



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 94
ppidkasalka@op.pl

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

Numer projektu: 873

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS PROWADZENIA ROBÓT

Lewków – budowa chodnika ulica Krótka

Adres obiektu budowlanego: Jednostka ewid.: 301704_2, Gmina Ostrów Wielkopolski.
Obręb 0016 - Lewków, dz. nr: 333/2, 333/1, 279/5, 279/9.

Branża: drogowa

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu: **IV kwartał 2024 – IV kwartał 2026 (do 31.12.2026)**
Termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu do **31.12.2026r**

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

Data opracowania: sierpień 2024r.

KARTA UZGODNIEŃ

Spis treści

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

- 1.1. Podstawa opracowania
- 1.2. Cel i zakres opracowania
- 1.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi
- 1.4. Charakterystyka ruchu na drodze
- 1.5. Zagrożenia i utrudnienia występujące podczas robót prowadzonych w pasie drogowym
- 1.6. Charakterystyka przewidywanych robót budowlanych

2. ORGANIZACJA RUCHU

- 2.1 Oznakowanie pionowe
- 2.2 Oznakowanie poziome
- 2.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

3. WYMAGANIA TECHNICZNE

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

2. RYSUNKI TECHNICZNE

Plan orientacyjny	- skala 1:14000	rys. nr 1.0
Plan sytuacyjny	- skala 1:500	rys. nr 2.0

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1. 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).

1.2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie projektu czasowej organizacji ruchu wprowadzonej po wykonaniu budowy chodnika na ulicy Krótkiej w Lewkowie na odcinku o długości około 498,13 m polegającej na wykonaniu chodnika i zjazdów z betonowej kostki brukowej 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.

1.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt budowy chodnika przy ulicy Krótkiej w Lewkowie na odc. ok. 498,13 m.

Początek opracowania przyjęty został w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 5299P (ul. Ostrowska) w miejscu, gdzie kończy się wyprowadzenie istniejącego chodnika z betonowej kostki brukowej szarej o szer. 2,0 m. Od tego miejsca nowo projektowany chodnik przebiega w kierunku północno-wschodnim do kilometra 0+498.13, gdzie w obrębie

skrzyżowania z Placem Floriana w miejscu dowiązania do istniejącego chodnika przyjęty został koniec.

Na swojej trasie projektowany chodnik przecina jeszcze dwa skrzyżowania w kilometrze 0+178.35 zjazd na ulicę Krętą oraz w kilometrze 0+452.50 wyprowadzenie do ulicy Lipowej. Tu w obrębie skrzyżowania zaprojektowane zostaną dwa przejścia dla pieszych.

Projektowana nawierzchnia przebiegać będzie wzdłuż lewej krawędzi ulicy Krótkiej bezpośrednio przy istniejącym krawężniku, a w końcowym odcinku od skrzyżowania z ulicą Lipową projektowany chodnik rozdzielony zostanie istniejącym pasem zieleni o szerokości 3,0 m.

Obecnie w miejscu projektowanego chodnika znajdują się pobocza gruntowe porośnięte trawą, a w początkowym odcinku za poboczami usytuowane są rowy przydrożne.

Do posesji doprowadzone są zjazdy gruntowe oraz utwardzone z betonowej kostki brukowej wykonane indywidualnie przez właścicieli posesji. Zjazdy te pozostaną niezmienione, natomiast zjazdy gruntowe zostaną utwardzone za pomocą betonowej kostki brukowej o szerokościach dostosowanych indywidualnie dla każdej z posesji.

W końcowym odcinku występują pojedyncze drzewa. Część z nich przeznaczono do wycinki ze względu na to, iż kolidują z projektowaną nawierzchnią.

Krawężnik ulicy Krótkiej, wzdłuż której wykonany zostanie chodnik obecnie ograniczona jest krawężnikiem betonowym 15x30cm wystającym na 12 cm ponad nawierzchnię jezdni z obniżeniem do 4 cm w miejscu zjazdów na posesje. Pomiedzy krawężnikiem i jezdnią bitumiczną usytuowany jest ściek przykrawężnikowy szerokości 0,30 m z betonowej kostki brukowej.

Otoczenie inwestycji stanowi zabudowa jednorodzinna oraz tereny zielone i pola uprawne.

Rzeźba terenu charakteryzuje się nie znacznym zróżnicowaniem ukształtowania terenu i lekko opada w kierunku końca kilometracji.

