

Więcbork, dnia 04.03.2022r.

SR.7221.8.2022

Zatwierdzenie nr 1/2022

Na podstawie art. 10 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 450 ze zm.) oraz § 6 ust. 1a pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 784),

z a t w i e r d z a m

projekt stałej organizacji ruchu dla drogi wewnętrznej ul. Ogrodowa oraz części drogi ul. Polnej we wsi Witunia, gm. Więcbork będących w zarządzie Burmistrza Więcborka w związku z planowaną budową ww. ulic.

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu do 31.12.2025r.

Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. (Dz. U. 2017 . 784 t.j.) jednostka wprowadzająca organizację ruchu **zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarządcę drogi** oraz właściwego komendanta Policji **o terminie jej wprowadzenia co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu**, powołując się na nr powyższego zatwierdzenia projektu.

Z up. BURMISTRZA

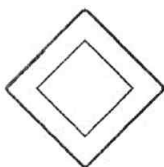
mgr inż. Tomasz Fifielski
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Dróg

Załącznik:

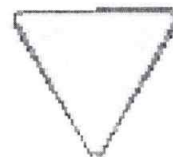
1. Projekt stałej organizacji ruchu.

Otrzymują:

1. Gmina Więcbork, ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork
2. a/a



PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU



Tytuł projektu:

„Stała organizacji ruchu dla drogi wewnętrznej
gminnej w Wituni - ul. Ogrodowa”

Inwestor:

Gmina Więcbork
ul. Mickiewicza 22
89-410 Więcbork

Opracował:

mgr inż. Dariusz Kędziora

Termin wprowadzenia
stałej organizacji ruchu:

..... do 2023.12.31.

Załącznik do zatwierdzenia

SR.7221.8.2022

z dnia 04.03.2022r.

Gmina Więcbork
woj. kujawsko-pomorskie

Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Tomasz Fijałkowski
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Dróg

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Projekt budowlany ulicy,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych*,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- 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,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Wizja lokalna.

2. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu dla drogi wewnętrznej gminnej - *ul. Ogrodowej* oraz części *ul. Polnej* w związku z opracowywaniem projektu budowlanego i planowaną budową tych ulic. Niniejszy projekt nie obejmuje strefy skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 189 - *ul. Złotowską*.

Przedsięwzięcie, o którym mowa, planowane jest do przeprowadzenia na dz. o n-rach ewid.: 322/1, 324, 331, 335, które są położone w jednostce ewidencyjnej 041304_5 Więcbork – G, gmina Więcbork, powiat sępoleński, województwo kujawsko - pomorskie.

3. Analiza stanu istniejącego

Ulica Ogrodowa ulokowana jest w m. Witunia, gm. Więcbork. Swoje skomunikowanie z publiczną siecią drogową zawdzięcza zjazdowi publicznemu z drogi wojewódzkiej nr 189. Obsługuje ona zarówno zabudowę mieszkaniową domków jednorodzinnych jak również tereny pól uprawnych.

W stanie istniejącym nawierzchnia ulicy jest gruntowa, ulepszona żużlem i gruzem betonowym, do głębokości około 40 cm. Z uwagi na to, że jest to nawierzchnia nie trwała, w okresach gdy ilość wody opadowej jest zwiększona w stosunku do okresów letnich, jej stan techniczny jest niezadowolający. Destrukcyjne działanie wody powoduje, że pojawiają się na niej liczne wyboje, deformacje i ubytki, które pogarszają istotnie jej walory użytkowe. Dodatkowo pas drogowy jest wąski i uniemożliwia odseparowanie ruchu pieszego od ruchu pojazdów poprzez budowę chociażby jednostronnie ciągu pieszego. Poza tym w jego obrębie umieszczone są elementy infrastruktury technicznej nie związane z drogą jak sieć kanalizacyjna, wodociągowa, energetyczna i telekomunikacyjna.

Taki stan powoduje, że istnieje duża presja lokalnego społeczeństwa na budowę ulicy o parametrach zapewniających bezpieczne jej użytkowanie przez wszystkich uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza

tych niechronionych. Nie bez znaczenia jest również to, że ulica ta obsługuje tereny rolnicze, przez co jej nawierzchnia okresowo, poddawana jest obciążeniom pochodzącym od pojazdów rolniczych, co dla nawierzchni o nie dostatecznej nośności, jest bardzo szkodliwe. Cykliczne naprawy nawierzchni prowadzone przez zarządcę ulicy w trybie bieżącego utrzymania są bardzo kosztowne, a i tak nie zapewniają odpowiedniego poziomu jej użytkowania.

Charakterystyka robót i projektowana stała organizacja ruchu.

4.1 Ogólny opis robót.

Opracowanie niniejsze oparte jest na zamiśle wprowadzenia na ul. Ogrodowej na odc. od km 0+008,48 do km 0+420,00 oraz na ul. Polnej na odc. od km 0+000,00 do km 0+080,00 strefy ograniczonej prędkości 30 km/h. W przekroju poprzecznym ul. Ogrodowej z uwagi na ograniczony dostęp terenu nie zostanie wydzielony ciąg pieszy poza jezdnią, a piesi i rowerzyści będą poruszać się we wspólnej przestrzeni z pojazdami, na zasadach ogólnych. Ulice oznakowane zostaną jako drogi wewnętrzne, co spowoduje że obowiązywać będą na nich zasady ruchu drogowego określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Na ul. Polnej wydzielony zostanie ciąg pieszy szer. 3,0 m, który w zamiśle ma być w przyszłości ścieżką pieszo-rowerową, gdy budowa ul. Polnej zostanie ukończona i połączy się on z ciągiem pieszo-rowerowym w ul. Runowskiej.

Budowa ulic Ogrodowej i Polnej wiązać się będzie z wykonaniem niżej wymienionych robót:

- 1) przygotowawczych, do których zaliczyć należy m. in.: roboty pomiarowe i rozbiórkowe,
- 2) ustawienia obramowań nowych nawierzchni,
- 3) korytowania pod konstrukcje nowych nawierzchni,
- 4) nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni,
- 5) humusowania,
- 6) oznakowania poziomego i pionowego.

4.2 Oznakowanie projektowane.

4.2.1 Oznakowanie pionowe

Organizacja ruchu na nowoprojektowanych ulicach Ogrodowej i Polnej wprowadza na nich strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h co czynione jest przy zastosowaniu znaków B-43 i B-44. Dodatkowo na ul. Ogrodowej z uwagi na to, że ruch niechronionych jego uczestników prowadzony jest wspólnie z ruchem pojazdów po jezdni tej ulicy, zastosowano znak pionowy A-30 z tabliczką poddrogowskazową T-0. Ma to na celu zwrócenie uwagi kierujących pojazdami, na to że poruszają się ul. Ogrodową w jednej płaszczyźnie z pieszymi. W projekcie budowy ul. Ogrodowej przewidziano również rozwiązania, które w sposób fizyczny wymuszają na kierujących pojazdami ograniczenie prędkości i są to takie elementy uspokojenia ruchu jak progi zwalniające czy wyniesiona tarcza skrzyżowania ul. Ogrodowej z ul. Polną.

Warunki techniczne dla znaków pionowych oraz sposób ich umieszczenia w pasie drogowym

- grupa wielkości znaków - **małe**,
- lica znaków pokryte materiałem odblaskowym – folia odblaskowa typu 2,
- odwrotna strona tarczy *znaku* i tabliczki ma mieć barwę szarą; na odwrotnej stronie tarczy *znaku* należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta *znaku*, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica *znaku*, miesiąc i rok produkcji *znaku*,
- barwa i odblaskowość oraz liternictwo znaków – wg rozporządzenia 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,
- znaki przytwierdzone będą do konstrukcji wsporczej mocowanej w gruncie w sposób zapewniający ich stabilność i uniemożliwiającej ich obrót,
- znaki lokalizowane będą po prawej stronie jezdni ulicy 0,5 m od jej krawędzi; odległość znaku należy mierzyć w poziomie od krawędzi jezdni do jego skrajnego elementu.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Nazwa	Stan	Wielkość	Trasa	Ilość [szt.]
A-30	prj	małe	ul. Ogrodowa	2
B-43	prj	małe	ul. Ogrodowa	2
B-44	prj	małe	ul. Ogrodowa	2
D-46	prj	małe	ul. Ogrodowa	2
D-47	prj	małe	ul. Ogrodowa	2
T-0	prj	małe	ul. Ogrodowa	2
B-43	prj	małe	ul. Polna	1
B-44	prj	małe	ul. Polna	1
D-46	prj	małe	ul. Polna	1
D-47	prj	małe	ul. Polna	1

4.2.2 Oznakowanie poziome

Zaprojektowane oznakowanie poziome jest po całkowicie konsekwencją zaprojektowanego oznakowania pionowego. Oznakowanie poziome należy wykonać jako oznakowanie cienkowarstwowe.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Nazwa	Stan	Dł.[m]/Pow.[m2]	Trasa
P-25	prj	31/7,19	ul. Ogrodowa

4.2.3 Elementy BRD

W celu wyeliminowania wyjeżdżania przez kierujących pojazdami poza obramowanie jezdni w obrębie skrzyżowania i progów zwalniających zastosowano słupków krawędziowych U-2.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Nazwa	Stan	Ilość [szt.]	Trasa
U-2	prj	14	ul. Ogrodowa

Opracował:

Krzysztof Dąbowski