

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu - zmiana stała, w związku z budową ścieżki rowerowej na odcinku Słupca - Kosewo, o łącznej długości 13,109km.

Ścieżkę rowerową podzielono na 6 odcinków realizacyjnych umożliwiającym opcjonalne, etapowanie inwestycji.

Niniejsze opracowanie obejmuje - ODCINEK 5 w Km 8+604,16 - 9+980,00; o długości 1 375,84m.

2. Wnioskodawca

Starosta Powiatu Słupeckiego
ul. Poznańska 20,
62-400 Słupca

3. Zarządca drogi

Zarząd Powiatu Słupeckiego
ul. Poznańska 20,
62-400 Słupca

4. Jednostka projektowa

Andrzej Madaj
ul. Ratajczaka 7/13,
62-400 Słupca

5. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r., poz. 602) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. załącznik do nru 220, poz 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.)

6. Charakterystyka odcinków dróg i warunków ruchu.

Projektowana ścieżka rowerowa zlokalizowana jest na terenie Gminy Ostrowite w m. Giewartów. Odcinek zaprojektowano w pasie drogi powiatowej 3050P. Ścieżka projektowana jest po stronie wschodniej. W związku z koniecznością zmiany spadków poprzecznych jezdni i wymianą nawierzchni bitumicznej projektuje się także oznakowanie poziome na jezdni.

Podstawowe parametry:

- długość odcinka - 1 375,84m,
- szerokość nawierzchni ścieżki - 2,00m kolor czerwony + pas bezpieczeństwa 0,65m (pas bezpieczeństwa stanowić będzie ściek, krawężnik i kostka w kolorze szarym.
- nawierzchnia z betonowej, bezfazowej kostki brukowej na całym odcinku; do km 9+659,00.

- W km 9+659,00 - 9+980,00 ruch rowerowy prowadzony będzie po jezdni i oznakowany znakami poziomymi P-27.

Parametry techniczne Istniejącej drogi głównej:

Kategoria drogi	- Powiatowa
Nr drogi	- 3050P
Klasa drogi	- " Z "
Kategoria obciążenia ruchem	- KR3
Prędkość projektowa	- $V_p = 40$ km/h
Szerokość jezdni, przekrój poprzeczny	- 5,50m - 6,00 - daszkowy 2% lokalnie jednostronny
Szerokość pobocza, przekrój poprzeczny	- 1,50m, jednostronny 8%
Wysokość skrajni drogi	- 4,60 m
Grupa nośności podłoża	- G1
Dostępność	- ogólnodostępna
Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię jezdni	- 100kN

7. Plan sytuacyjny

Przebieg sytuacyjny projektowanego odcinka ścieżki rowerowej, zaprojektowano ze względów bezpieczeństwa poza rowem drogowym przy drodze powiatowej. Lokalnie konieczne będą podziały działek. Łuki poziome zostały wyokrąglone odpowiednimi promieniami.

8. Uzasadnienie wprowadzenia lub zmiany organizacji ruchu.

Niniejszy projekt organizacji ruchu ma charakter stały. Zaprojektowano oznakowanie związane wyłącznie z budową ścieżki rowerowej; istniejące znaki na drogach wchodzących w skład ścieżki wg stanu istniejącego lub wg decyzji Zarządcy drogi. Opracowania dokonano na zlecenie Powiatu Słupeckiego, w związku z projektowaną budową ścieżki rowerowej.

9. Projektowane oznakowanie pionowe.

Nazwa	Stan	Wielkość	Kilometraż	Szt.
C-13	prj	Średnie	9+655	1
C-13a	prj	Średnie	9+655	1
			Razem	2

Konstrukcje wsporcze

Nazwa	Szt.
Słupek	1

10. Projektowane oznakowanie poziome

Nazwa	Stan	Kilometraż	Dł./Pow/Szt	Pow. malowania
P-1b	Projektowane	8+918	241.8	9.67

P-1e	Projektowane	8+627	7.8	0.94
P-1e	Projektowane	8+681	6.3	0.75
P-1e	Projektowane	8+719	4.5	0.54
P-1e	Projektowane	8+746	5.6	0.67
P-1e	Projektowane	8+758	6.9	0.83
P-1e	Projektowane	8+789	5.5	0.66
P-1e	Projektowane	8+822	8.5	1.02
P-1e	Projektowane	8+858	4.8	0.57
P-1e	Projektowane	8+882	3.7	0.45
P-1e	Projektowane	8+899	6.0	0.72
P-1e	Projektowane	9+184	5.5	0.66
P-1e	Projektowane	9+195	3.5	0.42
P-1e	Projektowane	9+209	7.5	0.90
P-1e	Projektowane	9+244	5.9	0.71
P-1e	Projektowane	9+282	6.8	0.82
P-1e	Projektowane	9+321	6.0	0.72
P-1e	Projektowane	9+347	6.5	0.78
P-1e	Projektowane	9+365	9.5	1.15
P-1e	Projektowane	9+394	8.9	1.06
P-1e	Projektowane	9+422	10.3	1.23
P-1e	Projektowane	9+454	6.3	0.76
P-1e	Projektowane	9+474	14.7	1.77
P-1e	Projektowane	9+513	7.3	0.87
P-1e	Projektowane	9+536	7.1	0.85
P-1e	Projektowane	9+557	6.0	0.72
P-1e	Projektowane	9+579	8.5	1.02
P-1e	Projektowane	9+650	22.8	2.74
P-1e	Projektowane	9+699	4.1	0.49
P-1e	Projektowane	9+723	14.1	1.69
P-1e	Projektowane	9+775	11.1	1.33
P-1e	Projektowane	9+804	5.7	0.69
P-1e	Projektowane	9+846	2.3	0.28
P-1e	Projektowane	9+853	3.6	0.43
P-23	Projektowane	8+608	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+656	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+704	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+754	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+801	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+853	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+901	1.0	0.66
P-23	Projektowane	8+953	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+001	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+053	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+101	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+153	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+253	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+353	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+556	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+604	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+654	1.0	0.66

P-23	Projektowane	9+203	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+303	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+403	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+456	1.0	0.66
P-23	Projektowane	9+505	1.0	0.66
P-4	Projektowane	8+604	22.0	5.28
P-4	Projektowane	8+635	45.2	10.85
P-4	Projektowane	8+687	31.6	7.58
P-4	Projektowane	8+723	22.5	5.40
P-4	Projektowane	8+752	6.0	1.44
P-4	Projektowane	8+765	24.3	5.83
P-4	Projektowane	8+795	26.7	6.41
P-4	Projektowane	8+831	26.0	6.24
P-4	Projektowane	8+862	18.8	4.51
P-4	Projektowane	8+886	12.6	3.02
P-4	Projektowane	8+905	4.3	1.03
P-4	Projektowane	8+912	5.5	1.32
P-4	Projektowane	9+156	26.2	6.29
P-4	Projektowane	9+190	4.6	1.10
P-4	Projektowane	9+198	10.3	2.47
P-4	Projektowane	9+217	25.5	6.12
P-4	Projektowane	9+250	31.6	7.58
P-4	Projektowane	9+289	31.0	7.44
P-4	Projektowane	9+327	20.4	4.90
P-4	Projektowane	9+353	10.8	2.59
P-4	Projektowane	9+375	18.1	4.34
P-4	Projektowane	9+403	17.9	4.30
P-4	Projektowane	9+432	20.1	4.82
P-4	Projektowane	9+460	12.5	3.00
P-4	Projektowane	9+488	23.8	5.71
P-4	Projektowane	9+520	15.3	3.67
P-4	Projektowane	9+543	13.2	3.17
P-4	Projektowane	9+563	14.9	3.58
P-4	Projektowane	9+588	60.9	14.62
P-4	Projektowane	9+672	26.2	6.29
P-4	Projektowane	9+703	19.2	4.61
P-4	Projektowane	9+737	37.2	8.93
P-4	Projektowane	9+786	17.9	4.30
P-4	Projektowane	9+810	35.2	8.45
P-4	Projektowane	9+848	4.1	0.98
P-4	Projektowane	9+857	3.6	0.86
			Razem	232.46

11. Urządzenia bezpieczeństwa

Nazwa	Stan	Kilometraż	Dł./Szt.
U-18b LUSTRO prostokątne duże	prj	9+432	1

- Lica znaków pionowych wykonać z folii odblaskowej typ 2.
- znaki umieścić zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym – rys. 2
- znaki mocować na konstrukcji wykonanej z rur stalowych \varnothing 60 mm
- odległość krawędzi tarczy znaku od krawędzi jezdni musi wynosić 0,50 – 2,00 m.
- wysokość umieszczania konwencjonalnych znaków pionowych: 2,20 m;
wysokość liczona jest od nawierzchni chodnika / pobocza do dolnej krawędzi znaku.
- Grupa wielkości znaków - znaki "średnie"

12. Uwagi końcowe.

Niniejszy projekt został sporządzony w oparciu o założenia Inwestora z 2018 roku, na podstawie aktualnych map sytuacyjno wysokościowych i istniejącej w tym czasie sytuacji w terenie.

Ciągły proces inwestycyjny może spowodować w ciągu kilku lat zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym. Prawdopodobnie niektóre grunty zmienią właścicieli, powstaną nowe działki budowlane, nowe utwardzone skrzyżowania, chodniki, zjazdy czy uzbrojenie towarzyszące. W związku z powyższym, w przypadku etapowania inwestycji lub wykonywania jej w przyszłości, należy przed realizacją zadania uwzględnić wszystkie nowe czy zmienione elementy zagospodarowania znajdujące się w rejonie projektowanej ścieżki. Konieczna może być aktualizacja map, projektu, przedmiarów oraz niniejszego projektu organizacji ruchu.

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.