

SPIS ZAWARTOŚCI

PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
	<i>nr stron</i>
CZĘŚĆ OPISOWA	
▪ Opis do stałej organizacji ruchu	3
▪ Zestawienie oznakowania projektowanego	9
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
▪ Plan orientacyjny, (skala 1:10 000) - rys. nr 1	11
▪ Projektowana organizacja ruchu, (skala 1:500) – rys. nr 2/1 - 2/3	13

OPIS TECHNICZNY

do stałej organizacji ruchu

1. Dane Ogólne

1.1 Inwestor

Gmina Nowa Wieś Wielka

ul. Ogrodowa 2, 86-060 Nowa Wieś Wielka

1.2 Podstawy opracowania

Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Umowa z Inwestorem
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2022 poz. 988 t.j.) z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2021r. poz. 2351)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 124)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity Dz. U. z 2019 poz. 2311)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. „W sprawie znaków i sygnałów drogowych” (tekst jednolity Dz. U. z 2019 poz. 2310)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (teks jednolity Dz.U. 2017 poz. 784)

1.3 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy drogi gminnej nr 050777C do oczyszczalni ścieków w Brzozie, gmina Nowa Wieś Wielka. W ramach opracowania zaprojektowano nową konstrukcję drogi wraz z obustronnymi poboczeniami, zjazdy indywidualne. Projekt przewiduje budowę kanału teletechnicznego wraz z przebudową wodociągu oraz wykonaniem oświetlenia.

Projekt sytuacyjny przewiduje budowę drogi dojazdowej do oczyszczalni ścieków o szerokości 6,0m wraz z poszerzeniami na łukach oraz obustronnymi poboczeniami 0,75m wykonanymi z kruszywa. Projektowaną geometrię w planie dostosowano do istniejącego pasa drogowego. W miejscach gdzie ten pas był za wąski przewidziano poszerzenia i podziały działek.

Tereny przyległe do planowanej inwestycji stanowią teren:

- zabudowany (obszar miejscowości Brzoza) obejmujący budownictwo jednorodzinne,
- niezabudowany (obszar za miejscowością Brzoza) obejmujący tereny niezagospodarowane, rolne i leśne.

Planowane roboty polegają na:

- Obsłudze geodezyjnej,
- rozbiórce elementów kolidujących z nowym układem drogowym,
- zabezpieczeniu infrastruktury podziemnej,
- wykonaniu robót ziemnych,
- wykonaniu koryta pod projektowane nawierzchnie,
- regulacji wysokościowej lub wymianie urządzeń obcych,
- budowie oświetlenia,
- wykonaniu przebudowy elementów branży sanitarnej,
- wykonanie przebudowy sieci teletechnicznej oraz budowy kanału teletechnicznego,
- wykonaniu podbudowy pod projektowane nawierzchnie wraz z profilowaniem,
- wykonaniu kolejnych warstw nawierzchni,
- pracach wykończeniowych,
- uporządkowaniu terenu i zagospodarowaniu terenów zielonych,
- wprowadzeniu docelowej organizacji ruchu.

1.4 Stan istniejący

Obszar inwestycji zlokalizowany jest w południowo wschodniej części wsi Brzoza. Droga od początku opracowania, tj. km 0+000 przebiega w kierunku południowo – wschodnim. Teren istniejący w sąsiedztwie projektowanej drogi jest obecnie częściowo zagospodarowany. Opracowanie rozpoczyna się na wysokości działki nr 86/10, naprzeciwko posesji nr 1a przy ul. Powstańców Wielkopolskich, a kończy się na wysokości działki 264/5 przy oczyszczalni ścieków.

Odwodnienie jest zapewniane w sposób powierzchniowy poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni na przyległy teren.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię utwardzoną asfaltową tylko na odcinku ok 200m. Na pierwszym odcinku ok. 250 m to droga polna gruntowa, a na odcinku poza nawierzchnią asfaltową posiada nawierzchnię z kruszywa. Jest drogą na obszarze wiejskim i znajduje się w obszarze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz pełni rolę dojazdową do posesji zlokalizowanych wzdłuż ulicy, jako dojazd do oczyszczalni ścieków w Brzozie oraz do punktu rekreacji.

W obrębie objętym inwestycją stwierdzono występowanie uzbrojenia podziemnego:

- sieci sanitarnej,
- sieci wodociągowej,
- sieci energetycznej.

