

MOSTY I DROGI

- PROJEKTOWANIE, NADZORY I EKSPERTYZY

ERYK WROŃSKI

AL. WOJSKA POLSKIEGO 80/39, 65-762 Zielona Góra,
NIP 928-189-52-22, tel. 517369886, e-mail: erylk.wronski@gmail.com

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

O BOWIĄZUJĄCEJ PO WYKONANIU ROBÓT BUDOWLANYCH

W RAMACH ZADANIA:

**„BUDOWA DRÓG GMINNYCH UL. PROMYKOWA I PRZYŁEGŁE W NOWOGRODZIE
BOBRZAŃSKIM”**

Opracował:

mgr inż. Kornel Wita

Opracowanie zawiera:

- opis techniczny
- plan orientacyjny w skali 1:20000
- schemat w skali 1:500

lipiec 2023 r

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

a. CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny

b. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny

w skali 1:20 000

Projekt stałej organizacji ruchu rys. 1

w skali 1:500

OPIS TECHNICZNY

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.

- a. Umowa na wykonanie dokumentacji PFU pomiędzy Gminą Nowogród Bobrzański, a biurem projektów Mosty i Drogi – Projektowanie, Nadzory i Ekspertyzy Eryk Wroński z Zielonej Góry,
- b. Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500.
- c. Inwentaryzacja istniejącego zagospodarowania terenu wykonana przez zespół projektowy we własnym zakresie.
- d. Dokumentacja fotograficzna wykonana przez zespół projektowy we własnym zakresie.
- e. Uzgodnienia podjęte z Zamawiającym, tj. Gmina Nowogród Bobrzański.
- f. Akty prawne:
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
 - Załączniki nr 1-4 do ww. rozporządzenia.

2. Przedmiot inwestycji i opracowania.

Przedmiotem opracowania jest budowa dróg gminnych ul. Promykowa i przyległych w Nowogrodzie Bobrzańskim.

Zakres inwestycji obejmuje:

- rozbiórki istniejących elementów zagospodarowania terenu kolidujących z inwestycją – w niezbędnym zakresie,
- roboty ziemne,

- budowę nawierzchni drogi lokalnej i dojazdowych,
- przebudowę oraz budowę istniejących zjazdów,
- budowę poboczy
- budowę chodników,
- budowę ciągów pieszych
- budowa miejsc postojowych,
- wycinka istniejących drzew i krzewów,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę wpustów deszczowych
- przebudowę 2 przepustów,
- zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia technicznego,
- rekultywacja terenów zielonych tj. humusowanie wraz z obsianiem trawą,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego,

Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje projekt stałej organizacji ruchu dla planowanej budowy dróg:

- Pas drogowy ulicy Unii Europejskiej (droga gminna, klasy L) – ciąg I-I
- Pas drogowy ulicy Tęczowej (droga gminna, klasy D) – ciąg II-II
- Pas drogowy ulicy Promykowej (droga gminna, klasy D) – ciąg III-III
- Pas drogowy ulicy Łazurowej (droga gminna, klasy D) – ciąg IV-IV

3. Lokalizacja.

Teren objęty opracowaniem uwzględnia następujące działki:

650/33, 638/2, 658/5, 650/24, 658/3, 645/1, 629/2, 650/23 - obręb 0001

4. Stan istniejący.

Inwestycja zlokalizowana jest w terenie częściowo zabudowanym zabudową jednorodzinną w północnej części Nowogrodu Bobrzańskiego niedaleko bazy Ochotniczej Straży Pożarnej w Nowogrodzie Bobrzańskim i bliskości drogi wojewódzkiej nr 288 (w ciągu ulicy Zielonogórskiej)

Ruch jest niewielki, lokalny służy tylko mieszkańcom jako dojazd do posesji. Po drodze nie odbywa się ruch prowadzący do innych miejscowości oraz przelotowy między miejscowościami. Część dróg posiada nawierzchnie gruntową, tłuczniową i asfaltową (przy Straży Pożarnej).

Odwodnienie istniejące dróg odbywa się za pomocą spadków istniejących w pobocza zielone i grunt.

