

MGR INŻ. PAWEŁ URBAŃSKI
UL. BARTOSZA 32 A
63-400 OSTRÓW WIELKOPOLSKI
tel. 663 103 700
mail purb@op.pl

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT:	Rozbudowa drogi powiatowej nr 4332P Łąkociny-Janków Zaleśny (odcinek Sulisław-Janków Zaleśny)
ADRES:	województwo wielkopolskie powiat ostrowski gmina Raszków
INWESTOR:	Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim ul. Staszica 63-400 Ostrów Wielkopolski
BRANŻA:	Drogowa - organizacja ruchu

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU:
2020 rok

PROJEKTANT:	DATA:	PODPIS:
mgr inż. Paweł Urbański UAN 7342-42/91 WKP/BD/5341/01	marzec 2019 r.	

Ostrów Wielkopolski marzec 2019 r.

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. Opis projektowanych rozwiązań.

3. ORGANIZACJA RUCHU

3.1 Oznakowanie pionowe

3.2 Oznakowanie poziome

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1 Oznakowanie pionowe

5. CZĘŚĆ GRAFICZNA

5.1 Plan orientacyjny skala 1:20 000 rys. nr 1

5.2 Stała organizacja ruchu skala 1:500 rys. nr 2

1. KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

2.1. Podstawa opracowania

- projekt budowlany,
- mapa zasadnicza 1:500,
- 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 opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu która zostanie wprowadzona po wykonywaniu rozbudowy drogi powiatowej nr 4332P Łąkociny-Janków Zalesny odcinek (Sulisław-Janków Zalesny). wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji.

Inwestycja zlokalizowana jest w gminie Raszków, powiecie ostrowskim, województwie wielkopolskim.

2.3. Opis stanu istniejącego

Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Droga powiatowa nr 4332P Łąkociny – Janków Zalesny na odcinku objętym opracowaniem (odcinek Sulisław – Janków Zalesny) posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości

5,0 – 6,20 m, szerokość w liniach rozgraniczenia wynosi od 9,8 m do 19,7 m.

Na odcinku od km 1+408,00 do km 1+630,50 droga posiada przekrój półuliczny z chodnikiem z kostki brukowej betonowej zlokalizowanym po prawej stronie jezdni oddzielonym od niej krawężnikiem betonowym. Na tym odcinku przewiduje się pozostawienie istniejącego chodnika.

Na pozostałym odcinku tj. od km 0+000,00 do km 1+408,00 droga posiada przekrój drogowy z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami przydrożnymi, które znajdują się w bardzo złym stanie technicznym i wymagają gruntownej renowacji.

W km 1+352,00 zlokalizowany jest przepust z rur betonowych o średnicy 100 cm.

W liniach rozgraniczających drogi rosną drzewa, które w nie muszą być usunięte w związku z projektowaną przebudową. Wymagają natomiast zabiegów pielęgnacyjnych polegających na oczyszczeniu pni z odrostów oraz formowania koron.

Zjazdy do przyległych działek mają nawierzchnię gruntową.

Nawierzchnia jezdni znajduje się w złym stanie technicznym i wymaga gruntownej przebudowy, polegającej na poprawie parametrów geometrycznych w planie i profilu oraz oddzielenia ruchu kołowego od ruchu rowerowego celem poprawy bezpieczeństwa.

Odcinek drogi 5323P objęty opracowaniem jest drogą kategorii powiatowej, klasy Z (zbiorcza). Droga jest oznakowana jako droga z pierwszeństwem przejazdu. Droga obsługuje ruch tranzytowy i ruch lokalny o średnim natężeniu oraz komunikację publiczną.

2.4. Opis projektowanych rozwiązań

Parametry techniczne.

- klasa drogi – Z (przebudowa)
- kategoria ruchu – KR2
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość jezdni - 5,50 m na odcinku prostym (normatywne poszerzenia na łukach poziomych),
- szerokość ścieżki rowerowej – 2,0m,
- szerokość zjazdów – istniejąca,
- szerokość poboczy utwardzonych – 1,0 m

- Zakres prac obejmuje:

- poszerzenie jezdni i wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie krawężników na odcinkach o przekroju ulicznym i półulicznym,
- ścieków przykrawężnikowych z dwóch rzędów kostki brukowej betonowej,
- wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej,
- przebudowę skrzyżowań z innymi drogami,
- przebudowę systemu odwodnienia drogi,
- wykonanie oznakowania pionowego.