1.5 Rozwiązanie sytuacyjne

Podstawowe parametry przyjęte w projekcie:

• Kategoria administracyjna	gminna (nr 050777C)
• Klasa	L
• Kategoria ruchu	KR-3
• Prędkość projektowa	50 km/h
• Szerokość jezdni	6,0 - 7,8m

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy drogi dojazdowej do oczyszczalni ścieków w Brzozie. Rozbudowa ma na celu poprawę dojazdu do oczyszczalni ścieków oraz budynków mieszkalnych znajdujących się w sąsiedztwie drogi. Projektuje się rozbudowę na długości około 1100m.

Projekt sytuacyjny przewiduje budowę drogi dojazdowej do oczyszczalni ścieków o szerokości 6,0m wraz z poszerzeniami na łukach oraz obustronnymi poboczeniami 0,75m

wykonanymi z kruszywa. Projektowaną geometrię w planie dostosowano do istniejącego pasa drogowego. W miejscach gdzie ten pas był za wąski przewidziano poszerzenia i podziały działek. Jezdnia zostanie wykonana z mieszanek mineralno asfaltowych. Zaprojektowano również zjazdy do posesji o nawierzchni z kostki betonowej obramowane od strony jezdni krawężnikiem wjazdowym. Zjazdy na pola zostaną wykonane z mieszanki mineralno asfaltowej. W celu zapewnienia przejezdności pojazdom ciężkim zastosowano poszerzenia na łukach w obrębie skrzyżowań. Poszerzenie zostanie wykonane o nawierzchni z kostki kamiennej obramowanej krawężnikiem kamiennym (mniejszy łuk) oraz betonowym (większy łuk). W ramach rozbudowy planuje się również przebudowę/przedłużenie istniejących przepustów. Zadanie obejmuje również wycinkę drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją.

2. Warunki ruchu

Projektowany układ zlokalizowany jest w Brzozie na drodze gminnej nr 050777C. Droga ta posiada nawierzchnię utwardzoną tylko na początkowym odcinku (od 2-ego skrzyżowania). Na omawianej drodze występuje oznakowanie pionowe, które przedstawiono na rysunku nr 2.

3. Projektowana organizacja ruchu

3.1 Przyjęty system organizacji ruchu

Droga gminna nr 050777C zlokalizowana jest w obszarze zabudowanym w gminie Nowa Wieś Wielka. Prędkość obowiązująca na omawianej drodze wynosi 50 km/h. Zaprojektowano oznakowanie poziome, pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zmiany na drodze gminnej:

- wprowadzenie znaków D-1 na ul. Powstańców Wielkopolskich, (analogicznie odwołanie pierwszeństwa na projektowanej drodze)
- Odwołanie pierwszeństwa na ul. Powstańców Wielkopolskich (skrzyżowanie nr 2) (wprowadzenie znaków D-1 na projektowanej drodze),
- wprowadzenie barier U-14a na całej długości rowu i w obrębach przepustów,
- wprowadzenie tablic U-3c/d na ostrym łuku w planie,
- wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30km/h wraz z B-25 i znaku A-4 na odcinku od skrzyżowania nr 1 z Powstańców Wielkopolskich do skrzyżowania nr 2
- wprowadzenie znaku B-42 za ostrymi łukami w planie,
- wprowadzenie znaków A-30 z tabliczką "zmiana nawierzchni" na końcu opracowania
- tylko droga gminna, łącznik do oczyszczalni nie wymaga postawienia tego znaku.

Lokalizacje znaków przedstawiono na planie sytuacyjnym rys. nr 2 oraz wskazano ilość znaków projektowanych, likwidowanych oraz do przeniesienia w wykazie oznakowania.

Oznakowanie poziome i pionowe należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 784).

3.2 Istniejące oznakowanie

Na obszarze objętym opracowaniem występuje oznakowanie pionowe oraz urządzenie bezpieczeństwa ruchu, które zostały przedstawione na rys. 2 w kolorze szarym.

3.3 Oznakowanie pionowe

Do oznakowania drogi należy zastosować znaki z grupy wielkości:

- małe - jak na drogach gminnych
- średnie - znaki A-7.

