

**PRACOWNIA PROJEKTOWA „DROGOWIEC”**  
**PIOTR STRZYŻEWSKI**  
ul. Główna 52/3, 61-007 Poznań  
tel/fax 061 887-90-47, kom. 507 037 178, e-mail: p\_strzyzewski@o2.pl

---

*INWESTOR:*

**Gmina Mosina**

adres: 62-050 Mosina, Pl. 20 Października 1

---

*STADIUM:*

**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

*TEMAT:*

**Budowa ul. Czereśniowej w m. Mosina**  
**na odcinku od ul. Gruszkowej do ul. Targowej**

*RODZAJ OPRACOWANIA:*

- **OPIS TECHNICZNY**
- **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

	imię i nazwisko	nr uprawnień projektowych	podpis
Projektant (branża drogowa)	MGR INŻ. PIOTR STRZYŻEWSKI	WKP/0097/POOD/04 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Asystent projektanta (branża drogowa)	INŻ. MARCIN WAWRZY尼亚K		
	data : LUTY 2011r.	Nr umowy :	

**EGZ.**

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Opinie i zatwierdzenie projektu
2. Opis techniczny
  - 2.1. Podstawa opracowania
  - 2.2. Cel i zakres opracowania oraz przyjęte założenia
  - 2.3. Stan istniejący
  - 2.4. Projektowane rozwiązanie
  - 2.5. Projektowana organizacja ruchu
  - 2.6. Uwagi końcowe
3. Załącznik: „Zasady umieszczania pionowych znaków drogowych”
4. Zestawienie znaków.
5. Część rysunkowa:

Rys.	Orientacja	1:10000
Rys. nr 1	Plan sytuacyjny - plan oznakowania	1:500

**Budowa ul. Czereśniowej w m. Mosina**  
**na odcinku od ul. Gruszkowej do ul. Targowej**

---

**1. OPINIE I UZGODNIENIA**

## **2. OPIS TECHNICZNY**

**do projektu stałej organizacji ruchu dla**

### **Budowy ul. Czereśniowej w m. Mosina**

**na odcinku od ul. Gruszkowej do ul. Targowej**

#### **2.1. Podstawa opracowania**

Niniejsza dokumentacja projektowa polegająca na budowie ul. Czereśniowej w m. Mosina na odcinku od ul. Gruszkowej do ul. Targowej, została opracowana na zlecenie Gminy Mosina będącym Inwestorem i Zarządcą Drogi.

Planowana inwestycja drogowa, została opracowana w oparciu o:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. nr 98, poz. 602 z 1997 r.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 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 z 2003 r.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 58, poz. 622 z 1999 r.)
- Dziennik Ustaw nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku – Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003.
- Mapy zasadniczej do celów projektowych poświadczonej przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Poznaniu. Mapa wykonana przez geodetę uprawnionego: Dawid Wąsowicz nr upr. 19811 (firma Usługi Geodezyjne i Kartograficzne ARMAR inż. Marek Zieliński; Arkadiusz Ziółkowski, Granowo 62-066, ul. Kościańska 14), aktualność mapy na dzień 12.07.2010.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw nr 43, poz. 430, Warszawa 14.05.1999 r.
- Plan sytuacyjny uzgodniony z Inwestorem.

## **2.2. Cel i zakres opracowania oraz przyjęte założenia**

Celem sporządzenia niniejszego opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu dla projektowanej ulicy ul. Czereśniowej w m. Mosina na odcinku od ul. Gruszkowej do ul. Targowej.

Zakres całego zamierzenia budowlanego obejmuje:

- Budowa ulicy Czereśniowej o nawierzchni kostkowej o szerokości 5,0m na długości 468 mb.
- Budowa chodników po obu stronach jezdni o zmiennej szerokości od 1,5 do 2,6m, od jezdni do granicy pasa drogowego / ogrodzenia.
- Budowa zjazdów indywidualnych do wszystkich posesji wzdłuż projektowanej ulicy.
- Budowa zatoki postojowej dla samochodów osobowych z parkowaniem prostopadłym w rejonie obiektu handlowego przy skrzyżowaniu z ul. Targową.
- Rozbiórkę fragmentów istniejących nawierzchni przy zjazdach oraz na skrzyżowaniach z ul. Topolową i ul. Targową
- Budowa sieci kanalizacji deszczowej na potrzeby odwodnienia projektowanych nawierzchni – budowa kanału, wpustów, odwodnień liniowych przy zjazdach wraz z przykanalikami
- Budowa kanału telekomunikacyjnego.
- Montaż nowych znaków pionowych na całym przebudowywanym odcinku ulicy.

Całkowita długość projektowanego odcinka ulicy Czereśniowej wynosi 468 mb.

## **2.3. Stan istniejący**

Teren planowanego przedsięwzięcia do tej pory był i jest wykorzystywany na cele komunikacji samochodowej i pieszej. W chwili obecnej na przedmiotowym terenie występuje nawierzchnia gruntowa, po której odbywa się ruch samochodowy i pieszy.

W granicach pasa drogowego ul. Polnej występują urządzenia infrastruktury technicznej:

- Kanalizacja sanitarna
- Kanalizacja deszczowa
- Kable telekomunikacyjne
- Sieć gazowa
- Sieć wodociągowa
- Kable i sieć napowietrzna energetyczna

## **2.4. Projektowane rozwiązania**

Projektowany odcinek ulicy Czereśniowej zawiera się pomiędzy:

- skrzyżowaniem z ulicą Gruszkową (droga gminna) – km 0+000
- skrzyżowaniem z ul. Targową (droga gminna) - km 0+468,10

Wzdłuż projektowanego odcinka występują powiązania z istniejącymi ulicami lokalnymi, które w chwili obecnej nie posiadają umocnionych nawierzchni poza ul. Topolową, która posiada nawierzchnię bitumiczną.

Zasadniczym celem przedmiotowego projektu jest wykonanie umocnionej nawierzchni drogowej, ulicy (wraz z chodnikami i zjazdami do posesji) na przedmiotowym odcinku.

Projektowany odcinek ulicy Czereśniowej będzie posiadał następujące parametry techniczne:

- planowana klasa ulicy: L
- szerokość pasa drogowego: od 10,0 do 15,0 m
- szerokość jezdni: 5,0 m
- Chodniki o szerokości min. 1,50 m zlokalizowane przy jezdni (miejscowo szerokość chodnika zwiększa się w zależności od szerokości pasa drogowego)
- Zatoki postojowe szerokości 4,50 m (parkowanie prostopadłe) w miarę możliwości terenowych
- warstwa ścieralna nawierzchni wykonana jako nawierzchnia z kostki

betonowej wibroprasowanej obramowana krawężnikami

- odwodnienie jezdni poprzez projektowane studzienki ściekowe wraz z przykanalikami podłączone do projektowanego w ulicy kanału deszczowego

## **2.5. Projektowana organizacja ruchu**

### **Oznakowanie pionowe**

Projektowane oznakowanie pionowe polega głównie na oznakowaniu projektowanych przejść dla pieszych. Przy każdym skrzyżowaniu ul. Czereśniowej z bocznymi ulicami oraz przy ul. Topolowej zaprojektowano przejścia dla pieszych. Przejścia te wyznaczono m.in. poprzez projektowane znaki pionowe D-6 „przejście dla pieszych”.

Na skrzyżowaniu ul. Czereśniowej z ulicami bocznymi nie nadano pierwszeństwa przejazdu żadnemu z kierunków, podobnie jak w stanie istniejącym na większości podobnych skrzyżowań w okolicy. Jedynie na skrzyżowaniach ul. Czereśniowej z ul. Targową oraz z ul. Topolową podporządkowano ul. Czereśniową znakiem A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Przed skrzyżowaniem z ul. Targową znajduje się istniejący znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” (do przestawienia) oraz na ul. Targowej znaki D-1 „droga z pierwszeństwem”. Natomiast na ul. Czereśniowej przed skrzyżowaniem z ul. Topolową (nawierzchnia bitumiczna) należy ustawić projektowane znaki A-7 „ustąp pierwszeństwa” i na ul. Topolowej z każdej strony w odległości 50m od skrzyżowania z ul. Czereśniową znaki D-1 „droga z pierwszeństwem”.

### **Oznakowanie poziome**

Projektowane oznakowanie poziome przewiduje wykonanie w szczególności przejścia dla pieszych i przejazd dla rowerów. Na ul. Topolowej zaprojektowano znaki poziome P-10 „przejście dla pieszych”, P-14 „linie warunkowego zatrzymania składające się z prostokątów” poprzez malowanie cienkowarstwowe farbą akrylową.

Na pozostałych skrzyżowaniach zaprojektowano znaki poziome P-10 „przejście dla pieszych”, P-14 „linie warunkowego zatrzymania składające się z prostokątów” oraz przy ul. Targowej linie P-11 „przejazd dla rowerów” poprzez pasy z białej kostki brukowej, która będzie się wyróżniała od szarej kostki, która stanowi ścieralna warstwę nawierzchni ul. Polnej.

## **2.6. Uwagi końcowe**

Projekt stałej organizacji ruchu przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

### 3. ZASADY UMIESZCZANIA PIONOWYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

(Wypis z załącznika do nru 220 poz.2181)

„Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”

#### A. Zasady ogólne

Znaki umieszcza się:

1. po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu,
2. nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu
3. po lewej stronie jezdni:
  - a. samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych
  - b. jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A,B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b
  - c. na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b
4. na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony.
5. na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku:

Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

#### B. Sposób umieszczania znaków

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych itp. wykonanych z materiałów trwałych z wyjątkiem betonu.. Dopuszcza się też wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych. Latań, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h
- 10 m na pozostałych drogach

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić ok. 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

#### C. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

Odległość znaku od jezdni powinna wynosić:

- a) na drogach z poboczami gruntowymi – na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0.50m od krawędzi jezdni.
- b) na drogach z poboczami bitumicznymi (z pasami awaryjnego postoju) – 0.50m od krawędzi pobocza bitumicznego.



W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni. Znaki w pasie dzielącym jezdnie dróg dwukierunkowych umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od zewnętrznej krawędzi opaski.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni. Minimalna odległość umieszczenia znaków od osi skrajnego toru linii tramwajowej biegnącej wzdłuż drogi wynosi 1,95 m. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę. Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) podano w tabeli. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, które mogą być umieszczane w poziomie nawierzchni jezdni.

Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości podanej w tabeli 1.

Na ulicach w obszarach zabudowanych przez niżej umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami.

Dopuszcza się umieszczanie znaków D-1 i A-7 wspólnie z sygnalizatorem dopuszczając ich mocowanie bezpośrednio pod sygnalizatorem.

Przy ustalaniu wysokości umieszczania znaku poza obszarami zabudowanymi oraz w obszarach zabudowanych na drogach nie będących ulicami, nie uwzględnia się tabliczek znajdujących się pod znakami.

Znaki umieszczane na zaporze lub za zaporą i na tablicach prowadzących nie mogą być umieszczone niżej niż górna krawędź zapory lub tablicy.

Wysokość umieszczenia dużych drogowaskazów w kształcie strzały (E-3) powinna być tak dobrana, aby zapewnić jak najlepszą widoczność drogowaskazu, lecz nie mniejsza niż 0.70m.

## **5. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys.	Orientacja	1:10000
Rys. nr 1	Plan sytuacyjny - plan oznakowania	1:500