



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: 873

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

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.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 03.07.2024 - 03.07.2034r.

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

Data opracowania: lipiec 2024r.

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 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.

2.3. 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.

Krawędź 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. Pomiędzy 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.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

Na przedmiotowym odcinku drogi nie występują przystanki komunikacji miejskiej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres budowy obejmował będzie wykonanie chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym z betonowej kostki brukowej o szer. 2,0 m oraz utwardzenie zjazdów gruntowych za pomocą betonowej kostki brukowej o szer. zmiennych.

Krawędź istniejącej jezdni ulicy Krótkiej ograniczona jest krawężnikiem betonowym 15x30 cm wystającym na 12 cm ponad nawierzchnię jezdni z obniżeniem do 4 cm w miejscu zjazdów na posesje. Wzdłuż tego krawężnika wykonany zostanie projektowany chodnik z betonowej kostki brukowej o szer. 2,0 m. Na początku nawierzchnia chodnika wykonana zostanie bezpośrednio przy istniejącym krawężniku w nawiązaniu do wcześniejszego istniejącego odcinka. Tu na długości około 25 m pomiędzy projektowanym chodnikiem, a istniejącym rowem przydrożnym ustawiona zostanie bariera ochronna U-12a typ 2. Taki układ będzie przebiegał, aż do kilometra 0+452.50, gdzie po przekroczeniu łącznika do ulicy Lipowej projektowany chodnik zostanie odsunięty i rozdzielony od istniejącej krawędzi jezdni pasem zieleni o szer. 3,0 m. Tak przebiega już do końca projektowanej kilometracji. Na długości rowu przy lewej krawędzi chodnika wykonane zostaną pobocza gruntowe o szer. 0,3 m.

W ciągu projektowanego chodnika zjazdy gruntowe zostaną przebudowane i utwardzone za pomocą betonowej kostki brukowej, a szerokości zostaną dobrane indywidualnie dla każdej posesji. Zjazdy już utwardzone pozostaną niezmienione.

Projektowany układ wpłynął na opracowanie oznakowania pionowego i 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 pionowe 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 projektowane		
Nazwa	Stan	Szt.
D-1	Projektowane	1
D-6	Projektowane	4

Tablic razem szt. = 5

Słupków razem szt. = 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).

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

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Oznakowanie poziome projektowane			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-10	Projektowane	12.00	21.03
P-13	Projektowane	5.00	1.30
P-14	Projektowane	12.00	4.50

Całkowita pow. malowania [m²] = 26.83

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.

Jedynym elementem zastosowanym w projekcie jest bariera U-12a ustawiona na długości około 25 m pomiędzy projektowanym chodnikiem, a istniejącym rowem przydrożnym.

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 2003r.