



PRACOWNIA PROJEKTOWA
UL. BOHATERÓW
WESTERPLATTE 11 POK. 334
65-034 ZIELONA GÓRA

NIP 925-184-53-43
REGON 080-521-768
TEL. 607 395 002
BIURO@M-TRAKT.PL

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Tytuł inwestycji:

**ROZBUDOWA ULICY POLNEJ W MIEJSCOWOŚCI KIEŁCZEWO
WRAZ Z PRZEBUDOWĄ MOSTU NAD KANAŁEM KOŚCIAŃSKIM**

Lokalizacja dz. nr:

**272/1, 272/2, 273/1, 273/2, 273/4, 273/5, 274/1, 279/6, 279/7, 291/1, 292/1, 292/2, 293/23,
293/24, 293/84, 293/85, 293/86, 293/116, 294/2, 294/3, 305/1, 306/1, 307/4, 307/5, 307/29,
307/30, 307/33, 307/51, 307/56, 320/5, 411 – j. ewidencyjna 301103_2 Kiełczewo, obręb 0009**

Inwestor:

**WÓJT GMINY KOŚCIAN
ul. Młyńska 15, 64-000 Kościan**

Kategoria obiektów budowlanych: IV, XXV

Projektował zespół:	Numer uprawnień	Data:	Podpis:
mgr inż. Bartosz Michalak		21.06.2024	

egz. **1**

ZIELONA GÓRA, CZERWIEC 2024

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZATWIERDZENIE PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

OPINIE:

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
2. PODSTAWA OPRACOWANIA
3. LOKALIZACJA INWESTYCJI
4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE
 - 4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu
 - 4.2. Istniejące oznakowanie
5. STAN PROJEKTOWANY
 - 5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu
 - 5.2. Projektowane zjazdy
 - 5.3. Projektowane oznakowanie poziome
 - 5.4. Projektowane oznakowanie pionowe
6. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW
 - 6.1. Zasady ogólne
 - 6.2. Sposób umieszczania znaków
 - 6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania
7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU
8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU
9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

sor Projekt stałej organizacji ruchu

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla *rozbudowa ulicy Polnej w miejscowości Kiełczewo wraz z przebudową mostu nad Kanałem Kościańskim*. Opracowanie zostało wykonane przez jednostkę projektową *M-Trakt* z siedzibą przy ul. Bohaterów Westerplatte 11 w Zielonej Górze na zlecenie Inwestora, tj. Wójta Gminy Kościan z siedzibą przy ul. Młyńska 15, 64-000 Kościan.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 320);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2015 r. poz. 1314);
- 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. 2022, poz. 2377) wraz z załącznikami;
- Pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół projektowy we własnym zakresie;
- Dokumentacja fotograficzna.

3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Niniejsza inwestycja jest zlokalizowana na terenie powiatu kościańskiego w gminie Kościan. Zlokalizowana jest na działkach: 272/1, 272/2, 273/1, 273/2, 273/4, 273/5, 274/1, 279/6, 279/7, 291/1, 292/1, 292/2, 293/23, 293/24, 293/84, 293/85, 293/86, 293/116, 294/2, 294/3, 305/1, 306/1, 307/4, 307/5, 307/29, 307/30, 307/33, 307/51, 307/56, 320/5, 411 – j. ewidencyjna 301103_2 Kiełczewo, obręb 0009. Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane na terenie należącym do inwestora w pasie drogowym dróg gminnych oraz drogi wewnętrznej.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja polegająca na rozbudowie dróg gminnych nr 579531P i 579688P oraz drogi wewnętrznej. Rozbudowywane drogi gminne stanowią ciąg o długości ok. 216 m i nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości wynoszącej od 5,0 do 7,0 m oraz droga wewnętrzna długości ok. 506 m i nawierzchni tłuczniowej o szerokości wynoszącej ok. 5,0 m. Posiadają one przekrój 1x2 (jednia jezdnia dwa pasy ruchu). Wzdłuż drogi gminnej nr 579531P występuje chodnik o szerokości ok. 2,50 m oraz ciąg pieszo-rowerowy o szerokości ok. 2,50 m. W większości przebiega ona przez tereny zabudowane, a wzdłuż drogi występuje pojedyncze domy jednorodzinne. Odwodnienie drogi gminnej nr 579531P powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej natomiast z drogi wewnętrznej do przyległych rowów chłonnych i terenów zielonych.

Działki, na których zlokalizowane są projektowane drogi są uzbrojone w następującą infrastrukturę podziemną:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć gazowa,
- sieć elektryczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- oświetlenie.

Nie wyklucza się także istnienia innych, nienaniesionych linii, urządzeń i ewentualnych odchyłek w planie przebiegu linii. W przypadku napotkania na niezinventaryzowane urządzenia należy niezwłocznie powiadomić właściwy organ.

4.2. Istniejące oznakowanie

W obszarze projektowanej inwestycji drogi gminne oraz droga wewnętrzna posiada oznakowanie poziome oraz pionowe, przedstawione na projekcie stałej organizacji ruchu.

