

## KONCEPCJA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

### DLA ZADANIA INWESTYCYJNEGO PN.

# ***Aglomeracyjny system dróg rowerowych na obszarze ZIT MOF Piły - Budowa ścieżki pieszo - rowerowej Studzieniec - Milcz wraz z oświetleniem***

Inwestor / Zamawiający:

Gmina Chodzież  
ul. Notecka 28  
64-800 Chodzież



ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NUMER UPRAWNIEŃ	PODPIS
Główny Projektant / Projektant	mgr inż. Robert CYRKIEL	WKP/0086/POOD/08	
Opracowali	mgr inż. Kamil JAKUBIAK	-	
	mgr inż. Natalia NOWAK	-	
Sprawdzający	mgr inż. Wojciech MIKOŁAJCZYK	WKP/0300/PWOD/09	

Egzemplarz nr **1**

Poznań, wrzesień 2024 r.



## ZAŁĄCZNIK DO STRONY TYTUŁOWEJ

### SPIS ZAWARTOŚCI PROGRAMU FUNKCJONALO-UŻYTKOWEGO

<b>a. Część opisowa.....</b>	<b>5</b>
1. Przedmiot i cel opracowania .....	7
2. Inwestor / Zamawiający .....	7
3. Jednostka projektowa .....	7
4. Stan istniejący .....	8
5. Stan projektowany .....	9
6. Oznakowanie pionowe .....	11
7. Oznakowanie poziome .....	11
8. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego .....	11
9. Uwagi dla wykonawcy .....	11
<b>b. Część graficzna .....</b>	<b>13</b>
Rys. 1. Plan orientacyjny w skali 1:25 000	
Rys. 2. Plan stałej organizacji ruchu w skali 1:500	



**a. Część opisowa**



## 1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest *Koncepcja stałej organizacji ruchu* dla zadania inwestycyjnego pn. „Agglomeracyjny system dróg rowerowych na obszarze ZIT MOF Piły - Budowa ścieżki pieszo - rowerowej Studzieniec - Milcz wraz z oświetleniem”.

Celem niniejszego opracowania jest określenie zakresu ingerencji w istniejące oznakowanie, zaproponowanie rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co będzie stanowiło podstawę do opracowania docelowego Projektu stałej organizacji ruchu

Niniejsze opracowanie składa się z:

- opisu technicznego (w tym strona tytułowa oraz część opisowa) ,
- części rysunkowej – rysunki techniczne, na których przedstawiono zakres prac oraz dane niezbędne do opracowania dokumentacji projektowej i wykonania przedmiotu opracowania.

## 2. Inwestor / Zamawiający

Gmina Chodzież  
ul. Notecka 28  
64-800 Chodzież



## 3. Jednostka projektowa

SD PROJEKT Sp. z o.o.  
ul. 28 Czerwca 1956 r. 392  
61-441 Poznań  
tel. 61 847 38 06  
e-mail: [biuro@sdprojekt.pl](mailto:biuro@sdprojekt.pl)



Główny Projektant / Projektant:	mgr inż. Robert CYRKIEL
oraz zespół w składzie:	mgr inż. Kamil JAKUBIAK
	mgr inż. Natalia NOWAK
Sprawdzający:	mgr inż. Wojciech MIKOŁAJCZYK

#### **4. Stan istniejący**

Teren dla realizacji przedmiotowego zadania położony jest w województwie wielkopolskim, na terenie powiatu chodzieskiego, w gminie Chodzież.

Zakres planowanej inwestycji rozpoczyna się miejscowości Chodzież, od skrzyżowania drogi publicznej, gminnej klasy L nr 191024P z drogą publiczną powiatową, klasy Z nr 1177P, natomiast kończy się w miejscowości Milcz przy skrzyżowaniu drogi publicznej powiatowej, klasy Z nr 1177P z drogą publiczną, powiatową klasy Z nr 1479P.

Inwestycja swoim zakresem (zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych) wykracza poza pas drogowy drogi publicznej powiatowej, klasy Z nr 1177P.

Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, nieruchomości przejmowane pod teren inwestycji lub bezpośrednio z nią sąsiadujące to zarówno tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej, na których dominuje zabudowa jednorodzinna, tereny działalności gospodarczej lub zabudowy usługowo-produkcyjnej, tereny upraw polowych, lasy oraz obszar będący częścią pasa drogowego drogi publicznej powiatowej, klasy Z nr 1177P.

W stanie istniejącym droga publiczna powiatowa, klasy Z nr 1177P jest dwukierunkowa, dwupasowa o szerokości około 6-7 m oraz nie ograniczona krawężnikami z obu stron. Brak połączenia pieszo - rowerowego między miejscowościami Chodzież i Milcz, w trakcie wizji lokalnej nie odnotowano występowania drogi dla rowerów, drogi dla pieszych występują lokalnie i nie są ze sobą powiązane.

