



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: 681

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Przebudowa drogi nr 5297P na odc. od m.
Kotowiecko do granicy powiatu ostrowskiego
w m. Głóski o dł. ok. 2700 (ścieżka rowerowa na
odc. dł. ok. 450m)**

Adres obiektu budowlanego:

Województwo **Wielkopolskie**,
Powiat **Ostrowski**,
Gmina **Gmina Nowe Skalmierzyce**,
Obręb **GŁÓSKI**, Numer działki **66**

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: **12.12.2020 - 22.02.2022**

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

Data opracowania: październik 2020r.

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 oznakowania z inwentaryzacją	- 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,
- inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020r. poz. 110 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz.U z 2019r. poz.2310),
- 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 177z 2017r. poz. 748),
- 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. z 2019r. poz. 2311).

2.2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu wprowadzonej po wykonaniu przebudowy drogi 5297P Kotowiecko - Głóski (polegającej na wykonaniu ścieżki rowerowej na odc. ok. 450m w m. Głóski) 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, gm. Nowe Skalmierzyce.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy drogi powiatowej nr 5297P Kotowiecko - Głóski. Przebudowa polegać będzie na wykonaniu ścieżki rowerowej na odcinku ok. 450m od końca obecnie budowanej ścieżki do granicy powiatu ostrowskiego. W stanie istniejącym na obszarze objętym opracowaniem występuje pobocze, rowy przydrożne oraz zieleń.

Otoczenie drogi stanowią łąki i pola uprawne, oraz fragmentaryczna zabudowa jednorodzinna / zagrodowa.

Oznakowanie poziome na jezdni drogi oraz oznakowania pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone. Na omawianym terenie nie występują przystanki komunikacji zbiorowej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres prac związanych z przebudową drogi obejmować będzie wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej i szer. 2,0m. Projektowany układ wymusił zmianę oznakowania pionowego. Projekt organizacji ruchu zakłada likwidację znaku A-7 mini oraz przeniesienie oznakowania C-13 mini oraz C-13 mini wraz ze słupkami w nowe miejsce, zgodnie z planem sytuacyjnym.

3.1 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie poziome zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020r., poz. 110 ze zm.) 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. 2019 r., poz. 2311).

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE ZNAKÓW PIONOWYCH:

- Znaki pionowe regulujące ruch rowerzystów projektuje się jako mini.
- Lica znaków należy pokryć folią odblaskową typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach 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

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
C-13a			Przeniesione		mini					1
C-13			Przeniesione		mini					1
E-18a			Istniejące		średni					1
A-7			Do likwidacji		mini					1
C-13a			Do przeniesienia		mini					1
C-13			Do przeniesienia		mini					1
C-9			Istniejące		średni					2
A-30			Istniejące		średni					2
T-18a			Istniejące		średni					2
A-1			Istniejące		średni					1
B-34			Istniejące		średni					1
B-33			Istniejące		średni					2
F-3a			Istniejące		średni					2
E-17a			Istniejące		średni					1

Tablice przewidziane do przeniesienia = 2

Słupki przewidziane do przeniesienia = 2

Tablice do likwidacji = 1

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020r., poz. 110 ze zm.) 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. 2019 r., poz. 2311).

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie poziome występuje na jezdni. Projekt zakłada wykonanie kontynuacji oznakowania P-23 w ilości 9szt.

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

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego stwierdzono konieczności wprowadzenia elementów podnoszących bezpieczeństwo drogowe na omawianym obszarze.

Analizując projekt przebudowy drogi stwierdzono konieczności zastosowania balustrady w miejscu przebudowy / wydłużenia przepustu drogowego [balustrada U-11a dł. 16,0m].

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 rowerzystów, 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 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 2003 r.