Tabelaryczne zestawienie istniejącego oznakowania pionowego:

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometr	Trasa	Opis	Szt.
	A-4		Istniejące							1
	A-7		Istniejące							1
	A-7		Do przeniesienia							1
	B-1		Do przeniesienia							1
	B-18		Do likwidacji							3
	B-25		Istniejące							1

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometr	Trasa	Opis	Szt.
	B-25		Do likwidacji							1
	B-33		Istniejące							1
	B-33		Do likwidacji							2
	B-34		Do likwidacji							1
	C-13		Do likwidacji							1
	C-13/16		Do likwidacji							1
	C-13a/16a		Do likwidacji							1
	D-1		Do przeniesienia							2
	D-18		Istniejące							1
	T-6a		Do likwidacji							2
	T-6c		Do likwidacji							1
	T-30i		Istniejące							1
Razem =										23
Urządzenia bezpieczeństwa										
ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Dł.	Szt.			
	U-3a	Do przeniesienia					1			
	U-3b	Do przeniesienia					1			
	U-11a	Istniejące				8.0				
	U-12a	Istniejące				42.0				
	U-14a	Istniejące				10.0				
	U-14a	Do likwidacji				44.0				
Razem =							104.0	2		

Tabelaryczne zestawienie istniejącego oznakowania poziomego:

Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. ist. mal.
P-4	Istniejące	20.0	4.80
Suma =			4.80

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projektowane zagospodarowanie terenu na drogach gminnych będzie polegało na wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości od 5,0 m do 8,0 m oraz obustronne

pobocza o szerokości 0,75 m. Na drodze wewnętrznej nowa nawierzchnia z ekokostki o szerokości ok. 5,0 m oraz obustronne pobocza o szerokości 0,75 m. Na całej długości drogi gminnej nr 579531P projektuje się ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 3,0 m do 3,90 m. Na drodze gminnej nr 579688P projektuje się ścieżkę rowerową o długości ok. 80,0 m i szerokości 2,0 m. Niniejsza inwestycja łączy się z koniecznością budowy i przebudowy zjazdów do terenów przyległych jak i do prywatnych posesji. Konieczne jest również zaprojektowanie fragmentarycznych skarp oraz przebudowa kolizji z sieciami.

5.2 Projektowane zjazdy

W ramach inwestycji projektuje się zjazdy zwykle stanowiące połączenie z zabudowaniami bądź polami. Szerokości zjazdów wynoszą min. 3,0 m. Pochylenie podłużne zjazdów będzie wynosiło maksymalnie 5% w obrębie pasa drogowego. Projektowane zjazdy należy wykonać tak, aby na granicy pasa drogowego były one dostosowane do istniejących rzędnych terenu przyległego. W miejscu połączenia zjazdów z terenem istniejącym dopuszcza się regulację wysokości krawężnikiem najazdowym wypuszczonym na wysokość maksymalną równą 3,0 cm.

5.3. Projektowane oznakowanie poziome

W planowanej inwestycji na drogach gminnych projektuje się linie segregacyjne P-4, wydzielone liniami P-1e; linie poprzeczne P-10, P-13 i P-14.

Oznakowanie poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia 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, Dziennik Ustaw - załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków.

Oznakowanie należy wykonać jako **cienkowiekowe** oraz powinno być wykonane w warunkach atmosferycznych zapewniających jego trwałość. Usunięcie planowanych do likwidacji fragmentów istniejących znaków poziomych, tylko poprzez trwałe ich usunięcie bez uszkodzenia nawierzchni drogi będzie odbywać się za pomocą lancy wodnej.

Tabelaryczne zestawienie projektowanego oznakowania poziomego:

Lp.	Rodzaj linii	Dł./Pow/Szt.	Razem [m ²]
1	P-1e	65.0	7.80
2	P-4	215.0	51.60
3	P-10	18.0	36.0
4	P-13	18.0	4.725
5	P-14	16	6.0
6	P-23	10	6.620
7	P-26	8	5.60
Suma =			118.345

5.4. Projektowane oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia 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, Dziennik Ustaw - załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonego projektu stałej organizacji ruchu.

Projektowane oznakowanie należy wykonać jako oznakowanie średnie, natomiast na ścieżce i ciągu pieszo-rowerowym jako małe – zgodnie z wytycznymi stosowania znaków pionowych. Wszystkie znaki należy wykonać z folii odblaskowej II generacji z blachy ocynkowanej o krawędziach podwójnie giętych.

Przy pracach związanych z usytuowaniem wszystkich znaków pionowych należy zachować szczególną ostrożność i w miarę możliwości prace wykonywać ręcznie, z uwagi na możliwość uszkodzenia istniejącego, projektowanego lub nie zewidencjonowanego uzbrojenia podziemnego.

