

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Egz. Nr:.....

Nazwa zamierzenia budowlanego:

Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej i ul. Torfowej w Gostyniu

Adres obiektu budowlanego: woj. Wielkopolskie, Powiat Gostyński, Gmina Gostyń

Kat. obiektu budowlanego: IV, XXV

Pozostałe dane adresowe: Jednostka ewidencyjna: 300402_4
Obręb: 0001 Gostyń
Dz. nr 2436/2

Inwestor: Powiat Gostyński
ul. Wrocławska 256
63-800 Gostyń

Zespół autorski:

BRANŻA	STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	SPECJALNOŚĆ	DATA I PODPIS
Drogowa	Projektant	mgr inż. Krzysztof Nawrocki	WKP/0134/POOD/19	Projektowanie bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	

Data opracowania: czerwiec 2024

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Cel opracowania
4. Stan istniejący
5. Stan projektowany
6. Projektowane oznakowanie
7. Przewidywany termin wprowadzenia proj. organizacji ruchu
8. Wytyczne wykonania oznakowania
9. Uwagi końcowe

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 1 Plan orientacyjny

Rys. nr 2 Plan stałej organizacji ruchu skala 1:500

III. KARTA UZGODNIENIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z poprawą bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej i ul. Torfowej w Gostyniu.

Inwestycja zlokalizowana jest na ul. Wrocławskiej w Gostyniu, gmina Gostyń, powiat gostyński, województwo wielkopolskie.

Przedmiot inwestycji pokazano na Rys. nr 1 *Plan orientacyjny*.

<u>Inwestor:</u>	Powiat Gostyński, ul. Wrocławska 256, 63-800 Gostyń
<u>Jednostka Projektowa:</u>	KD-Projekt Krzysztof Nawrocki ul. Wacława Roszczaka 2 63-860 Pogorzela

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- uzgodnienia i ustalenia z Inwestorem,
- wizja lokalna,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),
- „Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” wprowadzonej Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 6 czerwca 1990 r. (MP Nr 24, poz. 184),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie 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 (poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz.602 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).

3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu po zakończeniu wykonania chodnika.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6,20m. Droga posiada przekrój drogowy. Po lewej stronie jezdni znajduje się chodnik wraz z drogą dla rowerów o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Na omawianym terenie brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W obrębie inwestycji występuje tylko oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnej P-1b.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Parametry techniczne drogi

• Kategoria drogi	powiatowa
• Klasa techniczna	Z, Zbiorcza
• Przekrój drogi	1 x 2
• Prędkość do projektowania	40 km/h
• Przekrój poprzeczny	uliczny
• Szerokość jezdni	ok. 6,20m
• Szerokość chodnika	1,80m
• Spadek chodnika	jednostronny 2,0%

5.2 Rozwiązania sytuacyjne

W ramach projektu przewidziano wykonanie chodnika oraz przejścia dla pieszych. Zaprojektowano fragment chodnika przy krawędzi jezdni o szerokości 1,80m i o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Chodnik od strony jezdni należy ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x30x100cm, a z drugiej strony obrzeżem betonowym 8x30x100cm. Od strony ul. Torfowej chodnik zakończyć opornikiem betonowym o wymiarach 12x25x100cm. Zaprojektowane zostało przejście dla pieszych, przed nim strefę oczekiwania o szerokości 2,5m. W obrębie przejścia dla pieszych należy zastosować obniżony krawężnik betonowy o wymiarach 15x30x100cm, wyniesiony na $h=2,0\text{cm}$. Zaprojektowano humusowanie terenów zielonych wraz z obsianiem trawą.

6. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

6.1 Oznakowanie poziome

Zaprojektowane zostało przejście dla pieszych, oznaczone znakiem poziomym P-10. Przed przejściem dla pieszych, z obu stron zastosowano linię warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów P-14. Zastosowano linie segregacyjne: podwójną linię ciągłą P-14 przed przejściem dla pieszych oraz w odpowiednim miejscu linię przerywaną P-1e.

