudowa jednorodzinna i gospodarcza.

Rzeźba terenu charakteryzuje się dość znacznym zróżnicowaniem ukształtowania terenu i opada od końca kilometracji w kierunku jej początku.

W obszarze inwestycji znajduje się uzbrojenie terenu w postaci: wodociągu, gazociągu, sieci teletechnicznej, sieci energetycznej i oświetleniowej oraz kanalizacji sanitarnej.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

Na przedmiotowym odcinku drogi nie występują przystanki komunikacji miejskiej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres rozbudowy obejmował będzie wykonanie jezdni o szer. 5,0 m. Początkowy odcinek do km 0+100.00, wszystkie poszerzenia oraz krawędzie projektowanej drogi na szer. min. 0,50 m wykonane zostaną o pełnej konstrukcji. Pozostałe fragmenty wyrównane zostaną za pomocą kruszywa łamanego, na którym wykonana zostanie bitumiczna warstwa ścieralna.

Nawierzchnia o przekroju ulicznym do km 0+005.90 oraz przekroju drogowym na pozostałej części wykonana zostanie z mieszanki bitumicznej.

Krawędzie drogi w miejscu przekroju ulicznego obramowane zostaną z obu stron krawężnikiem betonowym 15x22cm obniżonym, natomiast na pozostałej części pozostaną nieograniczone.

W obrębie włączenia ul. Jabłonkowej do ul. Środkowej po obu stronach dodane zostaną brakujące fragmenty chodnika w celu zaprojektowania przejścia dla pieszych. Pozostała część chodnika zostanie poddana regulacji wysokościowej istniejącej kostki brukowej w celu dowiązania wysokościowego do projektowanych krawężników.

Wzdłuż krawędzi drogi o przekroju drogowym wykonane zostaną pobocza utwardzone o szerokości 0,75 m.

Poprawione zostaną również warunki odwodnienia jezdni poprzez nadanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych jezdni umożliwiających poprawne odprowadzanie wody w kierunku krawędzi, a następnie na przyległe tereny zielone oraz do istniejącego rowu przydrożnego usytuowanego wzdłuż ul. Środkowej.

Projektowany układ wpłynął na opracowanie oznakowania pionowego oraz poziomego.

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 **małe**, z wyjątkiem znaku A-7, który ustawiony będzie jako **średni**.
- 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 oraz istniejące oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 2.0** w skali 1: 500.

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Oznakowanie pionowe do przeniesienia		
Nazwa	Stan	Szt.
Brak oznakowania do przeniesienia		

Tablic razem szt. = 0

Słupków razem szt. = 0

Oznakowanie pionowe do likwidacji		
Nazwa	Stan	Szt.
Brak oznakowania do likwidacji		

Tablic razem szt. = 0

Słupków razem szt. = 0

Oznakowanie pionowe projektowane		
Nazwa	Stan	Szt.
A-7	Projektowane	1
B-33	Projektowane	3
D-1	Projektowane	2
D-6	Projektowane	2
D-46	Projektowane	2
D-47	Projektowane	2

Tablic razem szt. = 12

Słupków razem szt. = 11

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).

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

Istniejące oznakowanie na obszarze objętym inwestycją nie występuje.

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Oznakowanie poziome projektowane			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-10	Projektowane	5.06	10.03
P-14	Projektowane	2.34	0.88

Całkowita pow. malowania [m²] = 10.91

Oznakowanie poziome do likwidacji			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
Brak oznakowania do likwidacji			

Całkowita pow. malowania [m²] = 0

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.