



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 941
ppidkasalka@gmail.com

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

Numer projektu: 635

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa dróg dojazdowych do posesji 11, 23, 39 przy ul. Żwirki i Wigury w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: Jednostka ewid.:301701_1, Miasto Ostrów Wielkopolski.
Obręb ewid.: 0097 Ostrów Wielkopolski.
Miejscowość: Ostrów Wielkopolski, ul. Żwirki i Wigury.
Działki ewid. nr: 94, 88, 91/2, 77, 84, 125.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 05.08.2020 - 05.08.2023

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

Data opracowania: czerwiec 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 2.1-2.3
Inwentaryzacja oznakowania	- skala 1:500	- rys. nr 3.1-3.3

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 dróg dojazdowych do posesji 11, 23 i 39 przy ul. Żwirki i Wigury 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 powiecie ostrowskim, w miejscowości Ostrów Wlkp.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Teren, na którym zlokalizowane są odcinki dróg objętych opracowaniem znajduje się na terenie miejscowości Ostrów Wielkopolski. Początek tych dróg przyjęty został w rejonie istniejących zjazdów z ulicy Żwirki i od tego miejsca przebiegają w kierunku północnym, gdzie w obrębie budynków docelowych nr 11, 25 i 39 przyjęte zostały ich końce opracowania.

Istniejące drogi dojazdowe posiadają nawierzchnie tłuczniowe o szerokości 3,2m – 3,8m, a w obrębie placów do zawracania szerokość ta zwiększa się nawet do 11,4 m. Wzdłuż lewych krawędzi usytuowane są chodniki z betonowych płytek chodnikowych 35x35cm oraz z betonowej kostki brukowej.

Przy krawężniach drogi oraz za chodnikami usytuowane są pobocza gruntowe częściowo porośnięte trawą, krzewami oraz drzewami.

Nawierzchnia istniejącej jezdni posiada liczne zagłębienia i jest w złym stanie technicznym.

Otoczenie inwestycji stanowią tereny mieszkalne zabudowy wielorodzinnej, usługowej oraz szereg garaży dla samochodów osobowych.

Rzeźba terenu charakteryzuje się małym zróżnicowaniem ukształtowania terenu i nieznacznymi wzniesieniami.

W obszarze inwestycji znajduje się uzbrojenie terenu w postaci: wodociągu, gazociągu, sieci elektroenergetycznej napowietrznej i podziemnej, oświetlenia ulicznego, sieci teletechnicznej oraz kanalizacji deszczowej i sanitarnej. Słupy energetyczne kolidujące z inwestycją zostaną przeznaczone do przestawienia albo zostaną wygrozione z jezdni za pomocą krawężników poprzez zwężenie szerokości jezdni w miejscu usytuowania słupa.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres prac związanych z budową drogi obejmować będzie wykonanie nawierzchni jezdni z betonowej kostki brukowej o szer. 3,8 m, a w końcowej części placów do zawracania o szerokościach zmiennych zawierających się w przedziałach od 9,2 m do 11,7 m, a także chodników z betonowej kostki brukowej szer. 1,5 m wykonanych również z betonowej kostki brukowej.

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.
- Lica znaków A-7, B-2, D-6 i D-6b należy pokryć folią odblaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach i drogach dla rowerów winna wynosić min. 2,20m.
- Średnica słupków do znaków pionowych powinna wynosić 2,5 cala (63,5mm).

Istniejące oznakowanie pionowe, na omawianym terenie przedstawiono na **inwentaryzacji oznakowania rys. 3.1-3.3** w skali 1: 500.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnym rys. 2.1-2.3** w skali 1: 500.

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
					-
Brak oznakowania					
Suma					

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	B-1	1	1	-
2	B-2	1	1	-
3	T-0	2	0	na jednym słupku z istn. B-1 i B-2
Suma		4	2	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	D-4a	3	3	-
2	D-40	3	0	na jednym słupku z proj. D-4a
3	D-41	3	0	na jednym słupku z proj. D-4a
Suma		9	3	

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektować 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).

Oznakowanie poziome wykonać jako cienkowsarstwowe.

Nie dopuszcza się likwidacji istniejącego oznakowania poprzez zamalowanie lub frezowanie.

Projektowane oznakowanie poziome, na omawianym terenie przedstawiono na **planie sytuacyjnym rys. 2.0** w skali 1: 500.

Istniejące oznakowanie poziome, na omawianym terenie nie występuje.

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNAKOWANIE POZIOME DO USUNIĘCIA						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
Brak oznakowania						
Suma						

OZNAKOWANIE POZIOME NOWE						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
Brak oznakowania						
Suma						

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego nie stwierdzono konieczności wprowadzenia urządzeń podnoszących bezpieczeństwo ruchu.

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

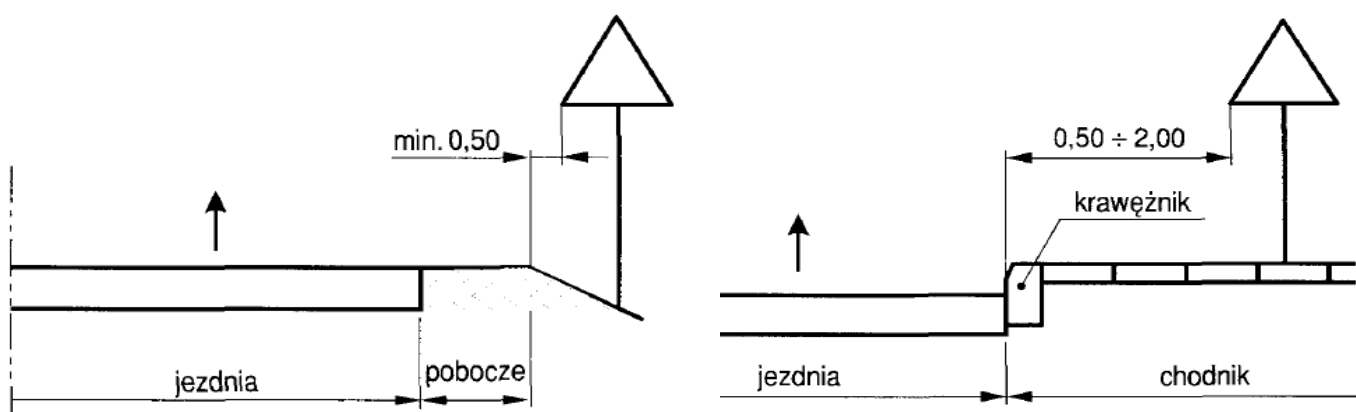
4.1 Oznakowanie pionowe

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



UWAGA!!!

Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,20 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 2003r.