Nie projektuje się zmian w istniejącej organizacji ruchu, a jedynie uzupełnienie istniejącego oznakowania pionowego.

3. ORGANIZACJA RUCHU

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). Dokonano inwentaryzacji istniejących znaków pionowych i poziomych.

Znaki pionowe projektuje się jako średnie, odblaskowe z folią typu 2. Znaki należy umieścić na wysokości co najmniej 2,0 - 2,2m od nawierzchni nad którą znak zostanie ustawiony oraz w odległości min. 0,5m od krawędzi. Istniejące znaki zlokalizowane w nawierzchni projektowanej ścieżki rowerowej należy przestawić poza projektowaną nawierzchnię. Ponieważ projektowana ścieżka rowerowa przylega bezpośrednio do jezdni i nie można znaków usytuować po jej prawej stronie należy je ustawić na słupkach poza nawierzchnią z wysięgnikiem dł. min. 0,8 m, w taki sposób aby tarcza znaku znajdowała się nad ścieżką rowerową.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI NOWE				
lp	symbol znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	C-13/C-13a	2	1	1 słupek z wysięgnikiem
2	A-7	1	1	
	Suma	3	2	1 słupek z wysięgnikiem

Projektowane oznakowanie przedstawiono na rys. nr 2 „ Stała organizacja ruchu”

w skali 1: 500.

3.2 Oznakowanie poziome

OZNAKOWANIE PROJEKTOWANE						
lp.	symbol znaku	ilość	jednostka	m ² /mb	powierzchnia malowania	jednostka
1	P-4	362,0	mb	0,24	86,88	m ²
2	P-1e	67,0	mb	0,12	8,04	m ²
3	P-7c	1 217,0	mb	0,06	73,02	m ²
4	P-13	7,5	mb	0,2625	1,97	m ²
	Suma				169,91	m ²

Projektowane oznakowanie przedstawiono na rys. nr 2 „ Stała organizacja ruchu”

w skali 1: 500

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Przy ścieżce rowerowej na odcinku od km 1+200,00 do km 1+408,00

projektuje się balustradę ochronną U-11a długości 180,00 m.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na rys. nr 2 „ Stała organizacja ruchu”

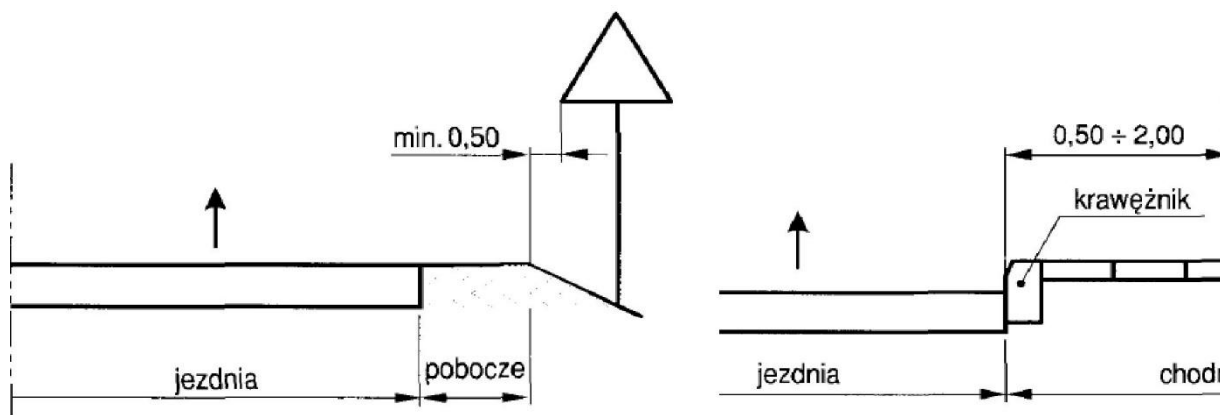
w skali 1: 500.

