



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 94
ppidkasalka@gmail.com

Inwestor: **Miejski Zarząd Dróg
ul. Zamenhofa 2b
63-400 Ostrów Wielkopolski**

Numer projektu: **596**

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Rozbudowa skrzyżowania ulic Dworcowej, Krotoszyńskiej, Al. Słowackiego i Raszkowskiej w Ostrowie Wielkopolskim.

Adres obiektu budowlanego: 63-400 Ostrów Wielkopolski, ul. Dworcowa, ul. Krotoszyńska, Al.
Słowackiego, ul. Raszkowska
Jednostka ewidencyjna: 301701_1, Miasto Ostrów Wielkopolski
Obręb ewidencyjny: 301701_1.0039, Ostrów Wielkopolski
Działki numer: 15/2, 16, 17, 20/1
Obręb ewidencyjny: 301701_1.0062, Ostrów Wielkopolski
Działki numer: 17, 18, 19/2, 25, 34

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: **01.04.2020 – 22.02.2022**

Projektant	mgr inż. Marcin Kasalka	WKP/0305/POOD/11 Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Opracował	mgr inż. Tomasz Dryjański		

Data opracowania: styczeń 2020r.

Spis treści

1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

- 2.1. Podstawa opracowania
- 2.2. Cel i zakres opracowania
- 2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi
- 2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

3. ORGANIZACJA RUCHU

- 3.1 Oznakowanie pionowe
- 3.2 Oznakowanie poziome
- 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

- 4.1 Oznakowanie pionowe
- 4.2 Oznakowanie poziome
- 4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

5. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan orientacyjny	- skala 1:20 000	- rys. nr 1.0
Plan sytuacyjny	- skala 1:500	- rys. nr 2.0
Inwentaryzacja oznakowania	- skala 1:1000	- rys. nr 3.0

1. KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

2.1. Podstawa opracowania

- projekt budowlany robót drogowych,
- mapa zasadnicza 1:500, (projekt budowlany-wykonawczy)
- inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz.U.Nr 119, poz.1019),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. 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 (Załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz.U. Nr 220, poz. 2181).

2.2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu wprowadzonej po wykonaniu przebudowy skrzyżowania ulic: Dworcowej, Krotoszyńskiej, Al. Słowackiego i Raszkowskiej w Ostrowie Wielkopolskim, wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem w całości zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w mieście Ostrów Wielkopolski.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Przedmiotowe skrzyżowanie zlokalizowane jest w centralnej części Ostrowa Wielkopolskiego na połączeniu ulic Dworcowej, Krotoszyńskiej, Al. Słowackiego i Raszkowskiej. Jest to skrzyżowanie 4-wlotowe, skanalizowane. Wyspy kanalizujące znajdują się na wlocie ulic Krotoszyńskiej i Al. Słowackiego.

W obszarze inwestycji znajduje się uzbrojenie terenu w postaci: sieci gazowej, sieci wodociągowej, sieci ciepłowniczej, sieci elektroenergetycznej, sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone.

W obrębie opracowania nie występują przystanki komunikacji autobusowej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

3.1 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181).

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE ZNAKÓW PIONOWYCH:

- Znaki pionowe regulujące ruch pojazdów mechanicznych projektuje się jako średnie.
- Znaki regulujące ruch pieszych i rowerzystów projektuje się jako mini (oprócz D-6, D-6b).
- Lica znaków A-7, B-2, D-6 i D-6b należy pokryć folią odbłaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach i drogach dla rowerów winna wynosić min. 2,5m.

Dokonano analizy lokalizacji znaków pionowych, która ze względu na przebudowę skrzyżowania na omawianym obszarze wykazała konieczności częściowego usunięcia i wprowadzenia korekty w ich usytuowaniu. Istniejące oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

Nazwa	Stan	Wielkość	Opis	Szt.
A7		średni		3
A-30		średni		2
B-2		średni		1
B-5		średni		1
B-36		średni		2
C-13/16		mini		10
D-1		średni		3
D-2		średni		2
D-3		średni		2
D-6b		średni		13
E-2a		średni		3
F-5		średni		1
F-6		średni		1
F-10		średni		3
F-11		średni		6
F-15		średni		1
G-3		średni		2
T-1		średni		2
T-10		średni		2

Tablice projektowane = 60

Słupki projektowane = 37

Mocowanie na słupie sygnalizacji = 10

Tablice do usunięcia = 42

Słupki do usunięcia = 33

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnym rys. 2.0** w skali 1: 500.

