

SPIS TREŚCI

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	2
1. ZESPÓŁ PROJEKTOWY	2
2. ZATWIERDZENIE STAROSTY CZARNKOWSKO - TRZCIANECKIEGO.....	3
3. UZYSKANE OPINIE	4
3.1. Urząd Gminy Czarnków.....	4
4. OPIS TECHNICZNY	5
4.1. Przedmiot opracowania	5
4.2. Zleceniodawca.....	5
4.3. Jednostka projektowa	5
4.4. Cel opracowania.....	5
4.5. Podstawa opracowania	5
4.6. Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm.....	6
4.7. Podstawowy zakres inwestycji.....	6
4.8. Projektowane parametry techniczne.....	7
4.9. Termin realizacji	7
4.10. Natężenie ruchu	7
5. ORGANIZACJA RUCHU	8
5.1. Oznakowanie pionowe	8
5.2. Oznakowanie poziome	8
5.3. Urządzenia BRD.....	8
6. WYMAGANIA TECHNICZNE	9
6.1. Oznakowanie pionowe	9
7. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE.....	11

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Projektant (branża drogowa): *mgr inż. Rufin JARKA*

Opracował (branża drogowa): *mgr inż. Rufin JARKA*

Sprawdzający (branża drogowa): *inż. Adam CHMIELEWSKI*

Czarnków, lipiec 2020 r.

2. ZATWIERDZENIE STAROSTY CZARNKOWSKO - TRZCIANECKIEGO

3. UZYSKANE OPINIE

3.1. Urząd Gminy Czarnków

4. OPIS TECHNICZNY

4.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla tematu: „**Przebudowa drogi gminnej ul. Parkowej w m. Gębice**”. Planowana inwestycja drogowa zlokalizowana jest w całości na terenie województwa wielkopolskiego, w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim, na obszarze Gminy Czarnków w miejscowości Gębice.

4.2. Zleceniodawca



Gmina Czarnków
ul. Rybaki 3
64-700 Czarnków

4.3. Jednostka projektowa



Biuro Inżynierii Lądowej „EUROSTRADA” Rufin Jarka
ul. Przemysłowa 5/19
64-700 Czarnków

4.4. Cel opracowania

Celem opracowania jest przygotowanie materiałów do uzyskania opinii właściwych organów oraz zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu dla przedmiotowego zadania.

4.5. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej dla tematu: „**Przebudowa drogi gminnej ul. Parkowej w m. Gębice**” jest umowa nr IGROŚ.7011.12.2020

zawarta w dniu 06.05.2020 r. pomiędzy Gminą Czarnków, a Biurem Inżynierii Lądowej EUROSTRADA Rufin Jarka.

Materiały, na których oparto się podczas prac projektowych to:

- zasadnicza mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- ogólna inwentaryzacja elementów znajdujących się na terenie planowanej inwestycji,
- obowiązujące przepisy prawne i techniczne,
- spotkania i uzgodnienia robocze pomiędzy Zamawiającym a Jednostką Projektową.

4.6. Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm

Poniższy spis zawiera podstawowe akty prawne i normy zastosowane lub cytowane w dokumentacji:

- 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 (Dz.U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017, poz. 784 z późn zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. 2018, poz.1202, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2018, poz. 2068 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018, poz. 1990, z późn. zm.).
- Komentarz do warunków technicznych jakim powinny opowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniem. Część I – Wprowadzenie. Część II – Zagadnienia techniczne. „Transprojekt – Warszawa” 2000 r. i 2002 r.

4.7. Podstawowy zakres inwestycji

Opracowanie dokumentacji projektowej pod nazwą: „**Przebudowa drogi gminnej ul. Parkowej w m. Gębice**” obejmuje swoim zakresem następujące prace:

- częściową rozbiórkę elementów dróg i nawierzchni jezdni w niezbędnym zakresie,

- przebudowę jezdni o nawierzchni asfaltowej,
- utwardzenie poboczy, poprzez wzmocnienie oraz uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie,
- wzmocnienie zjazdów o nawierzchni bitumicznej oraz z kostki betonowej,
- wykonanie chodnika o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- wprowadzenie urządzeń BRD i oznakowania pionowego.