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

Drzewa kolidujące z projektowaną inwestycją przewidziane są do wycinki.

1.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone. Na przedmiotowym odcinku trasy nie występują przystanki komunikacji zbiorowej.

1.5. Zagrożenia i utrudnienia występujące podczas robót prowadzonych w pasie drogowym

Podstawowym zagrożeniem które może zaistnieć podczas obowiązywania czasowej organizacji ruchu jest ruch samochodowy stwarzający niebezpieczeństwo dla ekip realizujących prace budowlane.

Głównym utrudnieniem dla uczestników ruchu poruszających się w obszarze objętym niniejszym opracowaniem będzie nieznaczne i krótkotrwałe zwężenie pasa drogowego.

1.6. Charakterystyka przewidywanych robót budowlanych

Roboty związane z budową drogi gminnej będą prowadzone na poboczu i jezdni zgodnie z projektem budowlanym „Lewków – budowa chodnika ulica Krótka”. Ze względu na fakt, iż zabezpieczenie i oznakowanie robót budowlanych powinno być dostosowane do utrudnień na drodze oraz powinno zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu, oraz osobom wykonującym roboty zaszła konieczność wprowadzenia lokalnego i tymczasowego zwężenia lewego pasa ruchu.

Do oznakowania robót stosuje się znaki, zapory, pachołki, oraz światła ostrzegawcze. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz być utrzymane w należytych stanie przez cały czas trwania robót.

Roboty wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej przy dostatecznych warunkach widoczności, w związku z tym rezygnuje się z dodatkowego oznakowania za pomocą światel ostrzegawczych.

Wszystkie projektowane znaki należy wykonać zgodnie z niniejszym projektem. Oznakowanie tymczasowe powinno być wykonane zgodnie z wymogami jak dla znaków stałych.

Lica znaków należy wykonać z folii odbłaskowej I generacji – symbole i napisy winny być nanoszone sitodrukiem lub przy użyciu folii samoprzylepnej. Znaki muszą posiadać świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym i mostowym oraz znak bezpieczeństwa B – certyfikat wyboru. Wszystkie elementy oznakowania tymczasowego należy usunąć po zakończeniu robót.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej z elementami odblaskowymi.

2. ORGANIZACJA RUCHU

2.1 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe, ustawione na czas prowadzenia robót budowlanych zlokalizowanych w pasie drogowym drogi powiatowej 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.

Projekt czasowej organizacji ruchu wykonano w oparciu o następujące zasady:

- znaki pionowe należy ustawić w odległości zapewniającej zachowanie skrajni drogowej z uwzględnieniem odległości wynikających z przepisów prawa,
- znaki pionowe należy ustawić przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z inwestycją i prowadzonych w pasie drogowym,
- znaki pionowe należy niezwłocznie usunąć po wykonaniu niezbędnych robót budowlanych oraz po przywróceniu jezdni do stanu pierwotnego (odtworzenie naw. jezdni).

Znaki pionowe projektuje się jako średnie, odblaskowe z folią typu 2. Znaki należy umieścić na wysokości co najmniej 2,0 - 2,2m od nawierzchni na której znak zostanie ustawiony oraz w odległości min. 0,5m od krawędzi.

2.2 Oznakowanie poziome

Projekt czasowej organizacji ruchu nie przewiduje konieczności wprowadzenia oznakowania poziomego na czas prowadzenia robót.

