USŁUGI PROJEKTOWE, NADZORY BUDOWLANE



Ryszard Ruszkiewicz, Henryk Radolak Sp. c.

A.Bukowieckiej 8

64-000 Kościan

tel. 65 512 15 26 603 802 249



# **PROJEKT STAŁEJ**

# **ORGANIZACJI RUCHU**

OBIEKT: **PRZEBUDOWA ULICY POLNEJ**

**w CZEMPINIU**

ZAMAWIAJĄCY : Gmina Czempiń

z siedzibą przy ul.24 Stycznia 25

64-020 Czempiń

BRANŻA : drogowa

PROJEKTANT: mgr inż. R.Ruszkiewicz

nr ewid. upr. proj. 313/81/Lo

## 

Kościan wrzesień 2013 r.

**SPIS DOKUMENTACJI**

**I. Część formalno – prawna**

1. Strona tytułowa .......................................................................... 1

2. Zawartość teczki ......................................................................... 2

3. Karta uzgodnień………. …………………………...................... 3

4. Uprawnienia projektowe………………………………………...4

5. Zaświadczenie WOIIB w Poznaniu……………………………..5

**II. Część opisowo – obliczeniowa**

1. Opis techniczny........................................................................... 6

2. Zestawienie oznakowania pionowego…………………………. 9

3. Zestawienie oznakowania poziomego………………………….10

**III. Część rysunkowa**

1. Plan orientacyjny 1:10 000.............................................
2. [rys.nr 1]

2. Plan sytuacyjny 1:500…………. ................................... [ rys.nr 2]

**CZĘŚĆ OPISOWO -**

**OBLICZENIOWA**

Opis techniczny

do projektu stałej organizacji ruchu

Przebudowa ulicy POLNEJ w Czempiniu

1. **Podstawa opracowania.**

- Umowa zawarta z Gminą Czempiń w dniu 2 stycznia 2013 r.

- Podkłady sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500

Ustawa z dnia 21 marca 1985 „O drogach publicznych”

(tekst jednolity z 2004r. Dz.U. nr 204 poz.2086)

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. „Prawo o ruchu drogowym”

(tekst jednolity Dz.U. z 2005r. nr 108 poz.908)

- 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 177 poz.1729)

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z

dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 poz.1393)

wraz z załącznikami 1÷4 z dnia 23 grudnia 2003r. w sprawie szczegółowych

warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (załącznik do Dz.U. nr 220

poz. 2181)

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w

sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430)

- Ogólne specyfikacje techniczne GDDP

**2. Wymagania stawiane oznakowaniu**

Oznakowanie powinno spełniać następujące wymagania:

* Forma znaku, to znaczy jego kształt, wymiary i kolory powinny zwracać uwagę obserwatora i przekazywać zamierzoną informację.
* Lokalizacja znaku powinna gwarantować, że znajdzie się on w stożku ostrego widzenia użytkownika drogi, dla którego znak jest zaprojektowany, a znak będzie spostrzeżony dostatecznie wcześnie.
* Liczba zastosowanych znaków powinna być ograniczona do niezbędnego minimum. Nie mogą występować znaki o sprzecznych informacjach.
* Oznakowanie powinno być właściwie utrzymane w sposób zapewniający dobrą widoczność w każdych warunkach.
* Oznakowanie powinno być jednolite, tak pod względem form stosowanych znaków, jak i pod względem zasad stosowania; chodzi tu o bezwzględne przestrzeganie zasady, że dany znak jest stosowany w identyczny sposób i w analogicznych sytuacjach.

2.1 WYMAGANIA DLA ZNAKÓW PIONOWYCH

Znaki pionowe mają postać tarcz, lub tablic z symbolami i napisami. Niezależnie od wymagań, jakie powinny spełniać wszelkie znaki powinny one mieć następujące specyficzne cechy:

1. przyciąganie uwagi kierowcy przez:

* wyróżnianie się znaku lub grupy znaków z tła w taki sposób, aby kierowca zauważył znak dostatecznie wcześnie, biorąc pod uwagę prędkość jazdy,
* kierowanie uwagi kierowcy na znak/i, który powinien być odczytany jako pierwszy; cel ten można uzyskać przez operowanie wymiarami znaków, ich kontrastowością w stosunku do tła oraz umieszczeniem w stosunku do innych znaków

1. czytelność

* teoretyczna mierzona odległością, z której znak może być odczytany przy nieograniczonym czasie obserwacji,
* praktyczna mierzona odległością, z której znak umieszczony w polu ostrego widzenia, może być odczytany przy czasie obserwacji rzędu 0,5 do 1,4 sek.

1. rozpoznawalność rozumianą jako cechy znaku powodujące jednoznaczną

identyfikację jego znaczenia

* uzyskuje się przez zastosowanie standardowych kolorów, kształtów i symboli (liter) oraz odpowiednich wymiarów
* wymiary znaków ustala się biorąc pod uwagę, poza widocznością, względy oszczędnościowe oraz estetyczne.

2.2 WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW PIONOWYCH W NOCY

W warunkach gorszej widoczności a zwłaszcza w nocy, rola znaków rośnie, stąd duże znaczenie ma zapewnienie ich dobrej widoczności. Uzyskać to można bądź przez oświetlenie (podświetlenie) znaku, bądź przez zastosowanie znaków odblaskowych. Stosuje się różne rozwiązania techniczne, jednak zawsze powinny one spełniać następujące wymagania:

* dostateczną czytelność znaku z odległości wystarczającej do zidentyfikowania jego treści i podjęcia akcji,
* brak rażenia obserwatora promieniami odbitymi od powierzchni znaku,
* utrata nie więcej niż 25% właściwości odblaskowych w czasie opadów lub mgły,
* zdolność samoczyszczenia się powodująca, że nie następuje akumulacja zanieczyszczeń na powierzchni znaku,
* trwałość znaku i odporność na wandalizm.

2.3 ODLEGŁÓŚĆ ZNAKÓW OD JEZDNI

Ustala się następujące odległości znaków od jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku lub tablicy:

* na drogach bez krawężników 1,25m od krawędzi jezdni
* na drogach (ulicach) z krawężnikiem 0,5-2,0m od krawężnika

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik typu miejskiego wlicza się do chodnika) do zewnętrznego skrajnego punktu tarczy znaku ( trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta ) lub tablicy.

2.4 WYSOKOŚĆ UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Ustala się następujące wysokości umieszczenia znaków:

* poza obszarem zabudowanym 2,0m wyjątkowo 1,50m
* w granicach obszaru zabudowanego:

1. dla dróg mających charakter ulicy 2,20m
2. dla dróg o przekroju drogowym 2,00m

Wysokość umieszczenia znaku mierzy się od poziomu pobocza lub chodnika do dolnej krawędzi tarczy znaku, z tym że dodatkowa tabliczka pod znakiem, jak np. „T” itp. nie ma wpływu na wysokość umieszczenia tarczy znaku.

**3. Opis stanu projektowanego**

Projektuje się przebudowę drogi gminnej o konstrukcji zapewniającej przeniesienie

ruchu kategorii KR 2

3.1 PODSTAWOWE WSKAŹNIKI PROJEKTOWANIA

Do projektowania przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- klasa drogi gminnej - **L**  (lokalna)

**-** kategoria obciążenia ruchem - **KR 2**

- prędkość projektowa Vp - **50**km/h

- szerokość jezdni - 6,00m

- stanowiska postojowe (parkowanie prostopadłe) - 5,00 x 2,50m

- stanowiska postojowe (parkowanie równoległe) - 2,50 x 6,00

- szerokość chodników - 2,00- 2,70m

- pochylenie poprzeczne jezdni 2%

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu : …………………………….

Opracował :

mgr inż. Ryszard Ruszkiewicz

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| TYP ZNAKU | RODZAJ ZNAKU | ILOŚĆ | RAZEM | UWAGI |
| **Znaki ostrzegawcze** | A – 7  A – 11a | 3  4 | 7 | A – 7 folia nr2 |
| **Znaki zakazu** | B – 33 | 4 | 4 |  |
| **Znaki nakazu** |  |  |  |  |
| **Znaki**  **informacyjne** | D – 1  D – 1  D – 2  D – 6  D – 18  D – 42  D – 43 | 2  2  1  16  7  1  1 | 30 | małe  D – 6 folia nr 2 |
| **Tabliczki do znaków** | T – 21  T – 29  T – 30f | 4  3  2 | 9 |  |
| **Znaki**  **uzupełniające** |  |  |  |  |

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rodzaj  linii | Szerokość  linii  -m- | | Obmiar | Długość  razem  -mb - | Wartość  jednostkowa | Pow.  malowania  - m2- |
| **Linie segregacyjne ciągłe** | | | | | | |
| P-4 | 0,12x2 | | 25,00+20,00+20,00+10,00+10,00+14,00+  14,00+17,00+10,00+5,00+15,00+20,00= | 180,00 | 0,24 m2/mb | 43,20 |
| **Linie krawędziowe ciągłe** | | | | | | |
| - | - | | - | - | - | - |
|  |  | |  |  | **razem** | **43,20** |
| **Linie segregacyjne przerywane** | | | | | | |
| P-1b | 0,12 | | 183,00 | 183,00 | 0,04 m2/mb | 7,32 |
| P-1e | 0,24 | | 5,00+8,00+17,50+8,50+10,00+5,00+22,00= | 76,00 | 0,12m2/mb | 9,12 |
| P-6 | 0,12 | | 134,00+53,00+51,00+17,00+62,00+88,00+  50,00= | 455,00 | 0,08m2/mb | 36,40 |
| **Linie krawędziowe przerywane** | | | | | | |
| - | - | | - | - | - |  |
|  | |  |  |  | **razem** | **52,84** |
| **Przejścia dla pieszych, skrzyżowania** | | | | | | |
| P-10 | | 0,50 | 4,00x6x8= | 192,00 | 0,5 m2/mb s | 96,00 |
| P-13 | |  | 5,00x4 + 7,00x2= | 34,00 | 0,2625m2/mb | 9,93 |
| P-25 | | 0,12 | 6,00x4= | 24,00 | 0,282m2/mb | 6,77 |
|  | |  |  |  | **razem** | **112,70** |

KARTA UZGODNIEŃ

**Projekt stałej organizacji ruchu**

**Przebudowa ulicy Polnej w Czempiniu**

OPINIA:

Gmina Czempiń

OPINIA:

Komenda Powiatowa Policji w Kościanie

ZATWIERDZAM:

Starosta Kościański

**CZĘŚĆ RYSUNKOWA**