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181).

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie poziome jest w stanie technicznym dobrym. Część oznakowania poziomego, które nie ulegnie zniszczeniu podczas prac budowlanych należy zamalować lub sfrezować – zgodnie z rysunkiem nr 2.0

Projekt organizacji ruchu zakłada (w celu wizualnego wyszczególnienia od otoczenia) wykonanie czerwonego malowania na każdym przejeździe dla rowerzystów.

Nazwa	Stan	Opis	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-1b				4,68
P-1c				2,88
P-1d				1,2
P-1e				1,8
P-2a				5,88
P-2b				60,96
P-3b				11,52
P-7a				1,32
P-8a				4,96
P-8b				4,47
P-8e				2,19
P-8d				2,98
P-10				233,2
P-11				13,25
P-13				1,22
P-14				11,6

Powierzchnia malowania = 364,10 m²

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 3.0** w skali 1: 500.

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego stwierdzono konieczności wprowadzenia urządzeń podnoszących bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w postaci słupków przeszkodowych ze znakiem U-5b z C-9.

Nazwa	Stan	Wielkość	Opis	Szt.
U-5b				8

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

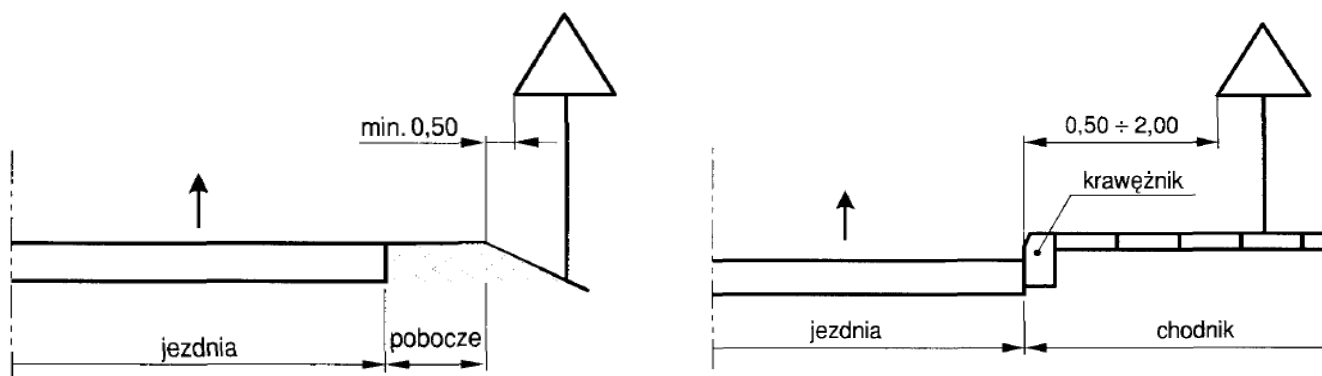
4.1 Oznakowanie pionowe

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki nr 1-4 do 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”, zgodnie, z którym zaprojektowano organizację ruchu.

ODLEGŁOŚĆ

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Schemat umieszczenia znaków przedstawiono poniżej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Schemat 1. Odległość umieszczenia znaków



Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

UWAGA!!!

Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,50 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

4.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości $\geq 1,5$ również w warunkach dużej wilgotności powietrza np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone, zgodnie z obowiązującymi normami,
- odpowiednim okresem trwałości, min 4 lata,

- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Należy stosować wyłącznie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie, właściwie oznaczone, dla których:

- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa,
- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych – w odniesieniu do wyrobów podlegających tej certyfikacji.

Urządzenia BRD należy stosować zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.