



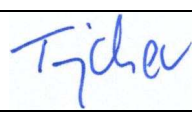
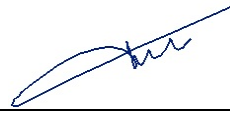
|   |   |
|---|---|
| <br><small>Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji</small>             |  |
| <i>Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji PROSYSTEM</i><br>os. B. Śmiałego 30/75,<br>60-682 Poznań<br>61 622 95 18<br><i>biuro@prosystem-poznan.pl</i> | <i>Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie</i><br>ul. gdańska 56, 64-700 Czarnków      |

## PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

***Rozbudowa drogi - budowa chodnika  
przy drodze powiatowej nr 1209P w m. Romanowo Dolne***

*Docelowa organizacja ruchu*

Egz.

|  |                                   |   |
|--|-----------------------------------|---|
| <b>ZATWIERDZENIE NR ..... Z DN .....</b> |                                   |   |
| <b>PROJEKTANT</b>                        | <i>mgr inż. Andrzej Tajcher</i>   |  |
| <b>SPRAWDZAJĄCY</b>                      | <i>mgr inż. Jacek Tomaszewski</i> |  |
| <b>Poznań, dn. 29.11.2021 r.</b>         |                                   |   |

# SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

|  |                  |
|--|------------------|
| <b><u>1. STRONA TYTUŁOWA</u></b>             | <b>str. 1</b>    |
| <b><u>2. SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA</u></b> | <b>str. 2</b>    |
| <b><u>3. CZĘŚĆ OPISOWA</u></b>               | <b>str. 3-8</b>  |
| 1. Uzgodnienia, opinie .....                 | str. 3           |
| 2. Opis techniczny .....                     | str. 4           |
| <b><u>4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA</u></b>             | <b>str. 9-14</b> |
| 1. Plan orientacyjny .....                   | str. 10          |
| 2. Plan sytuacyjny .....                     | str. 11          |

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot i cel opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w ramach projektu budowlanego rozbudowy drogi powiatowej nr 1209P w m. Romanowo Dolne.

W ramach inwestycji zaprojektowano budowę chodnika, zjazdów oraz przystanków autobusowych.

W ramach inwestycji przewiduje się również budowę systemu kanalizacji deszczowej oraz wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

Projektowane rozwiązania przedstawiono na aktualnej mapie do celów projektowych.

### **2. Podstawa opracowania**

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43
- 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 umieszczenia na drogach
- Załączniki do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach poz. 2181 Dz. U Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r
- Wizja lokalna

### **3. Inwestor**

Niniejsze opracowanie zostało wykonane na podstawie zamówienia publicznego dla Starostwa Powiatowego w Czarnkowie z siedzibą: ul. Rybaki 4, 64-700 Czarnków, w imieniu którego działa Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie z siedzibą: ul. Gdańska 56, 64-700 Czarnków, który jest jednocześnie inwestorem zastępczym.

### **4. Jednostka projektowania**

Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji PROSYSTEM Julian Kaluba,  
os. B. Śmiałego 30/75, 60-682 Poznań

## **5. Stan istniejący**

Istniejąca droga powiatowa nr 1209P zlokalizowana jest w m. Romanowo Dolne, gmina Czarneków. Droga powiatowa jest klasy Z i posiada kategorię ruchu KR3. Na projektowanym odcinku szerokość pasa drogowego wynosi 8,0÷28,0 m, a jezdni ok. 7,0 m, nie ma chodników, zlokalizowane są dwie pary przystanków autobusowych. Po obu stronach drogi znajduje się zabudowa jednorodzinna, budynki gospodarcze, a także jeden budynek wielorodzinny.

Na projektowanym odcinku droga powiatowa nie jest powiązana z innymi drogami publicznymi.

Istniejące uzbrojenie terenu stanowi sieć kanalizacji sanitarnej, wodociągowej, elektroenergetycznej i teletechnicznej.

## **6. Stan projektowany**

Przewiduje się budowę chodników, zjazdów i przystanków autobusowych.

Zaprojektowano:

- chodniki o szerokości min. 2,0 m (przy krawędzi jezdni) oraz min. 1,5 m (za rowem),
- zjazdy o szerokości jezdni min. 3,0 m.