Oznakowanie poziome należy wykonać za pomocą malowania **grubowarstwowego** koloru białego.

6.2 Oznakowanie pionowe

Przed projektowanym przejściem dla pieszych zastosowano znak D-6, odpowiednio na słupku lub na wysięgniku.

7. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona do końca IV kwartału 2024 r.

8. WYTICZNE WYKONANIA OZNAKOWANIA

Oznakowanie przedstawione zostało w formie symboli graficznych odpowiadających poszczególnym kategoriom znaków wraz z obowiązującą numeracją podaną w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wszystkie znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono wraz z numeracją na rys. nr 2.

Wszystkie projektowane znaki należy wykonać według wzorów i wymiarów podanych w „Warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach” uwzględniając grupę wielkości znaków. Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy średnich.

Znaki należy umieszczać zgodnie z lokalizacją podaną na planie sytuacyjnym z uwzględnieniem czynników wpływających na możliwość ich zauważenia i odczytania przez uczestników ruchu czyli obecność obiektów budowlanych, drzew, krzewów i urządzeń w pasie drogowym mogących zasłaniać znaki oraz widoczność poprzeczną na skrzyżowaniach i na łukach poziomych.

Wymiary i szczegółowe zasady stosowania oznakowania poziomego podane są w załączniku nr 2 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 (Dz. U. Nr 220 poz. 2181).

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią.

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej II generacji. Trwałość znaków 10 lat.

Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Znaki należy ustawić na wysokości 2,20 m od poziomu krawędzi jezdni bądź nawierzchni chodnika. Jeżeli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki to dolna krawędź niżej położonego znaku powinna znajdować się na w/w wysokości (dotyczy to również tabliczek pod znakami). Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5 m.

Tabela 1. Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D (wymiarów podano w mm)

Grypa znaków	Symbol	Kategorie znaków				
		A	B	C	D	
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne	
		Długość boku	Średnica		Długość podstawy	Wysokość (n=0,1,2)
Wielkie	W	1200	1000		1200	1200+300n
Duże	D	1050	900		900	900+225n
Średnie	S	900	800		600	600+150n
Małe	M	750	600		600	600+150n
Mini	MI	600	400		400	400+10

Szczegółowe rozmieszczenie znaków drogowych zostało pokazane na planach sytuacyjnych.

9. ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH I UWAGI KOŃCOWE

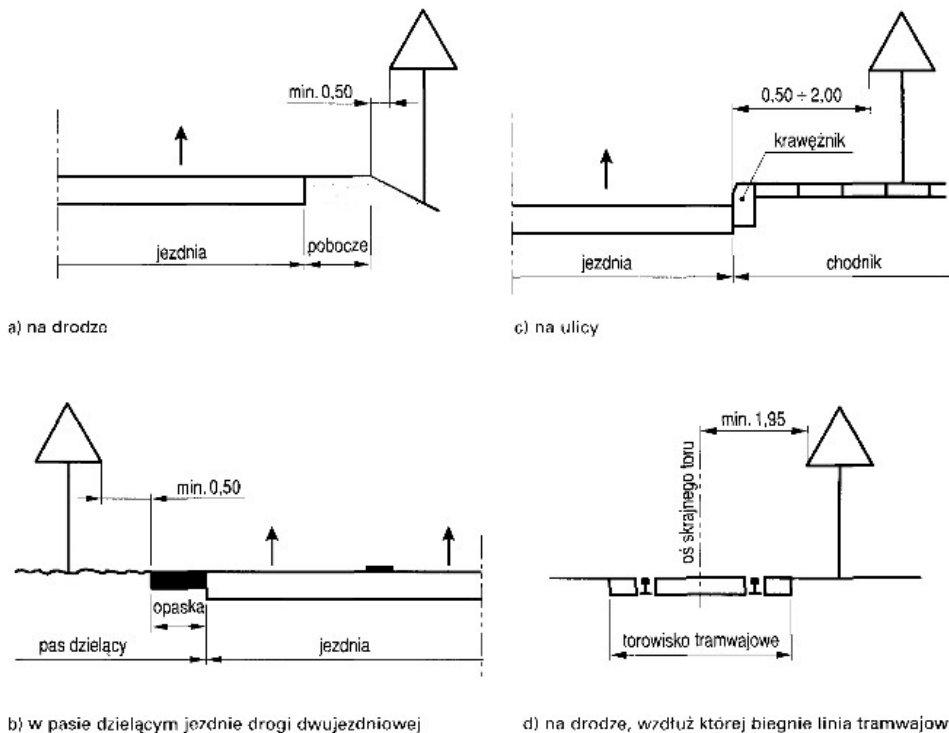
Odległości i wysokości umieszczania znaków pionowych powinny odpowiadać „Szczegółowym warunkom technicznym znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkom ich umieszczania na drogach” oraz powinny być umieszczone w miejscu dobrej widoczności, aby nie ograniczały widoczności.

