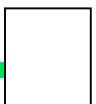


	STRONA TYTUŁOWA OPRACOWANIA	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	<div> <div>WERITY</div> <div>PROJEKTY</div> </div> <p>Adres: Jaracz 2P, 64-610 Rogoźno, TEL. 609 627 292</p>	
RODZAJ OPRACOWANIA:	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
NAZWA INWESTYCJI:	Przebudowa ul. Jana Kochanowskiego w Rogoźnie oraz fragmentu ul. Adama Mickiewicza na odcinku od al. Marsz. J. Piłsudskiego do ul. Bolesława Prusa	
LOKALIZACJA INWESTYCJI:	województwo: WIELKOPOLSKIE gmina: ROGOŹNO powiat: OBORNIKI obręb: ROGOŹNO	
NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK:	561, 565, 589, 612, 613/5, 619/1, 620/1, 621, 638, 687, 688	
INWESTOR:	 Gmina Rogoźno ul. Nowa 2 64-610 Rogoźno	
AUTORZY OPRACOWANIA:	PROJEKTANT: mgr inż. Piotr Marciniak nr upr. WKP/0271/POOD/10	Podpis projektanta:
DATA I MIEJSCE OPRACOWANIA:	Luty 2022, Jaracz	



Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA	3
1.1 Karta opinii i uzgodnień,	3
2. OPIS TECHNICZNY	4
2.1 Przedmiot opracowania.....	4
2.2 Inwestor	4
2.3 Opracowujący	4
2.4 Podstawa opracowania	4
2.5 Cel opracowania	5
2.7 Istniejące zagospodarowanie terenu.....	5
2.8 Charakterystyka drogi i ruch na drodze:.....	6
ODCINEK A – ul. Kochanowskiego	6
ODCINEK B – ul. Mickiewicza	7
2.9 Istniejące oznakowanie	7
2.10 Projektowana stała organizacja ruchu.....	7
2.11 Elementy uspokojenia ruchu	8
2.12 Uwagi końcowe	8
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
Rys 1.0 Plan orientacyjny skala 1: 10 000	
Rys 2.1 Plan sytuacyjny oznakowania skala 1:500	
Rys 2.2 Plan sytuacyjny oznakowania skala 1:500	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA

1.1 Karta opinii i uzgodnień,

2. OPIS TECHNICZNY

2.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z realizacją inwestycji pn.: "Przebudowa ul. Jana Kochanowskiego w Rogoźnie oraz fragmentu ul. Adama Mickiewicza na odcinku od al. Marsz. J. Piłsudskiego do ul. Bolesława Prusa"

Przebudowa w/w ulic będzie polegała na budowie nawierzchni jezdni, zatok parkingowych, chodników i zjazdów. Główne założenia projektu zmiany organizacji ruchu to:

- wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości na ulicach Jaka Kochanowskiego, Bolesława Prusa, Adama Mickiewicza i C.K. Norwida
- wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających i wyniesionego skrzyżowania ulic Jana Kochanowskiego i Bolesława Prusa,
- wprowadzenie pierwszeństwa przejazdu dla ul. Jana Kochanowskiego

Lokalizacja inwestycji została przedstawiona na **Rys 1.0 Plan orientacyjny**.

2.2 Inwestor

Inwestor: Gmina Rogoźno
ul. Nowa 2
64-610 Rogoźno

2.3 Opracowujący

Projektant: mgr inż. Piotr Marciniak
Jaracz 2p, 64-610 Rogoźno
nr uprawnień WKP/0271/POOD/10

Jednostka projektowa WERITY PROJEKTY Piotr Marciniak
Jaracz 2p, 64-610 Rogoźno

2.4 Podstawa opracowania

- mapa zasadnicza w skali 1:500,
- wizja w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego,
- wytyczne Inwestora,
- obowiązujące normy i przepisy,

2.5 Cel opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na ul. Jana Kochanowskiego, Bolesława Prusa, Adama Mickiewicza i C.K Norwida (drogi gminne). Przedmiotowe opracowanie posłuży do pozyskania niezbędnych opinii i zatwierdzenia poprzedzającego realizację inwestycji.