4.8. Projektowane parametry techniczne

Projektowana inwestycja została zaprojektowana z wykorzystaniem następujących parametrów technicznych:

- kategoria administracyjna: droga gminna publiczna,
- klasa techniczna drogi: D – dojazdowa,
- prędkość projektowa: 30 km/h dla drogi klasy D,
- przekrój poprzeczny: 1x2,
- typ przekroju: półuliczny
- szerokość pasa ruchu: 2,50 m,
- szerokość jezdni: 5,00 m,
- szerokość pobocza: 0,75 m,
- szerokość chodnika 2,00 m,
- odwodnienie: powierzchniowo na przyległy teren zielony oraz do istniejących urządzeń odwadniających.

4.9. Termin realizacji

Projektowana docelowa organizacja ruchu wprowadzona będzie po wykonaniu robót nawierzchniowych związanych z remontem jezdni i chodnika. Organizacja ruchu zostanie wprowadzona w terminie **do 31.12.2021 r.** Dokładny termin wprowadzenia organizacji ruchu określi Inwestor.

4.10. Natężenie ruchu

Planowane roboty budowlane w pasie drogi gminnej nie będą miały wpływu na natężenie ruchu.

5. ORGANIZACJA RUCHU

5.1. 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 Rozporządzeniem 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 z późniejszymi zmianami).

Projektowane oznakowanie przedstawiono na Rys. 2 „Plan stałej organizacji ruchu”.

Projekt organizacji ruchu wykonano w oparciu o następujące zasady:

- Lica projektowanych znaków należy pokryć folią odblaskową II generacji,
- Tablice projektowanych znaków pionowych, przyjęto z grupy M – małe,
- Znaki należy ustawić w odległości zapewniającej zachowanie skrajni drogowej z uwzględnieniem odległości wynikających z przepisów prawa.

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie projektowanych znaków:

Lp.	Nr znaku	Ilość		Uwagi
		Tablic	Słupków	
Nowe znaki do ustawienia z grupy Małe				
3	U-9a	1	1	
4	U-9b	1	1	
SUMA		2	2	

5.2. Oznakowanie poziome

Projekt stałej organizacji ruchu nie zakłada wprowadzenia oznakowania poziomego.

5.3. Urządzenia BRD

Projekt stałej organizacji ruchu przewiduje montaż barier segmentowych rurowych U-12a o wysokości 1,10 m ponad poziom chodnika. Bariery wykonane z poręczy stalowej \varnothing 60,3 mm oraz poprzeczki stalowej \varnothing 48,3 mm. Łączna długość barier przewidziana w projekcie wynosi 20,00 mb.

6. WYMAGANIA TECHNICZNE

6.1. Oznakowanie pionowe

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość zaprojektowani zgodnie z „Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		długość podstawy
					wysokość (n=0, 1, 2)
małe	M	750	600		600
					600 + 150 n

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Wysokość umieszczania znaków:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	Poza obszarami zabudowanymi	W obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu ²⁾ C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające ¹⁾ G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ⁴⁾	min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E – tablice przeddrogowskazowe E-1, – drogowskazy tablicowe E-1, – tablice szlaków drogowych E-14,	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ min. 1,00 ⁵⁾
E – znaki szlaku drogowego E-15, E-16, – tablice kierunkowe E-13, – tablice miejscowości E-17a, E-18a, – drogowskazy w kształcie strzały – małe E-4, – drogowskazy do obiektu E-5÷E-12, E-19÷E22,	2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ – 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały – duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią ²⁾	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu ²⁾	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20

¹⁾ – z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m),

- 2) – z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni,
- 3) – znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych,
- 4) – z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m – na ulicach; 0,50 m – na pozostałych drogach),
- 5) – dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu,
- 6) – dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego,
- 7) – w przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości $0,50 \div 2,00$ m od krawędzi jezdni (zgodnie z usytuowaniem wskazanym na Rys. 2 „Plan stałej organizacji ruchu”).

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. 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 (folia odblaskowa 2 generacji).

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 o następujących parametrach:

Średnica zewnętrzna [mm]	Grubość ścianki [mm]	Masa 1 mb [kg/mb]
57,0	5,0	5,30

7. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE

Rys. 1	<i>Plan orientacyjny</i>	skala 1:5 000
Rys. 2	<i>Plan stałej organizacji ruchu</i>	skala 1:500