W granicy pasów drogowych ulic występują istniejące urządzenia jak niżej:

- linie energetyczne sn i nn,
- sieć wodociągowa
- sieć gazowa
- sieć teletechniczna
- kanalizacja sanitarna
- słupy oświetleniowe w trakcie robót (według odrębnego opracowania i procedur),

5. Projektowane rozwiązania.

Cel strategiczny osiągnięty zostanie poprzez zapewnienie prawidłowej, komfortowej jakości obsługi użytkowników przedmiotowych dróg gminnych.

Przedmiotowa dokumentacja stanowi drogi gminne publiczne wyposażone w jezdnię, pobocza, chodniki, zjazdy na posesję oraz miejsca postojowe.

W nawiązaniu do powyższego zakłada przeznaczenie ww. elementów zgodnie z ich przeznaczeniem tj. przemieszczania się pojazdów jedno oraz dwuśladowych (po powierzchni jezdni), postój pojazdów samochodowych na wyznaczonych miejscach postojowych oraz ruchu pieszego [po powierzchni chodników].

Wody opadowe z projektowanych nawierzchni odprowadzone zostaną poprzez projektowane wpusty deszczowe i przykanaliki do istniejącej kanalizacji deszczowej. Ponadto wzdłuż dróg wykonywane jest obecnie oświetlenie - według odrębnego opracowania i procedur

Rozwiązania sytuacyjne.

Projektowane zmiany w zagospodarowaniu terenu pasa drogowego mają na celu poprawę komfortu korzystających z ulicy użytkowników, jak i bezpieczeństwa mieszkańców oraz ruchu

pojazdów i pieszych. Przyjęte parametry dróg, nawierzchnie z kostki betonowej spowoduje upłynnienie ruchu, poprawę komfortu jazdy co znaczący sposób ograniczy hałas, zmniejszy wibrację oraz spowoduje obniżenie emisji spalin do środowiska.

Do projektowania dróg gminnych przyjęto następujące parametry techniczne:

Ulica Unii Europejskiej

- Typ przekroju – uliczny,
- $V_p=40\text{km/h}$,
- Klasa drogi „L”
- Droga gminna,
- Szerokość jezdni - 6,00 m,
- Nawierzchnia z kostki betonowej oraz asfaltowej w miejscu dowiązania,
- Budowa zjazdów z kostki betonowej,
- Budowa 5 miejsc postojowych równoległych (wymiar pojedynczego stanowiska to 2,50x6,00) z kostki betonowej,
- Budowa obustronnych chodników o szer. 1,80÷2,00m z kostki betonowej,

Ulica Tęczowa

- Typ przekroju – uliczny,
- $V_p=30\text{km/h}$,
- Klasa drogi „D”
- Droga gminna,
- Szerokość jezdni - 5,00 m,
- Nawierzchnia z kostki betonowej,
- Pobocze tłuczniowe o szer. 0,75m,
- Budowa zjazdów z kostki betonowej,
- Budowa jednostronnego chodnika o szer. 1,95m z kostki betonowej,

Ulica Promykowa

Typ przekroju – uliczny,

- $V_p=30\text{km/h}$,

- Klasa drogi „D”
- Droga gminna,
- Szerokość jezdni - 5,00 m w tym ciąg pieszy o szer. 1,50m
- Nawierzchnia z kostki betonowej,
- Budowa zjazdów,
- Pobocze o nawierzchni tłuczniowej o szer. 0,75 ÷ 1,15m,

Ulica Lazurowa

- Typ przekroju – uliczny,
- $V_p=30\text{km/h}$,
- Klasa drogi „D”
- Droga gminna,
- Szerokość jezdni - 5,00 m w tym ciąg pieszy o szer. 1,50m
- Nawierzchnia z kostki betonowej,
- Budowa zjazdów,
- Pobocze o nawierzchni tłuczniowej o szer. 0,75 ÷ 1,45m,

Obsługa komunikacyjna budowanych dróg gminnych z innymi drogami publicznymi odbywać się będzie poprzez istniejące skrzyżowanie:

- skrzyżowanie DW288 (w ciągu ul. Zielonogórskiej) z drogą gminną w ciągu ul. Unii Europejskiej – poza zakresem opracowania.