Na projektowanym odcinku występuje zatoka autobusowa.

Droga publiczna powiatowa, klasy Z nr 1177P krzyżuje się z drogami publicznymi:

- droga gminna klasy L, nr 191024P,
- droga gminna klasy L, nr 191021P – w ramach zadania planowana jest jej rozbudowa,
- droga powiatowa, klasy Z nr 1477P,
- droga powiatowa, klasy Z nr 1478P,
- droga gminna klasy D, nr 191008P,
- droga powiatowa, klasy Z nr 1479P,

Obsługa komunikacyjna sąsiednich nieruchomości odbywa się również przez zjazdy włączające się bezpośrednio w drogę powiatową nr 1177P.

Odprowadzenie wód deszczowych w stanie istniejącym jest realizowane poprzez rowy przydrożne.

Istniejące drogi dla pieszych są wykonane z betonowej kostki brukowej, posiadają zmienną szerokość i nie są połączone ze sobą, powodując to konieczność korzystania pieszych i rowerzystów z jezdni drogi publicznej, co obniża poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nawierzchnie dróg dla pieszych posiadają liczne spękania betonowej kostki brukowej lub płytek chodnikowych, co świadczy o zużyciu materiału i konieczności jego wymiany. Występują również liczne nierówności, które sugerują konieczność wymiany całej konstrukcji nawierzchni.

Istniejące zjazdy ze względu na swój stan techniczny oraz parametry techniczne (szerokość zjazdu) obniżają poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ich nawierzchnia (podobnie jak w przypadku chodników) charakteryzuje się spękaniem i nierównościami, co wskazuje na konieczność rozbiórki i wykonanie nowej konstrukcji zjazdów.

Obramowania istniejących nawierzchni utwardzonych posiadają liczne ubytki i pęknięcia. Ich lokalne zaniżenia świadczą o utracie nośności przez istniejącą ławę betonową, podkrawężnikową lub o braku tej ławy, w związku z tym zalecana jest rozbiórka krawężników i obrzeży na całości inwestycji wykonanie nowych obramowań elementów utwardzonych pasa drogowego.

W stanie istniejącym występują następujące sieci uzbrojenia terenu: elektro-energetyczna (napowietrzna i doziemna), kanalizacyjna, wodociągowa, gazowa oraz telekomunikacyjna, część z nich ze względu na kolizję z planowanym przedsięwzięciem powinna zostać przebudowana w koniecznym zakresie.

Wykonawca konieczność usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą musi podjąć na podstawie Warunków technicznych pozyskanych dla danej inwestycji, w razie konieczności lub wątpliwości należy ponownie wystąpić o Warunki techniczne na etapie prac projektowych. W ramach opracowania dokumentacji projektowej dla zadania należy uzgodnić przebudowę kolidującej infrastruktury z odpowiednimi zarządcami oraz organami administracyjnymi.

Na całej długości opracowania znajdują się drzewa i krzewy, których ze względu na kolizję z projektowanymi elementami zagospodarowania terenu przeznaczono do wycinki.

## **5. Stan projektowany**

Droga dla pieszych i rowerów łączy komunikacyjnie miejscowość Chodzież z miejscowością Milcz. Do km 0+330 przebieg projektowanej drogi dla pieszych i rowerów jest po północno- wschodniej stronie jezdni drogi powiatowej klasy Z nr 1177P, od km 0+330 do km 1+590 po południowo-zachodniej stronie jezdni, natomiast od km 1+590 do końca opracowania po wschodniej stronie jezdni drogi powiatowej.

Całkowita sumaryczna długość dróg dla pieszych i rowerów powinna wynosić ok. 3565 m.

Drogę dla pieszych i rowerów zaprojektowano o szerokości 3 m z lokalnymi przewężeniami do 2,5 m (od km 0+615 do km 0+750 – ze względu na trudne warunki). Jest ona odsunięta od krawędzi jezdni drogi powiatowej klasy Z nr 1177P na odległość min. 75 do 100 cm (w zależności od geometrii skrajni), natomiast na odcinku od km 3+215 do km 3+336 przylega bezpośrednio do jezdni i jest jednokierunkowa. Przestrzeń pomiędzy jezdnią, a drogą dla pieszych i rowerów w zależności od lokalizacji stanowi pas zieleni niskiej lub rowy rozsączające – odprowadzające.

Zaprojektowano również połączenia komunikacyjne drogi dla pieszych i rowerów z jezdnią drogi powiatowej nr 1177P, pozwalające rowerzystom na płynne bezpieczne włączenie lub wyłączenie się z ruchu na jezdni tej drogi.

Pod względem wysokościowym drogę dla pieszych i rowerów należy zaprojektować w taki sposób, aby zapewnić jej prawidłowe odprowadzenie powierzchniowe wód opadowych oraz płynne nawiązanie się do istniejącego zagospodarowania terenu nieruchomości sąsiadujących. W celu ograniczenia ingerencji

w działki prywatne należy w ramach inwestycji przewidzieć wykonanie dwóch murów oporowych oraz palisady.