Tabelaryczne zestawienie projektowanego oznakowania pionowego:

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Wars twa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	A-4		Projektowane							
	A-6b		Projektowane							

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Wars twa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	A-7		Przeniesione							1
	A-12a		Projektowane							1
	B-1		Przeniesione							1
	B-33		Projektowane							2
	B-34		Projektowane							1
	C-13		Projektowane							1
	C-13a		Projektowane							1
	C-13/16		Projektowane							4
	D-1		Przeniesione							2
	D-6		Projektowane							6
	T-6a		Projektowane							2
	T-6c		Projektowane							2
Razem =										24
Urządzenia bezpieczeństwa										
ID	Nazwa		Stan	Warstw	Kilometraż	Trasa	Dł.	Szt.		
	U-3a		Przeniesione					1		
	U-3b		Przeniesione					1		
	U-11a		Projektowane				28.0			
	U-14a		Projektowane				490.0			
Razem =							518.0	2		

6. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW

6.1. Zasady ogólne

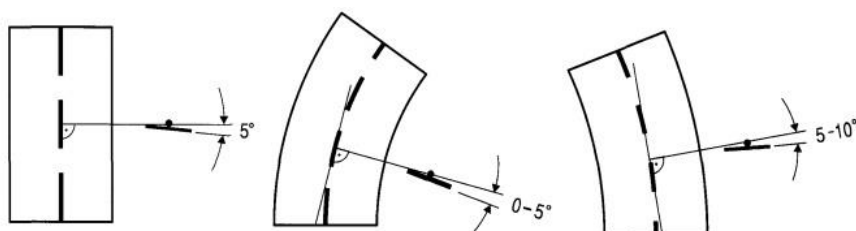
- po prawej stronie jezdni lub nad nią, jeżeli obowiązują jadących każdym pasem ruchu,
- nad poszczególnym pasem ruchu, jeżeli dotyczą jadących wyłącznie tym pasem ruchu,
- po lewej stronie jezdni samodzielnie jeżeli dopuszczają to przepisy lub jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, gdy posiadają one więcej niż jeden pas ruchu oraz na drogach jednokierunkowych,
- na jezdni jeżeli droga jest zamknięta lub ruch na niej jest ograniczony,
- na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku,
- w trakcie prowadzonych prac należy unikać składowania materiału bądź urobku na jezdni,

- stosować znaki z grupy znaków średnie, natomiast na ścieżce i ciągu pieszo-rowerowym jako małe; wszystkie znaki pionowe wykonać z folii odbłaskowej typu 2,
- znaki pionowe należy umieścić na słupkach stalowych z rury ocynkowanej o średnicy 6,0 cm.

6.2. Sposób umieszczania znaków

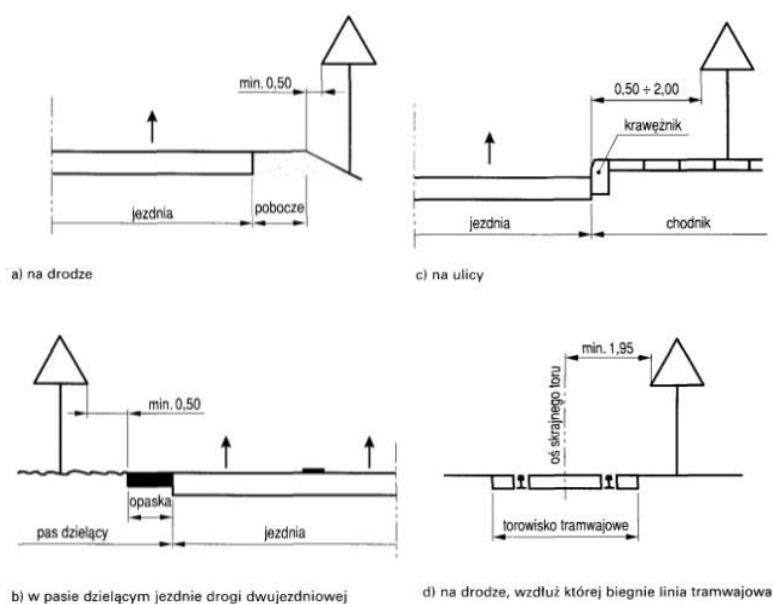
Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych, takich jak słupki, ramy wysięgniki, konstrukcje bramowe wykonane z materiałów trwałych, z wyłączeniem betonu. Dopuszcza się również możliwość umieszczania znaków z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, np. latarni słupów telekomunikacyjnych, ścian budynków itp.

Tarcze znaków powinny być odchylone o 5° względem linii prostopadłej do osi jezdni. Natomiast na łukach poziomych odchylenie to należy skorygować w zależności od wielkości promienia łuku oraz jego kierunku.



Rys. 1. Usytuowanie tarczy znaku względem osi jezdni

6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania



Rys. 2. Odległość znaków od krawędzi jezdni

7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

Podczas opracowywania niniejszego projektu poddano wszechstronnej analizie wpływ każdego projektowanego elementu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno z punktu widzenia kierowców jak i pozostałych uczestników ruchu. Projektowana rozbudowa dróg gminnych i drogi wewnętrznej spełnia wymagania pola widoczności.

8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu związana jest z rozbudową projektowanych dróg gminnych i drogi wewnętrznej.

9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu: listopad 2025 r.

Opracował:
mgr inż. Bartosz Michalak

CZĘŚĆ RYSUNKOWA