

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

DROGA POWIATOWA NR 2530C

Skrzyżowanie w miejscowości Zduny

Stan: Wrzesień 2024

Projekt: 24481

Projektował:	mgr inż. Maciej Chojnacki

LEHMANN+PARTNER POLSKA SP. Z O.O.



ul. Marii Dąbrowskiej 8; 62 - 500 Konin
telefon: 063 2467445, telefax: 063 2467446
e-mail: info@lehmann-partner.pl
internet: <http://www.pomiarydrogowe.pl>

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- I. Strona tytułowa
- II. Zawartość opracowania
- III. Karta uzgodnień
- IV. Opis techniczny
 - 1. Podstawa opracowania
 - 2. Przedmiot i zakres opracowania
 - 2.1 Przedmiot opracowania
 - 2.2 Zakres opracowania
 - 3. Charakterystyka drogi oraz ruchu na drodze
 - 3.1 Przebieg trasy w planie
 - 3.2 Parametry techniczne
 - 3.3 Charakterystyka ruchu
 - 4. Opis wprowadzonych zmian
 - 5. Oznakowanie poziome
 - 6. Oznakowanie pionowe
 - 7. Urządzenia BRD
 - 8. Termin obowiązywania projektu stałej organizacji ruchu

KARTA UZGODNIEN

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt organizacji ruchu opracowano podstawie zlecenia Powiatu Aleksandrowskiego nr DUDiM.262.Z.12.2024 z dnia 20 września 2024r. na wykonanie dokumentacji zmiany stałej organizacji ruchu w obrębie skrzyżowania w miejscowości Zduny na drodze powiatowej nr 2530C.

Podstawę opracowania stanowią:

- podkłady mapowe
- pomiar inwentaryzacyjny w terenie,
- pomiar GPS,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym, (t.j. Dz. U. 2021r. poz. 450 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 r. poz. 124 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz. U. 2017r. poz. 784);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. 2019 r. poz. 2310 z późn. zm.);
- 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 umieszczania na drogach. Załącznik 1-4 (t.j. Dz. U. 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

2.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 2530C w obrębie skrzyżowania w miejscowości Zduny w powiecie aleksandrowskim w województwie kujawsko-pomorskim. Celem projektu jest zmiana prowadzenia ruchu pojazdów na skrzyżowaniu drogi powiatowej z drogami podrzędnymi w m. Zduny poprzez zastosowanie "mini ronda".

2.2 Zakres opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu obejmujący oznakowanie pionowe i poziome drogi powiatowej nr 2530C w miejscowości Zduny.

Projekt zmiany planu sytuacyjnego stałej organizacji ruchu opracowano na mapach zasadniczych w skali 1:500. Na mapę tą naniesiono usytuowanie znaków pionowych, poziomych (znaki podłużne i poprzeczne, strzałki, znaki uzupełniające) oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI ORAZ RUCHU NA DRODZE

3.1 Przebieg trasy w planie

- Przebieg drogi: Opoki - Zduny
- Obszar opracowania: od km 2+230 do km 2+310

3.2 Parametry techniczne

- Klasa techniczna drogi: Z (Zbiorcza)
- Przekrój poprzeczny: drogowy
- Liczba jezdni: droga jednojezdniowa
- Rodzaj ruchu: ruch dwukierunkowy
- Sygnalizacja świetlna: brak
- Obowiązująca prędkość: 90 km/h

- Szerokość jezdni: 5,0 m
- Szerokość chodników: -
- Średnia szerokość poboczy: 1,5 m
- Rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna
- Rodzaj nawierzchni chodników: -

3.3 Charakterystyka ruchu na drodze

Droga powiatowa nr 2530C przebiega od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2528C do graniczy administracyjnej powiatu z powiatem inowrocławskim. Na całej długości drogi ruch odbywa się w obu kierunkach. W ciągu drogi funkcjonuje zbiorowa komunikacja autobusowa. Na drodze brak miejscowych ograniczeń prędkości oraz tonażu regulowanych znakami zakazu. Na drodze brak przejazdów kolejowych mogących generować zatory w ruchu drogowym. Ruch pieszych odbywa się poboczem na zasadach ogólnych. Ścieżki rowerowe w ciągu drogi nie występują.

4. OPIS WPROWADZONYCH ZMIAN

Na skrzyżowaniu w m. Zduny w km 2+285 zaprojektowano minirondo o średnicy 3,0m z elementów gumowych stanowiący punkt centralny skrzyżowania, wokół którego poruszać się będą kierujący chcący przejechać przez, do tej pory, nieskanalizowane skrzyżowanie. Na obwiedni skrzyżowania zaprojektowano linię krawężniową P-7a, a na wlotach wszystkich dróg linie P-4 oraz linie warunkowego zatrzymania P-13. Ponadto na dojeździe do skrzyżowania zaprojektowano P-15. Każdy wlot dodatkowo oznakowano znakami C-12 oraz A-7.

5. OZNAKOWANIE POZIOME

Projektowane oznakowanie należy wykonać zgodnie z obowiązującymi wytycznymi.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości (także w warunkach dużej wilgotności),

- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- właściwym okresem trwałości,
- odpornością na zabrudzenie i ścieranie.

Rozmieszczenie oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji. Rodzaj oznakowania zamieszczono w wykazie tabelarycznym.

