



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



**POWIAT
STRZELECKO-
DREZDENECKI**

ul. Ks. St. Wyszyńskiego 7
66-500 Strzelce Kraj.

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU [STAŁA]

<i>Faza</i>	PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU (STAŁA)
<i>Inwestor</i>	Powiat Strzelecko-Drezdenecki ul. Ks. St. Wyszyńskiego 7 66-500 Strzelce Krajeńskie
<i>Obiekt</i>	Przebudowa drogi powiatowej nr 1363F na odcinku Rąpin - Gościm
<i>Adres</i>	<i>Województwo lubuskie, powiat strzelecko - drezdenecki, gmina Drezdenko</i>

<i>Autor</i>	<i>Imię i Nazwisko</i>	<i>Nr. Uprawnień</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
<i>Projektant</i>	mgr inż. Radosław Ostraszewski	Upr. Bud. Nr LUKG/0024/POOD/04	06. 2017	
				Egz. nr 6

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu przewidziano na 30.11.2017 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.	3
2. Zakres opracowania – informacje ogólne	3
3.2. Zakres planowanych robót budowlanych w pasie drogowym	4
3.2.1 Jezdnia:	4
3.2. Stan projektowany - oznakowanie pionowe	5
3.3. Stan projektowany- oznakowanie poziome	7
4. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	8
4.1 Bariery ochronne	8
4.2 Słupki prowadzące	9

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny	
2.1 Plan sytuacyjny	- skala 1 : 2500/500,

OPIS ORGANIZACJI RUCHU - STAŁEJ

„Przebudowa drogi – ulicy Wodnej w Kostrzynie nad Odrą”

1. Podstawa opracowania.

1.1 Projekt budowlany.

1.2 Plan sytuacyjny.

1.3 Wizja lokalna.

1.4 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393),

1.5 Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym załącznik nr 1 do Zarządzenia Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 06 czerwca 1990 r. (Monitor Polski Nr 24 pozycja 124),

1.6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),

1.7 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późn. zm.),

1.8 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. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181).

1.9 Wytyczne projektowania skrzyżowań cz.1 wydane przez GDDP Warszawa 2001.

2. Zakres opracowania – informacje ogólne

Ogólna charakterystyka przebudowy ul. Wodnej w Kostrzynie nad Odrą.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla przebudowywanej drogi powiatowej nr 1363F na odcinku Rąpin - Gościm. Planuję się wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego (wymiana nawierzchni z gruntowej na utwardzoną).

a) Przebudowa drogi powiatowej nr 1363F

Zakres opracowania w ciągu drogi obejmuje:

- Poszerzenie jezdni do 3,5m,
- Wykonanie poboczy o szer.0,75m,
- Przebudowę zjazdów,
- Wykonanie mijanek,
- Remont istniejących przepustów.

Głównym celem opracowania branży drogowej jest:

- zapewnienie bezpiecznego ruchu pojazdów poprzez wykonanie mijanek ,
- zapewnienie płynnego ruchu dla pojazdów miarodajnych.

Parametry techniczne przebudowywanych dróg:

3.2. Zakres planowanych robót budowlanych w pasie drogowym

Na planie sytuacyjnym przedstawiono parametry geometryczne przebudowywanej drogi. Parametry projektowanych obiektów (jako prędkość projektową przyjęto 30 km/h).

3.2.1 Jezdnia:

Dla drogi powiatowej nr 1362F oraz 1363F

- | | | |
|--|---|-------------------------|
| - kategoria drogi | - | kat. L |
| - spadki poprzeczne | - | głównie o wielkości 2%, |
| - prędkość projektowa | - | 30 km/h, 40km/h |
| - kategoria ruchu KR2 na całym odcinku przebudowy. | | |

Dla gminnej

- | | | |
|---------------------|---|-------------------------|
| - kategoria drogi | - | kat. D |
| - spadki poprzeczne | - | głównie o wielkości 2%, |

-
- prędkość projektowa - 30 km/h,
 - kategoria ruchu KR2 na całym odcinku przebudowy.

Konstrukcja dla dróg powiatowych oraz drogi gminnej

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S
- 8 cm podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16W,
- 20cm podbudowa zasadnicza - mieszanka kruszywa niezwiązanego C90/3 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm podbudowa z kruszywa związana cementem C1,5/2,0,

3.2. Stan projektowany - oznakowanie pionowe

W ciągu przebudowywanych dróg (dróg powiatowych oraz drogi gminnej) projektuje się znaki z grupy

A (ostrzegawcze), D (informacyjne) oraz T (tabliczki do znaków drogowych)

Zasadniczymi elementami zmieniającymi parametry ulicy jest poszerzenie dróg z 3m do 3,5m, natomiast razem z poboczami do 5m.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:2500/500.

UWAGA ! Wszystkie istniejące tarcze znaków należy wymienić na nowe.

Uwagi ogólne:

- Na jednym wsporniku umieszcza się z reguły jeden znak, następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej 10m. na drogach o dopuszczalnej prędkości nie przekraczającej 60km/h.

Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D

Kategorie znaków				
Grupy wielkości znaków	A – ostrzegawcze	B – zakazu C – nakazu	D – informacyjne	
średnie	900	800	600	600+nx150

małe	750	600	600	600+nx150
-------------	------------	------------	------------	------------------

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić:

- na ulicach 0,50 ÷ 2,00 m.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczność, którą należy uwzględnić, jest ruch pieszych i rowerowy, dla którego znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Zaleca się zastosowanie znaków z grupy wielkości „małe”.

Wysokość umieszczania znaków:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia
	W obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające	2.00 (2.20, 2.50)*

- min (2.20) w przypadku umieszczania znaków na chodniku.
- 2.50m w przypadku umieszczania znaków przy ciągu pieszo - rowerowym.

W obszarze chodników znaki należy ustawić w taki sposób, aby zachować wymaganą skrajnię.

Znaki drogowe pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową, podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi lica znaków wykonać z folii II generacji. Znaki pionowe należy ustawić na słupkach ocynkowanych Ø 70.

Znaki drogowe pionowe zostały przedstawione na planie sytuacyjnym.

3.3. Stan projektowany- oznakowanie poziome

Nie występuje.

Przyczyny zmiany projektu organizacji ruchu:

Ze względu na zmiany w geometrii drogi, które wynikły w związku z wykonaniem projektu przebudowy ulicy Wodnej zaistniała konieczność zmian oznakowania pionowego i poziomego na objętym opracowaniem odcinku.

Opracował:

mgr inż. Radosław Ostraszewski

.....

Podpis

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH

1. Znaki pionowe istniejące

D-42 – 2szt,

D-43 – 2szt,

E-17a – 2szt,

E-18a – 2szt.

2. Znaki pionowe projektowe

A-7 – 4szt,

D-1 – 8szt,

T-6 – 9szt,

.

UWAGA ! Znaki istniejące do przestawienia – zgodnie z planem sytuacyjnym.

4. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

4.1 Bariery ochronne

Na odcinku szlakuwym występują 2 przepusty do remontu. Istniejące bariery przewidziano do demontażu i zaprojektowano stalowe bariery ochronne o odpowiedniej długości.

Na przedmiotowym odcinku należy zastosować bariery ochronne spełniające wymagania normy PN-EN 1317:

- poziom powstrzymywania – N1 (normalne),
- szerokość pracująca – W6,
- długość barier
 - odcinki początkowe – L=12,0m
 - odcinki końcowe – L=8,0m
 - odcinki przed przepustem – L=20,0m
 - odcinki za przepustem – L=16,0m

Odcinki początkowe i końcowe barier powinny być odgięte ze skosem 1:20 na zewnątrz od krawędzi jezdni i wkopane pod powierzchnię terenu.

Bariery powinny spełniać wymagania normy PN-EN 1317 oraz posiadać oznakowanie „CE” lub znak budowlany. Bariery ochronne zastosowano również w przypadku występowania terenów zalewowych (podmokłych) zlokalizowanych bezpośrednio przy drodze.

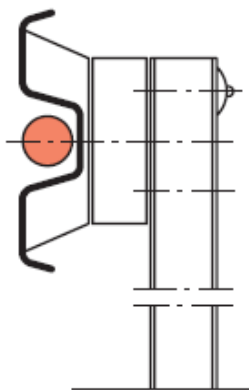
W zagłębieniu taśmy profilowanej barier ochronnych należy zastosować elementy odblaskowe U-1c barwy czerwonej po prawej stronie jezdni i barwy białej po stronie lewej. Elementy odblaskowe U-1c powinny być okrągłe o średnicy min. 50 mm lub prostokątne albo trapezowe o wymiarach dostosowanych do profilu zagłębienia bariery metalowej i minimalnej powierzchni odblaskowej - 20 cm².

Elementy odblaskowe U-1c umieszcza się na barierach:

- w odległościach podanych w tabeli, lecz na prostych i łukach o promieniu $R > 1500$ m nie rzadziej niż co 50 m,
- dodatkowo na początku i końcu bariery.

Rozmieszczenie słupków prowadzących

Miejsce umieszczenia słupka		Maksymalna odległość między słupkami
Odcinki proste i łuki o promieniach $R > 1500$ m		100 m
Łuki o promieniach R	501 - 1500	50
	301 - 500	33
	201 - 300	20
	151 - 200	15
	< 150	0,1 R



Wymagania funkcjonalne dotyczące barier ochronnych powinny być zgodne z **Specyfikacją Techniczną D - 07.05.01 - Bariery ochronne stalowe**.

4.2 Słupki prowadzące

Na odcinku szlakuwym zastosowano słupki krawędziowe typu U-1a (umieszczane na poboczu drogi) oraz U-1b umieszczane na barierach ochronnych. Słupki ze względu na charakter projektowanej drogi należy umieścić 50 cm od krawędzi pobocza umocnionego.

