



**RAMIKO**  
mgr inż. Radosław Ostraszewski

ul. Gronowa 3  
66-450 Jenin  
NIP 8521611911

tel/fax: 95-718-25-77  
tel kom: 668 184 112  
e-mail: rostraszewski@gmail.com



**GMINA MYŚLIBÓRZ**

ul. Rynek im. Jana Pawła II 1  
74-300 Myślibórz

## ORGANIZACJA RUCHU - STAŁA

Faza	<b>Projekt stałej organizacji ruchu</b>
Inwestor	<b>GMINA MYŚLIBÓRZ</b> ul. Rynek im. Jana Pawła II 1 74-300 Myślibórz
Obiekt	<b>Remont ul. Północnej w miejscowości Myślibórz.</b>
Lokalizacja	Myślibórz, ul. Północna, działki nr: 246, 35, 37/1, 349/2, 250/2, 36, 250/4, 254/2, 255/2, 260/3, 260/6, 264/2, 267/2, 288/2, 185/2, 55

Autor	Imię i Nazwisko	Nr Uprawnień	Data	Podpis
Projektant	mgr inż. Radosław Ostraszewski	Nr LUKG/0024/POOD/04 Drogowa	08.2021	

**Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – 19.11.2021 rok**

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

### **OPIS TECHNICZNY**

1. Cel i zakres opracowania	3
2. Podstawa opracowania	3
3. Lokalizacja i stan istniejący	3
4. Materiały wyjściowe	4
4.1 Podkłady geodezyjne	4
4.2 Uzbrojenie terenu	4
5. Rozwiązania projektowe	4
5.1 Plan sytuacyjny	4
5.2. Przekroje poprzeczne	5
5.3. Konstrukcja nawierzchni	5
6. Istniejące i projektowane oznakowanie	6
6.1 Istniejące oznakowanie	6
6.2 Projektowane oznakowanie	7
6.3 Podstawowy zakres robót	8
7. Uzasadnienie i uwagi	8

### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1.1 Plan orientacyjny	- skala 1 : 10 000
2.1 Stała organizacja ruchu	- skala 1 : 500

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Cel i zakres opracowania**

Celem niniejszego opracowania jest remont drogi – ul. Północnej w miejscowości Myślibórz. Projektowany obiekt znajduje się na działkach nr: 246, 35, 37/1, 349/2, 250/2, 36, 250/4, 254/2, 255/2, 260/3, 260/6, 264/2, 267/2, 288/2, 185/2, 55.

Zakres opracowania obejmuje:

- remont nawierzchni istniejącej jezdni,
- remont zjazdów,
- remont chodnika,
- remont progów zwalniających,
- odprowadzenie wód deszczowych do istniejącej kanalizacji deszczowej.

### **2. Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania jest:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Wizja lokalna.

### **3. Lokalizacja i stan istniejący**

Inwestycja zlokalizowana jest w m. Myślibórz, położonej w województwie zachodniopomorskim, w powiecie myśliborskim, w gminie Myślibórz, w ciągu ul. Północnej, na działkach nr: 246, 35, 37/1, 349/2, 250/2, 36, 250/4, 254/2, 255/2, 260/3, 260/6, 264/2, 267/2, 288/2, 185/2, 55, w pasie drogowym drogi gminnej.

Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej szerokości 6,0m. Na całej długości drogi, po jednej jej stronie, biegnie chodnik z płytek betonowych szerokości od 1,5m do 3,0m. Zjazdy wykonane są jako gruntowe, z kostki betonowej oraz z płytek betonowych.

W okolicy znajdują się:

- punkty usługowo-handlowe,
- domy jednorodzinne,
- budynek Starostwa Powiatowego w Myśliborzu,
- Zespół Szkół.

## **4. Materiały wyjściowe**

### **4.1 Podkłady geodezyjne**

Dokumentacja opracowana została na podstawie podkładu sytuacyjno-wysokościowego wraz z uzbrojeniem terenu w skali 1:500 i wizji lokalnej.

### **4.2 Uzbrojenie terenu**

- urządzenia elektryczne,
- urządzenia gazowe,
- urządzenia teletechniczne,
- urządzenia wodno-kanalizacyjne.

## **5. Rozwiązania projektowe**

**W projektowaniu oparto się na następujących danych przekazanych przez Zarządcę Drogi :**

- kategoria drogi - **kat. D,**
- spadki poprzeczne - **głównie o wielkości 2%,**
- prędkość projektowa - **30 km/h,**
- **kategoria ruchu KR2 na całym odcinku zmiany nawierzchni.**

### **5.1 Plan sytuacyjny**

#### **Jezdnia**

- szerokość 5,0m
- nawierzchnia z kostki betonowej BEHATON – kolor szary,
- przekrój daszkowy, spadki 2%,

#### **Chodnik**

- szerokość od 1,5 do 2,90 m
- nawierzchnia z kostki betonowej CEGŁA – kolor piaskowy,
- spadek jednostronny 2%, w stronę jezdni,

#### **Zjazdy**

- szerokość min 3,5 m,
- nawierzchnia z kostki betonowej CEGŁA – kolor grafitowy,
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi skosem 1,5:1,5 lub łukami o promieniu od 3m do 12m,

- pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania,

**Progi zwalniające**

- szerokość 1,5m

- nawierzchnia z kostki betonowej BEHATON – kolor czerwony.

**5.2. Przekroje poprzeczne**

**Przekrój A-A**

Chodnik	szer.	2,00 m
Jezdnia	szer.	5,00 m
Chodnik	szer.	2,00 m

**Przekrój B-B**

Zieleń	szer.	1,40 m
Chodnik	szer.	2,00 m
Jezdnia	szer.	5,00 m
Pobocze	szer.	0,75 m
Zieleń	szer.	1,30 m

**5.3. Konstrukcja nawierzchni**

**Jezdnia**

8 cm – kostka betonowa typu BEHATON kolor szary

5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4

20 cm – podbudowa z kruszywa niezwiązanego C60/3 0/31,5 stabilizowana mechanicznie

15 cm mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

**Chodnik**

8 cm – kostka betonowa typu CEGŁA kolor piaskowy

5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4

15 cm mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

**Zjazdy**

8 cm – kostka betonowa typu CEGŁA kolor grafitowy

5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4

15 cm – podbudowa z kruszywa niezwiązanego C90/3 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie

15 cm – mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

**Próg zwalniający**

8 cm – kostka betonowa typu BEHATON kolor czerwony

5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4

20 cm – podbudowa z kruszywa niezwiązanego C90/3 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie

15 cm – mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

**Podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego C<sub>90/3</sub> 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie - ogólna technologia wbudowania.**

Mieszanka kruszywa powinna być rozkładana w warstwie o jednakowej grubości, takiej, aby jej ostateczna grubość po zagęszczeniu była równa grubości projektowanej. Grubość pojedynczo układanej warstwy nie może przekraczać 20 cm po zagęszczeniu.

Warstwa podbudowy powinna być rozłożona w sposób zapewniający osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Jeżeli podbudowa składa się z więcej niż jednej warstwy kruszywa, to każda warstwa powinna być wyprofilowana i zagęszczona z zachowaniem wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych. Rozpoczęcie budowy każdej następnej warstwy może nastąpić po odbiorze poprzedniej warstwy przez Inspektora Nadzoru.

## **6. Istniejące i projektowane oznakowanie**

### **6.1 Istniejące oznakowanie**

W obszarze opracowania występuje następujące oznakowanie:

#### **a) pionowe**

A-7 – ustęp pierwszeństwa,

A-11a – próg zwalniający,

B-5 – zakaz wjazdu samochodów ciężarowych,

B-33 – ograniczenie prędkości,

B-43 – strefa ograniczonej prędkości,

D-1 – droga z pierwszeństwem,

D-4a – droga bez przejazdu,

D-46 – droga wewnętrzna,

D-47 – koniec drogi wewnętrznej,

F-6 – znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem,

T-1 – tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego,

T-22 – tabliczka wskazująca, których pojazdów zakaz nie dotyczy.

#### **b) poziome**

P-25 na całej szerokości progów zwalniających.

## 6.2 Projektowane oznakowanie

### 6.2.1 Oznakowanie pionowe

Zmiana organizacji ruchu spowodowana jest koniecznością zaprojektowania trzech przejść dla pieszych. Istniejącą organizację ruchu należy uzupełnić o znaki D-6 – przejście dla pieszych, oraz wymienić przed progami znaki B-33 - ograniczenie prędkości do 30 km/h na znaki B-33 - ograniczenie prędkości do 20 km/h.

Oznakowanie dla progów o ograniczonej prędkości przejazdu 18÷20 km/h  
(próg U-16d)

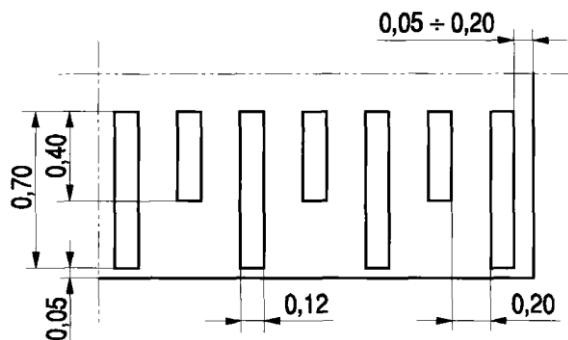


### 6.2.2 Oznakowanie poziome

Wprowadzone zmiany powoduje konieczność zaprojektowania oznakowania P-10 na przejściach dla pieszych oraz P-25 na progach zwalniających.

Oznakowanie poziome progu zwalniającego

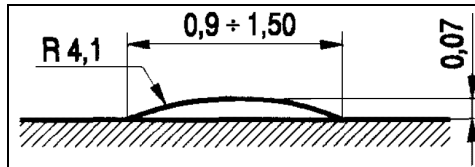
Wymiary odcinków linii i odstępów, stanowiących znak P-25 („próg zwalniający”)



### 6.2.3 Elementy bezpieczeństwa ruchu

W trzech miejscach, zgodnie z planem sytuacyjnym – rys 2.1, zaprojektowano progi zwalniające z kostki betonowej BEHATON, szerokości 1,5m. Lokalizacja zgodna z planem sytuacyjnym rys 2,1 i detalem rys nr 4.2.

Przekrój podłużny liniowego progu zwalniającego listwowego o ograniczonej prędkości przejazdu 18 ÷ 20 km/h (U-16d)



### 6.3 Podstawowy zakres robót

Ustawienie oznakowania pionowego w tym:

- oznakowanie prowadzonych robót,
- roboty przygotowawcze,
- wyznaczenie miejsc wbudowania znaków,
- ustawienie słupków z rur stalowych,
- przymocowanie tablic znaków drogowych do słupków.

Wykonawca robót jest odpowiedzialny za jakość ich wykonania oraz za zgodność z ustaleniami projektowymi. Szczegółowe wymagania dotyczące robót podano w Specyfikacji Technicznej.

## 7. Uzasadnienie i uwagi

W związku z brakiem na remontowanej drodze wyznaczonych przejść dla pieszych, istniejąca organizacja ruchu została uzupełniona o 3 takie przejścia uwzględniając bezpieczeństwo poruszania się pieszych.

Prace budowlane związane z realizacją niniejszego opracowania powinny być przeprowadzone na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

Projektant:  
mgr inż. Radosław Ostraszewski

.....  
podpis