W zakresie opracowania brak jest istniejącego oznakowania pionowego i poziomego.

Zaprojektowano oznakowanie pionowe i poziome pokazane na rys. Sor w skali 1:500

6. Zestawienie oznakowania pionowego i poziomego.

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

Lp.	Rodzaj znaku	Ilość	J.m.
1	A-7 ustąp pierwszeństwa przejazdu	1	szt
2	D-1 droga z pierwszeństwem	2	szt
3	D-6 przejście dla pieszych	4	szt

4	D-18 parking	2	szt
5	D-40 strefa zamieszkania	4	szt
6	D-41 koniec strefy zamieszkania	4	szt
7	T-30a postój całego auta na chodniku równoległe do krawężnika	1	szt
8	T-3a Koniec	1	szt

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME

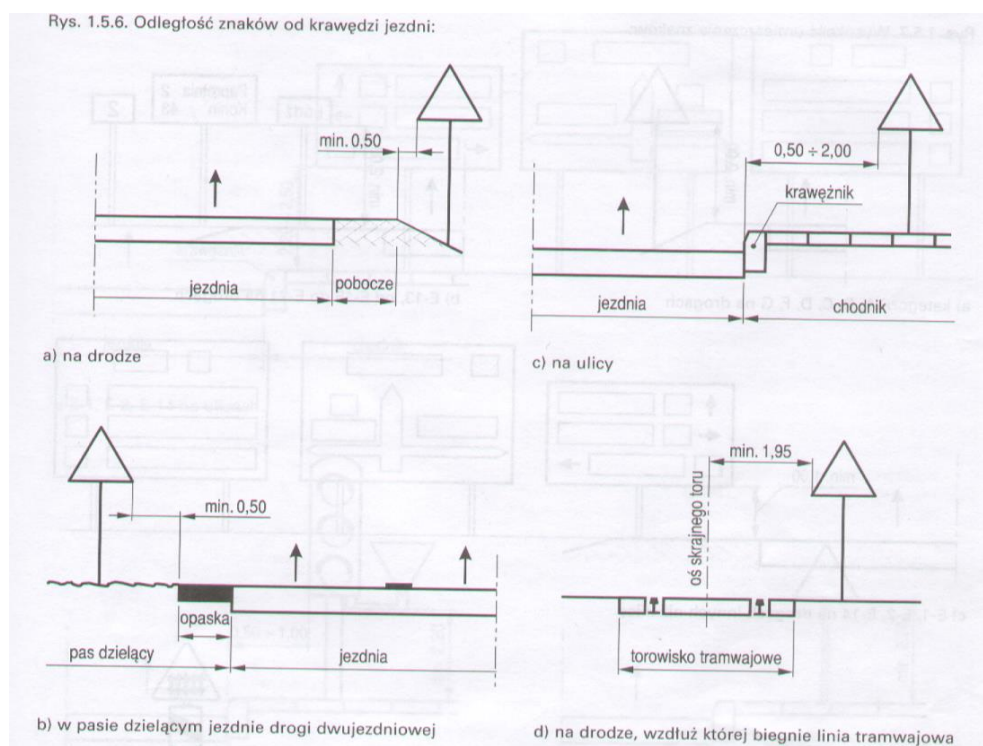
Lp.	Rodzaj znaku		Ilość	J.m.
1	P-1e linia pojedyncza przerywana – krótka		79	mb
2	P-1e linia pojedyncza przerywana - prowadząca		31	mb
3	P-4 linia podwójna ciągła		47	mb
4	P-10 przejście dla pieszych (w ciągu ulic)	5x4 m	1	szt
5		6x4 m	1	szt
6	P-13 linia warunkowego zatrzymania z trójkątów		7	mb
7	P-14 linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów		6	mb

7. Wymagania dotyczące projektowanego oznakowania.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej od osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m.



Oznakowanie pionowe

Rozmiar znaków – małe

Folia II generacji.

Krawędzie znaków podwójnie gięte na całym obwodzie.

Słupki stalowe ocynkowane \varnothing 60,3mm.

Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome jezdni materiałami cienkowarstwowymi.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: - grudzień 2024

Opracował:

mgr inż. Kornel Wita