Znaki pionowe należy ustawić w taki sposób, aby nie były zasłaniane przez obiekty budowlane, drzewa, krzewy i urządzenia. Tarcze znaków skierowane do użytkowników jezdni powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni (odblaskowe – ok. 5%). Znaki należy umieszczać na poboczu drogi lub na chodniku w taki sposób aby umożliwiać swobodny ruch pieszych. Odległość tarczy znaku lub tabliczki od krawędzi jezdni powinna wynosić 0,5m. Na chodniku znaki należy umieszczać w odległości min. 0,5m do 2,0m od krawędzi jezdni.

Znaki drogowe należy ustawić na wysokości zgodnej z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, tj. na wysokości min. 2,2m.

Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaku, umożliwiającej jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy zastosować folię odblaskową typu „1” (z wyjątkiem znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a i D-6b, które należy wykonać z folii odblaskowej typu "2").

Lokalizacja projektowanych znaków została przedstawiona, na planie sytuacyjnym.

Szczegółowe zestawienie znajduje się w załączonym do projektu wykazie oznakowania.

3.4 Oznakowanie poziome

Na obszarze objętym opracowaniem projektuje się oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych, krawędziowych oraz znaków poprzecznych. Linie Segregacyjne P-4, P-1e, P-6, zaprojektowano tylko w obrębie skrzyżowań i miejsc niebezpiecznych. Linie Krawędziowe zastosowano na całym projektowanym odcinku drogi poza miejscami w których występuje krawężnik. Znaki poprzeczne zastosowano przy skrzyżowaniach - Linia P-13.

4. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

W planowanej inwestycji zaprojektowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci barier drogowych U-14a w obrębie przepustów i przy zlokalizowanym wzdłuż drogi rowie, którego głębokość wynosi 1,4 - 1,8m oraz tablic kierujących U-3c/d. Bariery zostały umieszczone w gruncie.

5. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu w strefie projektowanej budowy, przewiduje się na dzień zakończenia prac drogowych związanych z realizacją w/w inwestycji liniowej. Dokładny termin zostanie określony w zatwierdzeniu organizacji ruchu. Szacunkowy termin wprowadzenia organizacji ruchu to I-IV kwartał 2023r.

6. Zestawienie oznakowania

Oznakowanie pionowe

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
T-0	Projektowane	małe	2
B-42	Projektowane	małe	1
B-25	Projektowane	małe	2
B-33	Projektowane	małe	2
A-4	Projektowane	małe	2
D-2	Projektowane	małe	1
A-7	Projektowane	średnie	2
A-30	Projektowane	małe	2
D-1	Projektowane	małe	2

Razem szt.=
16

Konstrukcje wsporcze

Nazwa	Stan	Szt.
Słupki	Projektowane	10

Razem szt.=
10

Oznakowanie poziome

Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-1b	Projektowane	599.399	23.98
P-7d	Projektowane	1594.6659	191.36
P-7c	Projektowane	110.5982	6.63
P-6	Projektowane	58.2952	4.66
P-4	Projektowane	192.6852	46.24
P-1e	Projektowane	23.1989	2.78
P-13	Projektowane	13.9769	3.67

Całkowita pow. malowania [m²]= 279.32
Całkowita pow. malowania 2 [m²]= 0.00
Łącznie pow. malowania [m²]= 279.32

Urządzenia bezpieczeństwa

Nazwa	Stan	Dł./Szt.
U-14a	Projektowane	867.42
U-3d 2400mm	Projektowane	1
U-3c 3000mm	Projektowane	1

7. Uwagi końcowe

- Należy bezwzględnie przestrzegać ustaleń zawartych w uzgodnieniach.
- Oznakowanie poziome i pionowe należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 784).
- Wielkość tabliczek należy dostosować do wielkości znaków informacyjnych, zgodnie z wymogami rozporządzenia.
- Wszystkie roboty objęte niniejszym projektem należy wykonywać zgodnie z warunkami określonymi w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych stanowiących część składową niniejszej dokumentacji projektowej oraz zgodnie z wymaganiami norm i innych przepisów związanych, wykazanych w tych Specyfikacjach.
- Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. (tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 784), jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadomi organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego Komendanta Policji, o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzeniem organizacji ruchu.

Projektant:

Opracowanie:

.....
mgr inż. Paweł Szczuraszek

.....
mgr inż. Maciej Feder