Niweleta projektowanego chodnika została zaprojektowana w nawiązaniu do istniejącej niwelety drogi, ukształtowania terenu oraz zjazdów na posesje.

W przypadku wystąpienia nie zaznaczonych na mapie różnic w wysokości posadowienia zjazdów w stosunku do poziomu niwelety, należy je zredukować poprzez zastosowanie zmiennego pochylania zjazdu.

Przyjęte rozwiązania konstrukcyjne

### **Nawierzchnia zjazdów**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej grafitowej grubości 8 cm,
- podsypka piaskowo-cementowa grubości 3 cm,
- podbudowa z mieszanki związanej C8/10, grubości 15 cm,

### **Nawierzchnia chodników**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej szarej grubości 8 cm,
- podsypka piaskowo-cementowa grubości 3 cm,
- warstwa z mieszanki związanej C2,5/5,0, grubości 10 cm,

Na podstawie badań gruntowych określono grupę nośności podłoża G1.

Jako obramowanie chodników zaprojektowano krawężniki betonowe 15x30 cm oraz obrzeża betonowe 8x30 cm, natomiast zjazdy będą obramowane obrzeżem

betonowym 8x30 cm, od strony drogi krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22 cm. Na odcinkach drogi ograniczonych krawężnikiem zaprojektowano ścieki przykrawężnikowe z dwóch rzędów kostki betonowej.

W związku z miejscowymi poszerzeniami pasa drogowego zachodzi konieczność rozbiórki istniejących ogrodzeń.

W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu lub w złym stanie fitosanitarnym.

W związku z projektowanym chodnikiem zachodzi konieczność zaprojektowania odwodnienia, które będą stanowić projektowane rowy i kanalizacja deszczowa. Ścieki deszczowe będą odprowadzane do istniejących rowów poprzez istniejące przepusty pod drogą powiatową oraz do projektowanych skrzynek rozsączających zlokalizowanych w pasie drogowym.

## **7. Organizacja ruchu**

### **7.1 Założenia ogólne**

Projektowaną organizację ruchu wykonano w nawiązaniu do istniejącego w terenie oznakowania.

Zachowano istniejącą hierarchię Dróg. Istniejące oznakowanie dostosowano do wymagań wynikających z projektowanych ciągów pieszych.

### **7.2 Oznakowanie poziome :**

Podstawowe wymagania dotyczące materiałów do oznakowania poziomego wg kryterium bezpieczeństwa ruchu:

- właściwości odblaskowe,
- wysoka trwałość
- dobra widzialność w dzień i w porze nocnej.

Oznakowanie poziome przewiduje się wykonać w technologii cienkowarstwowej. Oznaczenia fakturowe wykonać na etapie budowy nawierzchni chodników z zastosowaniem betonowych prefabrykatów.

Szczegółowe wymagania techniczne dotyczące oznakowania poziomego - wg załącznika nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r.

### **7.3 Oznakowanie pionowe:**

Podstawowe wymagania dotyczące znaków pionowych wg kryterium bezpieczeństwa ruchu:

- znaki pionowe powtarzalne, dla dróg powiatowych z grupy wielkości - „średnie”,
- lica naniesione na tarcze znaków z folii odblaskowej typu 1. Dla D-6 stosować folię typu 2
- materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać Certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo kwalifikacji do kompleksowego wykonywania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM producentowi pionowego oznakowania drogowego.

## **8. Wnioski i uwagi końcowe**

### **Uzasadnienie wprowadzenia docelowej organizacji ruchu:**

Powodem wprowadzenia organizacji ruchu jest planowana rozbudowa ulic o ciąg dla pieszych.

Celem projektowanej organizacji ruchu jest zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego poprzez jego uregulowanie za pomocą nowego oznakowania oraz stworzenie bezpiecznych ciągów pieszych.

### **Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu:**

Przewiduje się wprowadzenie docelowej organizacji ruchu do końca 2022 roku. O szczegółowym terminie zadecyduje Inwestor.

Zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawca robót poinformuje o wprowadzeniu nowej organizacji ruchu z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem.