



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

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

Inwestor: Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Staszica 1
63-400 Ostrów Wielkopolski

Numer projektu: 527

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa drogi nr 4332P Łąkociny – Janków Zaleśny na odcinku Łąkociny - Sulisław

Adres obiektu budowlanego: Powiat Ostrowski, Gmina Ostrów Wielkopolski, Gmina Raszków,
Miejscowość: Łąkociny - Sulisław

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 07.07.2017 - 22.02.2022

Projektant	mgr inż. Marcin Kasalka	WKP/0305/POOD/11 Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
	mgr inż. Tomasz Dryjański		

Data opracowania: luty 2018r.

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 2.1 - 2.4
Inwentaryzacja oznakowania	- skala 1:500	- rys. nr 3.1 - 3.4

1. KARTA UZGODNIENI I ZATWIERDZEŃ

- kopia projektu 08.03.2018
- opinia projektu: 57/2018

KOMENDANT POWIATOWY POLICJI
w Ostrowie Wielkopolskim
z up. ZASTĘPCA WICEKOMENDANTA
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KPP w Ostrowie Wielkopolskim
asp. szt. Henryk Kucharski

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim
ul. Staszica 1
63-400 OSTRÓW WIELKOPOLSKI
tel. 735 51 66, 735 51 67 fax 735 51 65
REGON 250864066

DYREKTOR

mgr inż. Piotr Śniegowski

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

STAROSTA OSTROWSKI

Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. - Dz.U. z 2012r. poz. 1137 ze zmianami) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003r. Nr 177, poz. 1729)

Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, w części:

1. a) bez zmian, b) ze zmianami lub uwagami:

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji: *SP 712A 140.2018*

3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu: *kwiecień 2018r* *kwiecień 2022r*

4. Termin trwania czasowej organizacji ruchu:

5. Zatwierdzona i zaakceptowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

13.04.18
data

Z up. STAROSTY

Majm
Agnieszka Majczak

Pomocniczo
W Wydziale Spraw Społecznych

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 drogi 4332P Łąkociny – Janków Zalesny na odcinku Łąkociny – Sulisław 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.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy drogi powiatowej nr 4332P Łąkociny – Janków Zalesny na odcinku Łąkociny Sulisław. W stanie istniejącym bitumiczna nawierzchnia jezdni jest w stanie technicznym określonym, jako średni lub zły. Szerokość jezdni mieści się w przedziale 5,5 – 6,4m. W m. Łąkociny oraz Sulisław na wybranych odcinkach występują chodniki z betonowej kostki brukowej wraz z utwardzonymi zjazdami. Na pozostałych odcinkach znajdują się pobocza gruntowe oraz odcinki rowów przydrożnych będących wyposażeniem technicznym drogi.

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 drogi obejmować będzie poszerzenie nawierzchni jezdni do szer. 6,0m (lokalnie do 6,8m).

Projekt budowlany zakłada również wykonanie odcinków chodnika z nawierzchni z betonowej kostki brukowej, oraz ścieżki rowerowej. Ścieżka rowerowa o szer. 2,0 i nawierzchni bitumicznej, zostanie ułożona na całej długości, wzdłuż prawej krawędzi jezdni. Na odcinkach gdzie może występować (czasowo) wzmożony ruch pieszych zamiast ścieżki rowerowej zaprojektowano ciąg pieszo – rowerowy o szer. 2.5m wraz z opaską 0.5m oddzielając ciąg od jezdni.

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 odbłaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach i drogach dla rowerów winna wynosić min. 2,5m.

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	A-7	1	1	0	
2	A-17	1	2	0	
3	D-1	1	1	0	słupek wyprofilowany
4	D-42	2	0	4	słupek wyprofilowany
5	D-43	2	0	4	słupek wyprofilowany
6	E-17a	1	0	0	
7	E-18a	1	0	0	
Suma		9	4	8	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
brak oznakowania				
Suma		0	0	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-1	1	1	
2	A-2	1	1	
3	A-3	1	1	
4	A-7 mini	2	2	
5	A-7	2	2	
6	B-25	4	4	
7	B-27	3	3	
8	B-33	3	3	
9	B-34	2	2	
10	C-9 mini zespolone z U-5b	4	4	
11	C-13 mini	8	5	na jednym słupku z C-13
12	C-13a mini	4	0	na jednym słupku z D-6 i A-7mini
13	C-13/16	11	4	na jednym słupku C-13 i D-6
14	C-16	1	1	
15	D-1	2	2	
16	D-6	18	18	
17	D-6a	2	2	
18	D-6b	4	4	
19	F-6	4	8	
20	T-6	2	2	
21	U-18b	1	1	Lustro prostokątne
Suma		80	70	

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).

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie poziome występuje w początkowym fragmencie opracowania - na skrzyżowaniu drogi powiatowej z DK36, oraz na skrzyżowaniu z ul. Strażacką.

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

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNAKOWANIE POZIOME						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
1	P-1a	468,00	mb	0,040	18,72	m ²
2	P-1b	360,00	mb	0,040	14,40	m ²
3	P-1e	0,50	mb	0,120	0,06	m ²
4	P-3b	52,00	mb	0,180	9,36	m ²
5	P-4	433,00	mb	0,240	103,92	m ²
6	P-6	878,00	mb	0,080	70,24	m ²
7	P-7a	37,00	mb	0,120	4,44	m ²
8	P-7b	124,00	mb	0,240	29,76	m ²
9	P-10	264,00	m ²	0,500	132,00	m ²
10	P-11	14,00	mb	0,500	7,00	m ²
11	P-12	5,00	mb	0,500	2,50	m ²
12	P-13	26,00	mb	0,263	6,83	m ²
13	P-14	42,00	mb	0,375	15,75	m ²
14	P-21	38,00	m ²	0,380	14,44	m ²
15	P-23 mini	84,00	szt.	0,430	36,12	m ²
16	P-26 mini	18,00	szt.	0,662	11,92	m ²
Suma					477	m²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego stwierdzono konieczności wprowadzenia urządzeń podnoszących bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w postaci balustrady U-11a o dł. 75.0m, stalowej bariery ochronnej o dł. 65.0m oraz lustra drogowego prostokątnego U-18b.

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

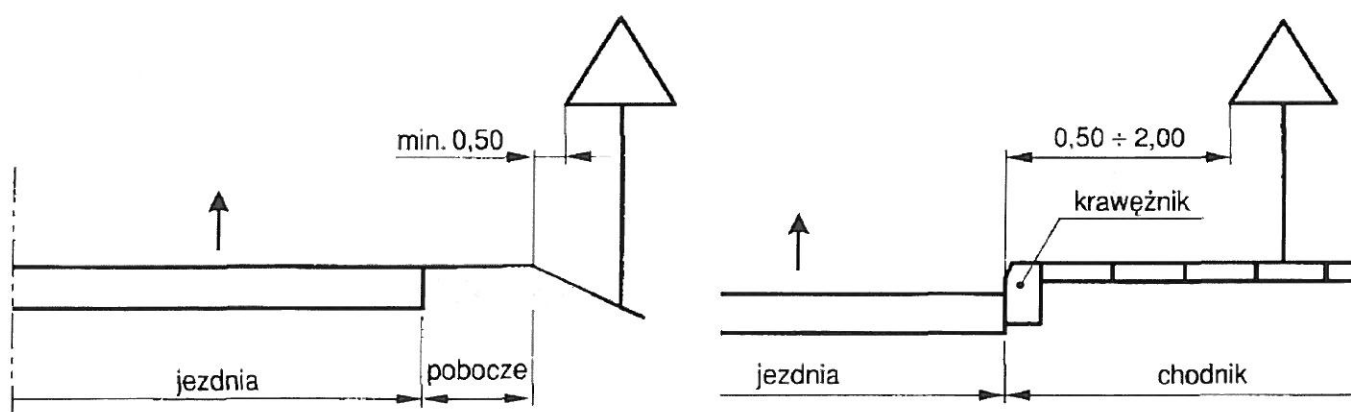
4.1 Oznakowanie pionowe

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



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 2,50 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

4.2 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.

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.