2.6 Wykaz podstawowych aktów prawnych

Poniższy spis zawiera podstawowe akty prawne zastosowane w dokumentacji:

- 1) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z dnia 12 października 2003 r., poz. 1729),
- 2) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- 3) 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. Nr 43 poz. 430),
- 4) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r, poz. 602) z późniejszymi zmianami,
- 5) Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- 6) 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 dnia 23 grudnia 2003 r. poz. 2181), wraz z załącznikami.

2.7 Istniejące zagospodarowanie terenu

W stanie istniejącym na ulicy Kochanowskiego i przedmiotowym fragmencie ul. Mickiewicza występują nawierzchnie jezdni wykonane z betonowych płyt drogowych. Istniejące ulice obramowane są krawężnikiem betonowym 15x30. W ciągu ulic występują lokalnie chodniki o nawierzchni z betonowej kostki brukowej lub betonowych płytek chodnikowych. Część zjazdów posiada nawierzchnie utwardzone z betonowej kostki brukowej lub kruszywa.

Fragment ulicy Kochanowskiego na odcinku od ul. Fabrycznej do ulicy Polnej posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego oraz jednostronny chodnik z betonowej kostki brukowej, zlokalizowany po stronie wschodniej. Odwodnienie tego fragmentu ulicy odbywa się do istniejącej

kanalizacji deszczowej. Jezdnia posiada przekrój daszkowy, a wpusty zlokalizowane są obustronnie. Jezdnia obramowana jest krawężnikiem betonowym 15x30 wystawionym na około 12 cm.

Ulica Kochanowskiego posiada skrzyżowania z:

- ulicą Norwida – droga gminną o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- ulicą Mickiewicza – droga gminna o nawierzchni z betonowych płyt drogowych,
- ulicą Reja – droga gminna o nawierzchni gruntowej,
- ulicą Zaulek – droga gminną o nawierzchni gruntowej,
- ulicą Prusa – droga gminną o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- ulicą Fabryczną – droga gminna o nawierzchni z betonu asfaltowego.

Ulica Mickiewicza posiada skrzyżowanie z:

- al. Marsz. J. Piłsudskiego – droga wojewódzka nr 241 o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- ulicą Kochanowskiego – droga gminna o nawierzchni z betonowych płyt drogowych,
- ulicą Prusa – droga gminną o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- ulicą Reja – droga gminna o nawierzchni gruntowej.

2.8 Charakterystyka drogi i ruch na drodze:

2.8.1 PARAMETRY TECHNICZNE PRZEBUDOWYWANYCH ULIC

ODCINEK A – ul. Kochanowskiego

- status drogi – droga publiczna gminna;
- klasa techniczna – droga klasy D;
- prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h;
- szerokość jezdni – 5,00 m;
- szerokość chodnika - 1,70 m (oddzielony od jezdni pasem zieleni);
- kategoria ruchu – KR2;
- przekrój poprzeczny daszkowy o pochyleniu poprzecznym 2,0 %,
- szerokość pasa drogowego 19,0 m; (18.0 m na odcinku od km 0+000,00 do km ok. 0+130,00)
- zjazdy indywidualne do posesji o szerokości min. 3,0 m i skosie 1:1,
- zjazdu publiczny o szerokości min. 4.0 m i promieniu $R=5.0$ m,
- zatoki parkingowe (parkowanie równoległe)
 - szerokość zatoki 2,50 m,
 - skos 1:1 i promień wjazdowy $R=2,0$ m,
- zatoki parkingowe (parkowanie prostopadłe)
 - szerokość miejsc postojowych 2,50 m,
 - długość zatoki 4,65 i 4,80 m,

ODCINEK B – ul. Mickiewicza

- status drogi – droga publiczna gminna;
- klasa techniczna – droga klasy D;
- prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h;
- szerokość jezdni – 5,00 m;
- szerokość chodnika - 2,00 m;
- kategoria ruchu – KR2;
- przekrój poprzeczny daszkowy o pochyleniu poprzecznym 2,0 %,
- szerokość pasa drogowego zmienna w zakresie od 10,00 do 15,50 m,
- zjazdy indywidualne do posesji o szerokości min. 3,0 m i skosie 1:1,
- zatoki parkingowe (parkowanie równoległe)
 - szerokość zatoki 2,50 m,

2.8.2 CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

Ulice objęte przebudową mają charakter osiedlowy i prowadzony jest na nich ruch lokalny związany głównie jest z dojazdem do budynków mieszkalnych jednorodzinnych.

2.9 Istniejące oznakowanie

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na **Rys 2.1 i 2.2** kolorem szarym. (zgodnie z legendą).

2.10 Projektowana stała organizacja ruchu

Zmiana organizacji ruchu realizowana jest w związku z inwestycją pn „Przebudowa ul. Jana Kochanowskiego w Rogoźnie oraz fragmentu ul. Adama Mickiewicza na odcinku od al. Marsz. J. Piłsudskiego do ul. Bolesława Prusa”.

Zakres projektu zmiany stałej organizacji ruchu

- wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości na ulicach Jana Kochanowskiego, Bolesława Prusa, Adama Mickiewicza i C.K. Norwida
- wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających i wyniesionego skrzyżowania ulic Jana Kochanowskiego i Bolesława Prusa,
- wprowadzenie pierwszeństwa przejazdu dla ul. Jana Kochanowskiego,
- uzupełnienie brakującego oznakowania

OZNAKOWANIE POZIOME

- oznakowanie P-1e – wyznaczenia pasów ruchu na skrzyżowaniu, na wysokości zjazdu i zatoki postojowej
- oznakowanie P-4 – wyznaczenia pasów ruchu na skrzyżowaniu,
- oznakowanie P-13 – wyznaczenie linii warunkowego zatrzymania,
- oznakowanie P-25 – oznakowanie na progach zwalniających,

OZNAKOWANIE PIONOWE

- znaki A-11a – ustawiono w celu wskazania progu zwalniającego lub skrzyżowania wyniesionego,
- znaki A-7 – ustawiono w celu wskazania konieczności ustąpienia pierwszeństwa przejazdu,
- znaki D-1 – ustawiono w celu wskazania pierwszeństwa przejazdu,
- znaki D-2 – ustawiono w celu wskazania końca pierwszeństwa przejazdu,
- znaki B-43 i 44 – ustawiono w celu wskazania początku i końca strefy ograniczenia prędkości,

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na **Rys 2.1 i 2.2 Plan sytuacyjny oznakowania**.

2.11 Elementy uspokojenia ruchu

Zakres inwestycji obejmuje wykonanie elementów uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających i wyniesionego skrzyżowania ul. J. Kochanowskiego, B. Prusa i Zaulek. Projektowane progi zostały równomiernie rozmieszczone na całej długości ulicy z zachowaniem odległości 40 m od skrzyżowań. Progi zaprojektowano z betonowej kostki brukowej typu „domino” koloru czerwonego. Zastosowano progi listwowe U-16a o długości 3,70 m i promieniu wyokrąglenia $R=17,2$ m, pozwalające na przejazd 25-30 km/h. Zastosowanie oznakowanie w postaci znaków pionowych A-11a z tabliczkami i oznakowania poziomego P-25.

2.12 Uwagi końcowe

- na Rys 2.1 i 2.2 wskazano znaki do usunięcia oraz do przestawienia,
- zastosowane oznakowanie pionowe winno być pokryte materiałami odblaskowymi zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- należy zastosować znaki wykonane z materiałów odblaskowych, folia odblaskowa typ 2.
- słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych o średnicy 2,5” z fundamentem betonowym;
- zastosowane znaki pionowe małe (M);
- znaki D-1 należy wykonać jako mini;
- znaki pionowe należy umieścić na wysokości min. 2,20 m;
- tarcze znaków należy odchylić w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni o kąt 5° w kierunku jezdni;

- do oznakowania pionowego i poziomego należy stosować wyłącznie materiały atestowane;
- oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe.

PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA OZNAKOWANIA:

- planowany termin wprowadzenie zmiany stałej organizacji ruchu 30.06.2022

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys 1.0 Plan orientacyjny	skala 1: 10 000
Rys 2.1 Plan sytuacyjny oznakowania	skala 1:500
Rys 2.2 Plan sytuacyjny oznakowania	skala 1:500