Projektowaną drogę dla pieszych i rowerów przecinają liczne zjazdy umożliwiające obsługę komunikacyjną terenów przyległych. Wysokościowo należy dopasować je z jednej strony do wysokości krawędzi jezdni drogi powiatowej, a z drugiej strony do wysokości nawierzchni wjazdu na posesjach o pochyleniu podłużnym zgodnym z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi..

W ramach inwestycji należy również dokonać rozbudowy drogi gminnej klasy L.

*Inwestycja* swoim zakresem obejmuje również wykonanie dróg dla pieszych, które stanowią połączenie komunikacyjne z istniejącymi chodnikami, terenami przyległymi oraz łączą drogę dla pieszych i rowerów z projektowanymi lub istniejącymi peronami autobusowymi.

W ramach niniejszego zamierzenia budowlanego należy dokonać przebudowy zatoki autobusowej.

Zaprojektowano następujące nawierzchnie:

- droga dla pieszych i rowerów, droga dla rowerów – nawierzchnia bitumiczna,
- droga dla pieszych – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej,
- zjazdy – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej,
- jednia rozbudowywanej drogi gminnej nr 191021P klasy L – nawierzchnia bitumiczna,
- zatoka autobusowa oraz opaski najazdowe – kostka kamienna
- skarpy o nachyleniu 1:1 (występujące lokalnie) – umocnienie prefabrykowanymi ażurami betonowymi gr. 8 cm

W ramach odwodnienia ukształtowano odpowiednio pochylenia podłużne i poprzeczne nawierzchni utwardzonych i rozmieszczono wpusty, odwodnienia liniowe i przepusty, co umożliwi sprawne odprowadzenie wody opadowej do projektowanej kanalizacji deszczowej, a dalej do projektowanych rowów rozsączających – odparowujących, rowu melioracyjnego lub zestawów rozsączających.

W ramach zadania należy kompleksowo wykonać oznakowanie pionowe i poziome wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zadanie inwestycyjne swoim zakresem obejmuje również:

- specjalność elektroenergetyczną obejmującą budowę oświetlenia drogi dla pieszych i rowerów i przebudowę kolidującej istniejącej infrastruktury,
- specjalność telekomunikacyjną obejmującą przebudowę i zabezpieczenie kolidującej infrastruktury,
- specjalność instalacyjną obejmującą budowę kanalizacji deszczowej oraz przebudowę / rozbudowę kolidującej infrastruktury (m.in. hydranty, przepusty).

## **6. Oznakowanie pionowe**

W przypadku oznakowania dróg publicznych A-7, B-2, b\_20. D-6, D-6a, D-6b należy zastosować folię odblaskową typu II, ponadto znaki A-7 oraz B-20 powinny być wykonane jako średnie (S).

Oznakowanie dotyczące drogi powiatowej zaprojektowano jako znaki średnie (S) z folii odblaskowej typu I, z wyjątkiem drogowskazów tablicowych – na drogach powiatowych należy je wykonać w grupie wielkości małe (M) z folii odblaskowej typu I.

Przy drogach gminnych zaprojektowano znaki małe (M) z folii odblaskowej typu I.

Ponadto projekt zakłada ustawienie znaków pionowych mini (MI) dla drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych. Przedmiotowe znaki należy wykonać z folią odblaskową typu I.

Szczegółową lokalizację znaków pionowych (projektowanych, istniejących, istniejących do przestawienia oraz istniejących do likwidacji) pokazano na rys. 2 *Plan stałej organizacji ruchu*.

## **7. Oznakowanie poziome**

Oznakowanie poziome dla jezdni dróg publicznych zaprojektowano jako grubowarstwowe termoplastyczne, pozostałe oznakowanie należy wykonać jako cieńkowarstwowe.

W projekcie pokazano również istniejące oznakowanie poziome.

Szczegółową lokalizację oznakowania poziomego (istniejącego i projektowanego) pokazano na rys. 2. *Plan stałej organizacji ruchu*.

## **8. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W ramach zadania zaprojektowano bariery U12a, których lokalizacja została pokazana na rys. 2 *Plan stałej organizacji ruchu*.

## **9. Uwagi dla wykonawcy**

Wykonawca robót powinien stosować zasady lokalizacji znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu zawarte w rozporządzeniu 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. nr 220, poz. 2181 z 2003 r. z późniejszymi zmianami).

Ponadto znaki pionowe powinny zostać zamontowane tak, aby nie kolidowały ze skrajniami poszczególnych projektowanych oraz istniejących elementów pasa drogowego.



## **b. Część graficzna**

*Rys. 1. Plan orientacyjny w skali 1:25 000*

*Rys. 2. Plan stałej organizacji ruchu w skali 1:500*