

OBSŁUGA INWESTYCJI BUDOWLANYCH
mgr inż. WITOLD BROZIS
os. Prymasa Wyszyńskiego 1/24; 63-000 Środa Wielkopolska

PROJEKT
stałej organizacji ruchu

Budowa ścieżki pieszo-rowerowej
łączącej Brodowo ze Środą Wielkopolską

Środa Wielkopolska, listopad 2019 roku

OPIS TECHNICZNY
do projektu stałej organizacji ruchu: Budowa ścieżki pieszo-rowerowej
łączącej Brodowo ze Środą Wielkopolską.

1.Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na zlecenie Inwestora – Gmina Środa Wielkopolska

2.Dane do projektowania

- ⤴ Aktualna mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- ⤴ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729).
- ⤴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181).
- ⤴ Wizja lokalna w terenie
- ⤴ Uzgodnienia z Zamawiającym.

3.Przedmiot opracowania

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu opracowano celem należytego oznakowania projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej

4.Wprowadzone rozwiązania

Projektowana ścieżka łączyć będzie Brodowo ze Środą Wielkopolską. Początek trasy ścieżki rozpoczyna się przy Drodze Krajowej nr 11 w m. Brodowo a kończy przy nowo projektowanej obwodnicy Środy Wielkopolskiej. Łączna długość ścieżki to 2360 mb. Nawierzchnia ścieżki bitumiczna minimalizująca opory toczenia i drgania, obramowana obrzeżem betonowym. Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej nie powinno przekraczać 5%. Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej powinno być jednostronne i wynosić od 2% i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej. Szerokość dwukierunkowej drogi pieszo – rowerowej wynosi 3,0 m. Dla drogi pieszo-rowerowych o wspólnej powierzchni ruchu, pieszy jest słabszym uczestnikiem ruchu, dlatego taką drogę pieszo-rowerową traktujemy jako chodnik, z

którego również korzystają rowerzyści, a nie jako drogę rowerową. Droga pieszo-rowerowa ma priorytet w stosunku do zjazdów indywidualnych.

5. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego

Na przedmiotowym odcinku nie ma oznakowania pionowego i poziomego.

6. Znaki drogowe projektowane

Oznakowanie poziome

należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik nr 2 – Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach) oraz obowiązującymi wytycznymi w zakresie oznakowania poziomego i jego odbioru.

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowego malowania farbami do znakowania dróg miejskich posypanymi kulkami szklanymi refleksyjnymi..

Kształty symboli roweru P-23 i pieszych P-26 oraz oznakowania przejazdu dla rowerów połączonego z przejściem zgodne z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”

Oznakowanie pionowe

Zastosowano znaki pionowe małe (M) C-13/16 , C-13a/16a folia odblaskowa typ 1,
D-6b folia odblaskowa typ 2.

W końcowym odcinku ścieżki przy rzece Moskawa zastosowano elementy bezpieczeństwa ruchu w postaci barier drogowych U-12a na dł. 48 mb.

1. Inne zagadnienia

- ▲ Lokalizację znaków i tablic podaną na planach sytuacyjnych należy traktować jako orientacyjną z tolerancją praktycznego przesunięcia rzędu kilku metrów. Wprowadzone oznakowanie organizacji ruchu należy poddać obserwacji dla przeprowadzenia ewentualnej korekty w projekcie.
- ▲ Całość robót prowadzonych w pasie drogowym należy wykonać zgodnie z obowiązującymi Rozporządzeniami Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729), Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181) oraz przedmiotowym projektem.

Sporządził