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1 Oznakowanie pionowe

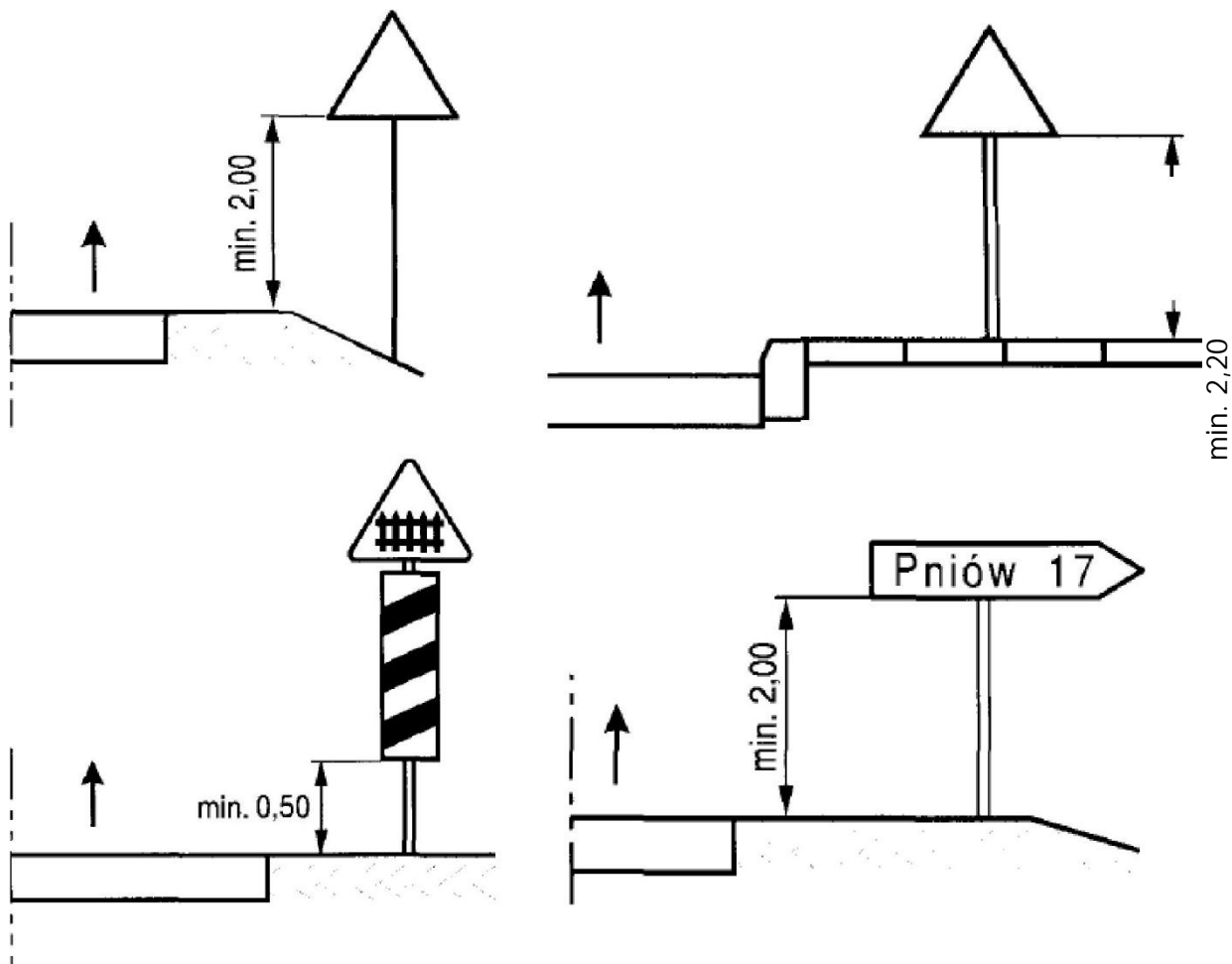
Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”, zgodnie z którym zaprojektowano organizację ruchu. 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).



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.

4.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości $> 1,5$ 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.

Projektant: