

NBProjekt Krzysztof Szczepaniak
ul. Wł. Komara 2, 62-050 Mosina
tel. +48 606443379, e-mail: biuro.nbprojekt@wp.pl
NIP: 777-251-42-28

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

„Budowa ul. Żabikowskiej w Wirach”

Inwestor:

GMINA KOMORNIKI
ul. Stawna 1
62 - 052 Komorniki

Autorzy projektu	Imię i Nazwisko	nr uprawnień specjalność	Podpis
Projektant	mgr inż. Paweł Szczepaniak	WKP/0358/PWOD/17	

egz.

Mosina, Styczeń 2024

KARTA UZGODNIENÍ

Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania: „Budowa ul. Żabikowskiej w Wirach”

UWAGA!

**W projekcie zostały uwzględnione uwagi zawarte w
zatwierdzeniu Starosty Poznańskiego nr 15/24 z dn. 27.02.2024 r.**

Spis zawartości

I. Opis techniczny

1. Przedmiot i cel opracowania
2. Zakres opracowania
3. Podstawa opracowania
4. Materiały wyjściowe
5. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
6. Projektowane zagospodarowanie terenu
7. Opis projektowanych rozwiązań
8. Wymagania techniczne dotyczące oznakowania
9. Termin wprowadzenia oznakowania

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny rys. nr 1, skala 1:10000
2. Organizacja ruchu rys. nr 2, skala 1:500

I. Opis techniczny

1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem inwestycji jest budowa ul. Żabikowskiej w Wirach.

Celem niniejszego opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu dla ww. zadania.

2. Zakres opracowania

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej nr 326013P ul. Żabikowskiej, od skrzyżowania z ul. Komornicką (dr. powiatowa nr 2390P) w Wirach, w gminie Komorniki, powiat poznański.

3. Podstawa opracowania

Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a firmą NBProjekt Krzysztof Szczepaniak.

4. Materiały wyjściowe

Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” zawartych w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem i wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170 poz. 1393),
- 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
- 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. 2016 r. poz. 124),
- wizja w terenie.

5. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

W obecnym stanie ul. Zimowa w rejonie objętym opracowaniem posiada nawierzchnię tłuczniową.

Droga gminna ul. Żabikowska włącza się w drogę powiatową nr 2390P – ul. Komornicką, klasy Z (1,2) o szer. 6,0 m, o nawierzchni bitumicznej, z jednostronnym chodnikiem.

Przedmiotowe ulice objęte opracowaniem znajdują się w terenie zbudowanym.

Zgodnie z badaniami natężenia ruchu przeprowadzonymi w 2021 r., przez ZDP w Poznaniu średniodobowy ruch pojazdów na dr. powiatowej nr 2390P na odcinku m. Komorniki (ul. Poznańska) – m. Łęczyca (DW430) wyniósł 12142 poj./dobę.

Na odcinku drogi objętej opracowaniem ul. Komornicka znajduje się w terenie zabudowanym i obowiązuje na niej ograniczenie prędkości 50 km/h.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się budowę drogi wraz z dwustronnym chodnikiem, zjazdami i dojazdami do posesji. Projektowana droga będzie posiadała nawierzchnię z kostki betonowej z mikrofazą, typu „Behaton”, koloru szarego, gr. 8 cm. Projektowane zjazdy do posesji będą posiadały nawierzchnię z kostki betonowej typu „Cegła”, gr. 8cm w kolorze grafitowym, chodniki nawierzchnię z kostki betonowej typu „Cegła” w kolorze szarym, gr. 8 cm.

Droga ograniczona będzie obustronnie krawężnikiem betonowym wyniesionym do 12 cm o wys. 15x30x100 na podsypce cementowo – piaskowej i ławie z oporem z betonu C12/15. Na szerokości zjazdów zastosowano obniżony do 1cm krawężnik najazdowy o wym. 15x22x100cm na podsypce cementowo – piaskowej i ławie z oporem z betonu C12/5. Chodnik i zjazdy od strony działek zakończone będą obrzeżem betonowym o wym. 8x30x100cm na podsypce cementowo – piaskowej i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Parametry dla jezdni dróg:

- Klasa techniczna drogi L
- Prędkość projektowa $V_p = 40\text{km/h}$
- Szerokość jezdni 5,50m
- Kategoria ruchu KR3
- Przekrój drogi 1x2
- Pochylenie poprzeczne jezdni – jednostronne, daszkowe 2%
- Zjazdy indywidualne o szer. min. 4,5m

7. Opis projektowanych rozwiązań

W zakresie organizacji ruchu zaprojektowano zarówno oznakowanie pionowe i poziome projektowanego układu drogowego.

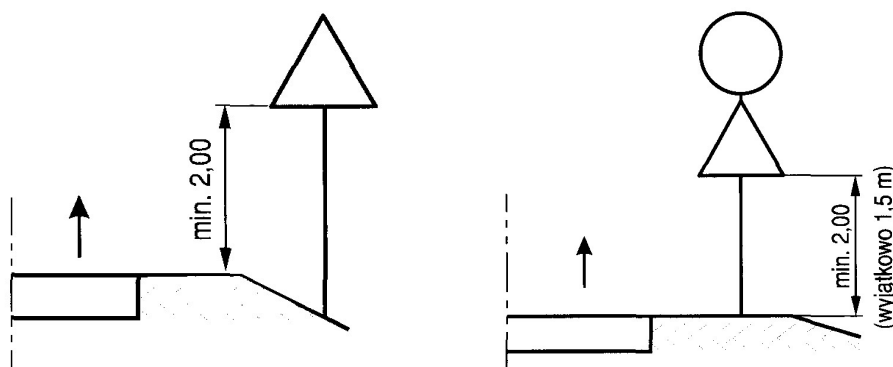
Szczegółowe rozwiązania zostały przedstawione na rys. nr 2 Stała organizacja ruchu.

8. Wymagani techniczne dotyczące oznakowania:

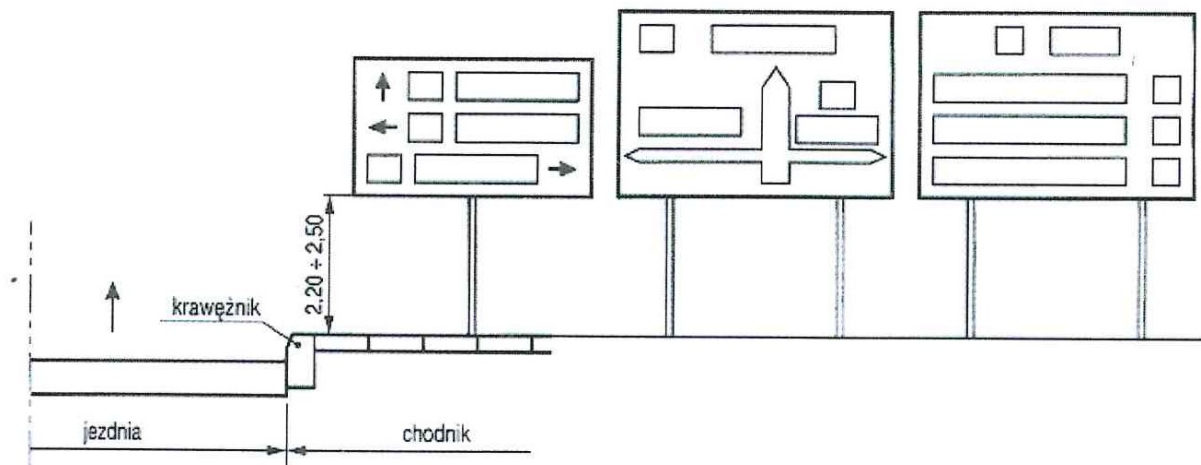
a) pionowego

- znaki z grupy wielkości małej - drogi gminne,
- znaki z grupy wielkości średniej – droga powiatowa,
- lica znaków z folii odblaskowej typu 2,
- wysokość skrajni nad chodnikiem lub ścieżką rowerową powinna być nie mniejsza niż 2,50 m, a w przypadku ich przebudowy albo remontu może być zmniejszona do 2,20m.

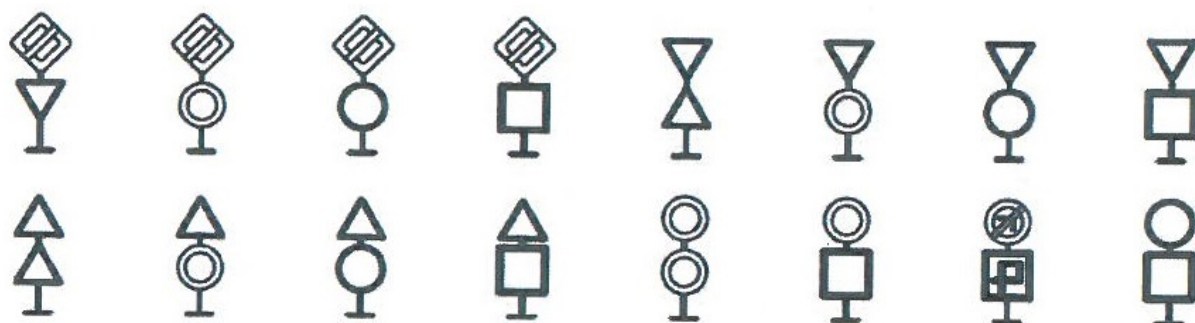
Wysokość umieszczania znaków pionowych mierzona od pobocza do dolnej krawędzi tarczy znaku (w przypadku dwóch znaków na jednym słupku mierzona do dolnej krawędzi tarczy znaku dolnego) nie powinna być mniejsza niż 2,0 m.



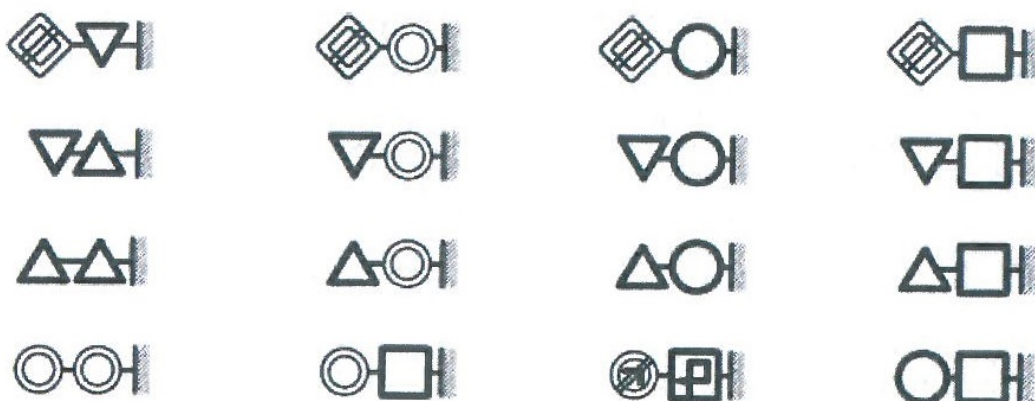
Wysokość umieszczania dużych drogowskazów w kształcie tablic E powinna być dobrana, tak aby zapewnić jak najlepszą widoczność, nie pogarszając warunków widoczności na skrzyżowaniu.



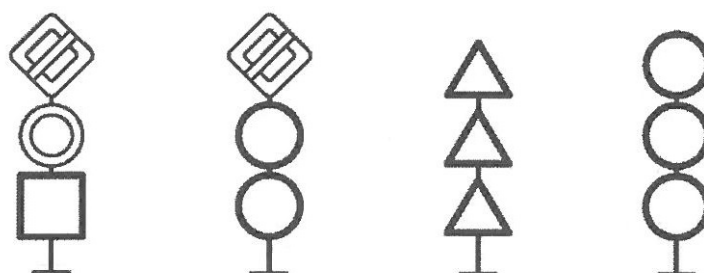
Poniżej zostały przedstawione sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym.



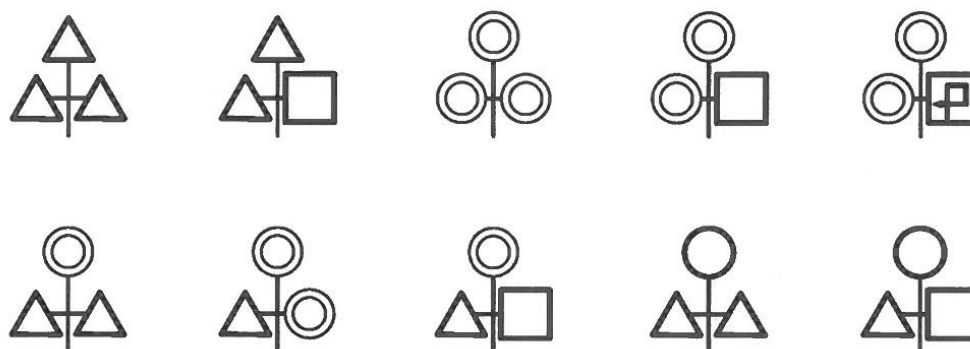
Poniżej zostały przedstawione sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym.



Poniżej zostały przedstawione sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym.



Poniżej zostały przedstawione sposoby umieszczania trzech znaków w układzie mieszanym.



Poniżej została zamieszczona tabela wysokości umieszczania znaków:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]
	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu 2) C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające 1)	min. 2,00 (2,20) 7) min. 2,5 8)
E - tablice przeddrogowskazowe E-1 - drogowskazy tablicowe E-2 - tablice szlaków drogowych E-14	min. 2,00 (2,20) 7) min. 2,5 8)
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16 - tablice kierunkowe E-13 - tablice miejscowości E-17a, E-18a - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4 - drogowskazy do obiektu E-5 - E-12, E-19a ÷ E-22	min. 2,00 (2,20) 7) - 2,50 min. 2,5 8)
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu 2)	0,90-1,20

1) Z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m).

2) Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni.

3) Znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych.

4) Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach).

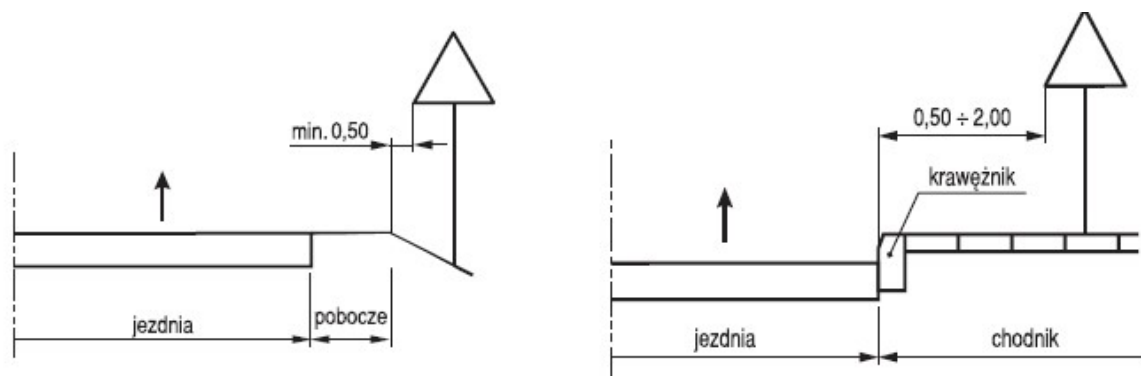
5) Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

6) Dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

7) W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

8) W przypadku umieszczenia znaku na ścieżce rowerowej.

W zależności od warunków terenowych znaki pionowe należy umieszczać w odległości 0,5-2,0m od krawędzi jezdni. Odległości tę mierzy się w poziomie od najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku do krawędzi jezdni (słupek do znaku odpowiednio minimum 0,9 m od krawędzi jezdni)



b) poziomego

- oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej, chemoutwardzalnej, gładkiej.

9. Termin wprowadzenia oznakowania

Przewidywany termin wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu planowany jest na grudzień 2025 r.

Opracował:

mgr inż. Paweł Szczepaniak