6. OZNAKOWANIE PIONOWE

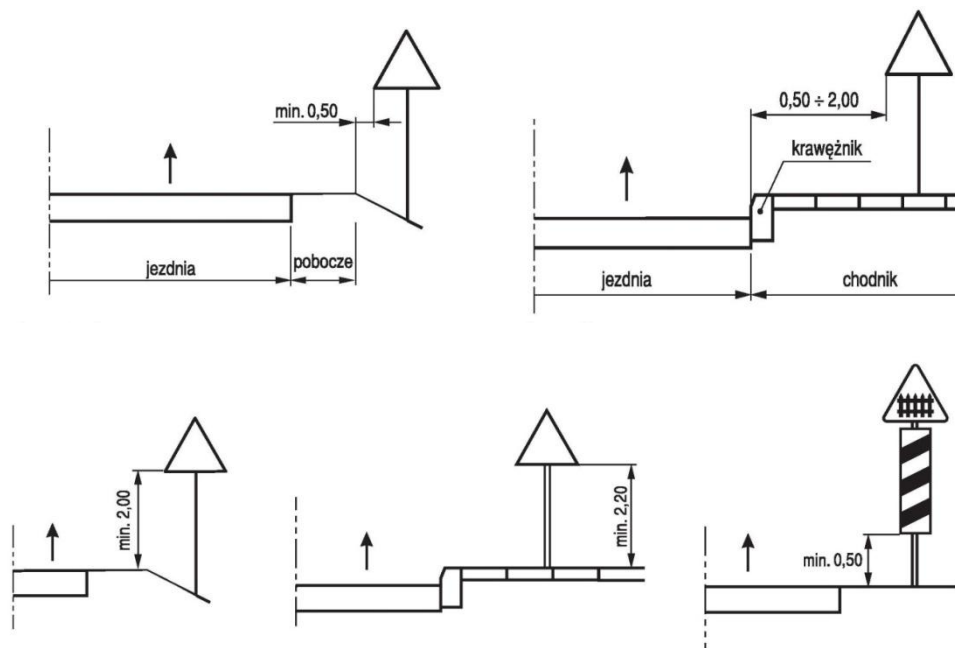
Znaki i tablice oraz konstrukcje wsporcze znaków powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami.

Dla rozpatrywanych ciągów dróg należy zastosować znaki o średniej wielkości, których lica pokryte są folią odblaskową typu 1 i 2, natomiast odwrotna strona tarczy powinna mieć barwę szarą. Znaki należy ustawić wg lokalizacji jak na planach sytuacyjnych poszczególnych dróg tak, aby były dobrze widoczne oraz tak, aby same nie ograniczały widoczności przy zachowaniu niżej wymienionych warunków:

- strona drogi wg właściwego schematu,
- odchylenie tarczy znaku odblaskowego powinno wynosić ok. 5° w kierunku jezdni,
- odległość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) od krawędzi jezdni powinna wynosić ok. 0,5 m – 2,0 m,
- wysokość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) min. 2,0 m (min. 2,2 m dla znaków na chodniku), a dla znaków C-9 na wysepkach segregujących - min. 1,8 m
- znaki należy zamocować na słupkach metalowych o przekroju kołowym $\varnothing$ od 50 do 60 mm.

Widoczność znaków musi być taka sama w dzień i w nocy z odległości umożliwiającej kierującym pojazdami oraz pieszym ich spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję. Wszystkie znaki i tablice winny być stabilnie połączone z podłożem tak, aby nie uległy samoistnemu przewróceniu.

Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Rozmieszczenie oznakowania pionowego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji.

7. URZĄDZENIA BRD

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów. Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone dla których:

- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych,
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną,
- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa.

W urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, z którymi mogą stykać się piesi, ze względu bezpieczeństwa należy eliminować możliwość skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie promieniem $R_{min} = 2,5$ mm ostrych krawędzi urządzeń.

Wzory urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz szczegółowe zasady ich lokalizacji w planie i profilu drogowym są określone w opisach szczegółowych.

W projekcie zaproponowano mini rondo o średnicy 3,0 m mające na celu porządkować ruch, ograniczać prędkość oraz zwiększać bezpieczeństwo na skrzyżowaniu. Mini rondo wykonane powinno być z mieszanki gumowej o następujących wymiarach:

- szerokość: 300 cm,
- wysokość: 2-12 cm,



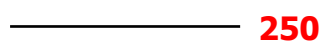
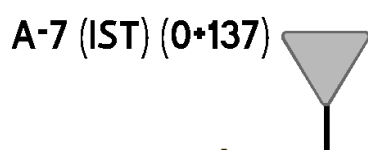
Mini rondo powinno być wyposażone w elementy odblaskowe znacznie poprawiające widoczność w nocy, a sama powierzchnia azylu powinna posiadać strukturę antypoślizgową. Elementy azylu powinny być mocowane przy użyciu kołków rozporowych bezpośrednio do nawierzchni drogi.

8. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

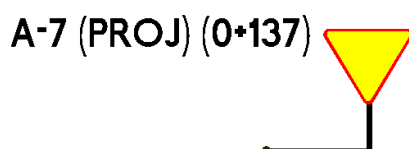
Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: 31 grudnia 2025 r.

.....
podpis projektanta

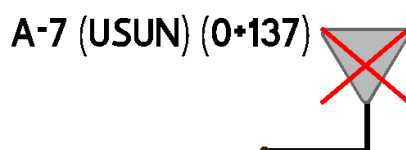
LEGENDA

 krawędź jezdni 250 pikietaż

oznakowanie pionowe istniejące z pikietażem



oznakowanie pionowe projektowane z pikietażem

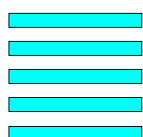


oznakowanie pionowe do usunięcia z pikietażem



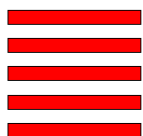
P-10

oznakowanie poziome istniejące



P-10

oznakowanie poziome projektowane



P-10

oznakowanie poziome do usunięcia