2.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

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

3. WYMAGANIA TECHNICZNE

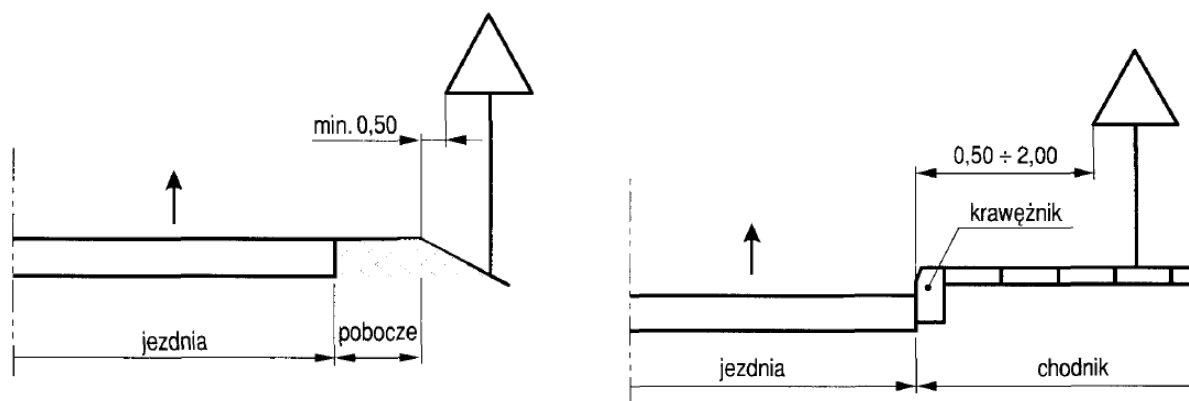
3.1 Oznakowanie pionowe

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

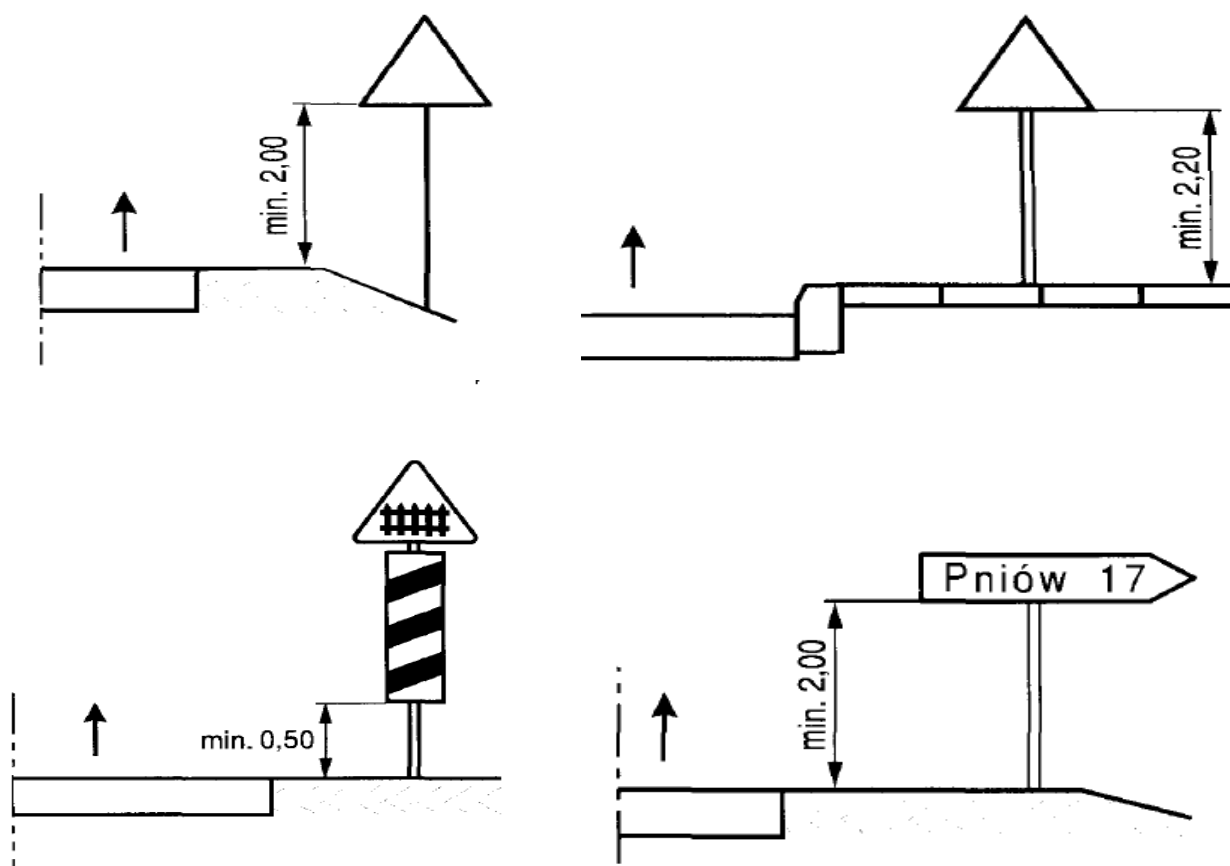


Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

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).

Schemat 2. Wysokość umieszczania znaków



Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych.

Znaki pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową. Podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi.

Znaki należy ustawić na słupkach ocynkowanych z rur stalowych okrągłych, bez szwu, walcowanych na gorąco.

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odblaskowości $\geq 1,5$ również w warunkach dużej wilgotności powietrza np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości 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.

3.3 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.