Uwagi:

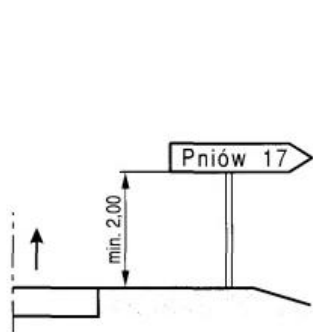
- Minimalna szerokość jezdni na zwężonym odcinku drogi ze względu na bezpieczeństwo i szerokość samochodu nie może być mniejsza niż 2,50m,
- Znaki na drogach z poboczem umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi drogi nie była mniejsza niż 0,50m. Gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi znak powinien być umieszczony:
 - na drogach z poboczami gruntowymi – na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50m od krawędzi jezdni,
 - na ulicach w odległości 0,50 – 2,0m od krawędzi jezdni.
- Znaki drogowe powinny być umieszczone na wysokości:
 - 2,0m wyjątkowo 1,50m przy braku ruchu pieszych,
 - 2,2m w przypadku umieszczenia znaku w chodniku.

Przykładowe schematy umieszczania znaków drogowych przedstawiają następujące rysunki:

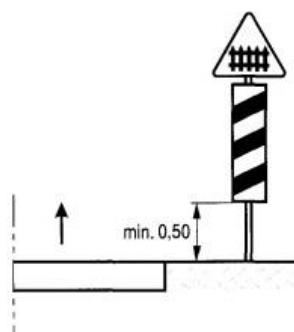
a) Odległość znaków od krawędzi jezdni



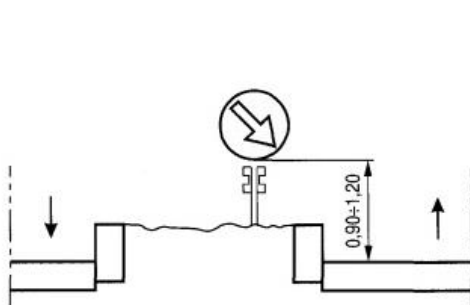
b) Wysokość umieszczania znaków drogowych



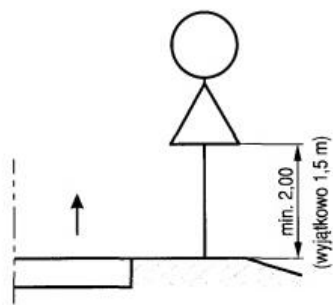
d) E-3 na drogach



e) G-1 na drogach



f) na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu



g) dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice

II. Karta uzgodnienia

KARTA OPINII I UZGODNIENÍ
Do projektu stałej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót: „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej i ul. Torfowej w Gostyniu”
Inwestor: Powiat Gostyński, ul. Wrocławska 256 , 63-800 Gostyń

Projektant: