

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

*Rozbudowa ul. Mielczarskiego (od ul. Czarnieckiego
do ul. Kilińskiego) w Ostrowie Wielkopolskim
w zakresie budowy chodnika*

Opracował:

mgr inż. Mirosław Karolak

OPINIE I UZGODNIENIA:

*Rozbudowa ul. Mielczarskiego (od ul. Czarnieckiego
do ul. Kilińskiego) w Ostrowie Wielkopolskim
w zakresie budowy chodnika*

1. Część ogólna.

1.1. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie materiałów wraz z opiniami do zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu dla przedmiotowej inwestycji.

1.2. Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003r. poz. 2181),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z dnia 14 października 2003r. poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z dnia 10 lipca 2003r. poz. 1133),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006r. Nr 156. poz. 1118 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych z późniejszymi zmianami (tekst jednolity – Dz. U. z 2007r. poz. 115 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997r. poz. 602 z późniejszymi zmianami),
- Komentarz do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część I – Wprowadzenie. Część II – Zagadnienia techniczne. „Transprojekt–Warszawa” 2000 i 2002.

1.3. Podstawowy zakres inwestycji.

Projektowana inwestycja w całości znajduje się w mieście Ostrowie Wielkopolskim i swoim zakresem obejmuje budowę ścieżki pieszo–rowerowej na ul. Mielczarskiego, od ul. Czarnieckiego do ul. Kilińskiego. Istniejące znaki zostały uzupełnione o nowe oznakowanie.

1.4. Podstawowe parametry techniczne.

Ścieżka pieszo–rowerowa wymieniona powyżej została zaprojektowana z wykorzystaniem następujących parametrów technicznych:

- szerokość ścieżki pieszo–rowerowej: **2,50 m.**
-

2. Organizacja ruchu.

2.1. Oznakowanie pionowe.

Oznakowanie pionowe zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 30 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 2003r. poz. 2181).

Projektowane oznakowanie przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1 : 500.

Projekt organizacji ruchu wykonano w oparciu o następujące zasady:

- lica znaków zastosowanych należy pokryć folią odblaskową II generacji,
- nowe oznakowanie (szczegółowo oznaczono na planach sytuacyjnych) zastosowano z grupy „średnie”,
- znaki pionowe należy ustawić w odległości zapewniającej zachowanie skrajni drogi z uwzględnieniem odległości wynikających z przepisów.

Tabela 1. Wykaz oznakowania pionowego.

| ZNAKI ISTNIEJĄCE | | | | |
|------------------|--------------|----------------|----------------|-------|
| Lp | Nr znaku | Ilość | | Uwagi |
| | | Tablic | Słupków | |
| 1. | A-7 | 3 szt. | 3 szt. | |
| 2. | B-20 | 1 szt. | 1 szt. | |
| 3. | B-21 | 1 szt. | 1 szt. | |
| 4. | B-33 | 3 szt. | 3 szt. | |
| 5. | B-36 | 3 szt. | 3 szt. | |
| 6. | D-1 | 4 szt. | 4 szt. | |
| 7. | D-48 | 2 szt. | 2 szt. | |
| 8. | F-7c | 1 szt. | — | |
| 9. | T-6a | 2 szt. | — | |
| 10. | T-6b | 2 szt. | — | |
| 11. | U-3a | 3 szt. | 3 szt. | |
| 12. | U-3b | 3 szt. | 3 szt. | |
| | suma: | 28 szt. | 23 szt. | |

*Rozbudowa ul. Mielczarskiego (od ul. Czarnieckiego do ul. Kilińskiego)
w Ostrowie Wielkopolskim w zakresie budowy chodnika*

| ZNAKI NOWE | | | | |
|-------------------|-----------------|---------------|----------------|--------------|
| Lp | Nr znaku | Ilość | | Uwagi |
| | | Tablic | Słupków | |
| 1. | C-13/16 | 4 szt. | 4 szt. | |
| 2. | C-13/16a | 4 szt. | — | |
| | suma: | 8 szt. | 4 szt. | |

2.2.Oznakowanie poziome.

Nie projektuje się oznakowania poziomego.

2.3.Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Nie projektuje się urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

3. Wymagania techniczne.

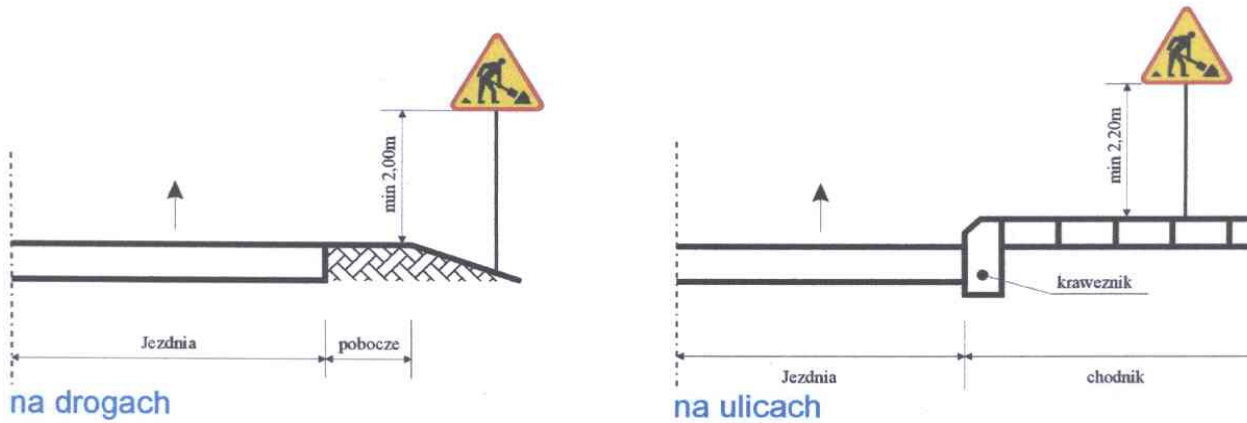
3.1. Oznakowanie pionowe.

Ustawianie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki nr 1–4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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.

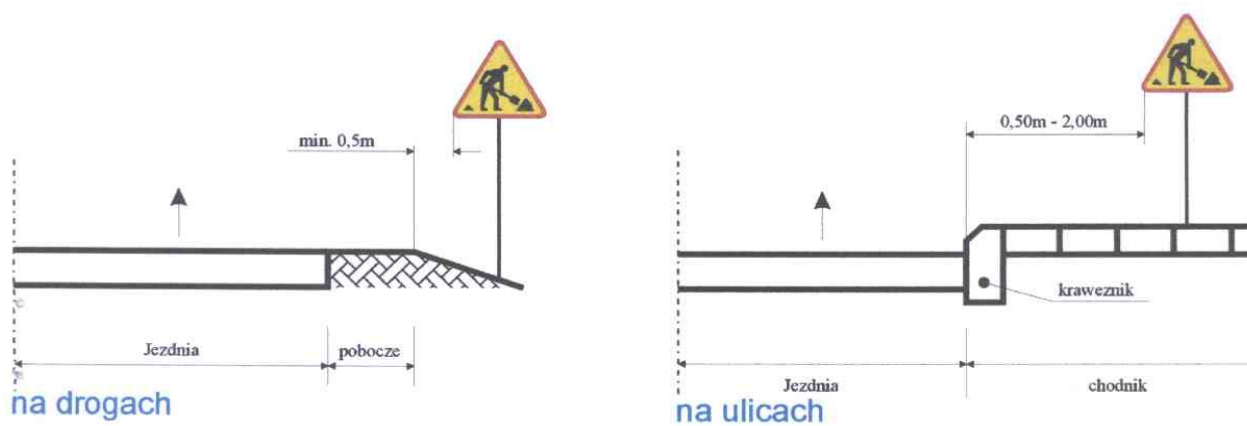
| Grupy znaków | Symbol | Kategorie znaków | | | | |
|--------------|--------|------------------|----------|--------|------------------|----------------------|
| | | A | B | C | D | |
| | | ostrzegawcze | zakazu | nakazu | informacyjne | |
| | | długość boku | średnica | | długość podstawy | wysokość (n=0 ,1, 2) |
| średnie | S | 900 | 800 | | 600 | 600+150 n |

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Schemat umieszczania znaków przedstawiono poniżej.

Wysokosc umieszczanych znaków



Odleglosc znaków od krawedzi jezdni



Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić 5° w kierunku jezdni.

Wysokość umieszczania znaków

| Kategorie znaków | Wysokość umieszczania znaku [m] | |
|---|--|--|
| | poza obszarami zabudowanymi | w obszarach z zabudowanymi |
| A – ostrzegawcze B – zakazu ²⁾ C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające ¹⁾ G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ⁴⁾ | min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾ | min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ |
| E – tablice przed drogowskazowe E-1 – drogowskazy tablicowe E-1 – tablice szlaków drogowych E-14 | min. 1,00 | min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ min. 1,00 ⁵⁾ |
| E – znaki szlaku drogowego E-15, E-16 – tablice kierunkowe E-13 – tablice miejscowości E-17a, E-18a drogowskazy w kształcie strzałek – małe E-4 – drogowskazy do obiektu E-7 ÷ E-12, E-19 ÷ E-22 | 2,00 | min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ 2,50 |
| E – drogowskazy w kształcie strzały – duży | min. 0,70 | min. 0,70 |
| Znaki umieszczone nad jezdnią ²⁾ | 5,00 | 5,00 |
| Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu ²⁾ | 0,90 – 1,20 | 0,90 – 1,20 |
| 1) z wyjątkiem znaków F-11 (5,00m) i F- 4a, b, c (0,50m), 2) z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni, 3) znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych, 4) z wyjątkiem znaków G-1 (1,00m – na ulicach; 0,50m – na pozostałych drogach), 5) dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu, 6) dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego, 7) w przypadku umieszczania znaku na chodniku. | | |

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczania znaku powinna być dostosowana do 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 (min. 2,20m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych (folia odblaskowa typu 2).

Znaki pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową. Podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi.

Znaki należy ustawić na słupkach ocynkowanych z rur stalowych okrągłych, bez szwu,

walcowanych na gorąco o następujących parametrach:

| Średnica zewnętrzna [mm] | Grubość ścianki [mm] | Masa 1 mb [kg/mb] |
|-----------------------------|-------------------------|----------------------|
| 57,00 | 5,00 | 5,30 |

3.2. 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 zabrudzanie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

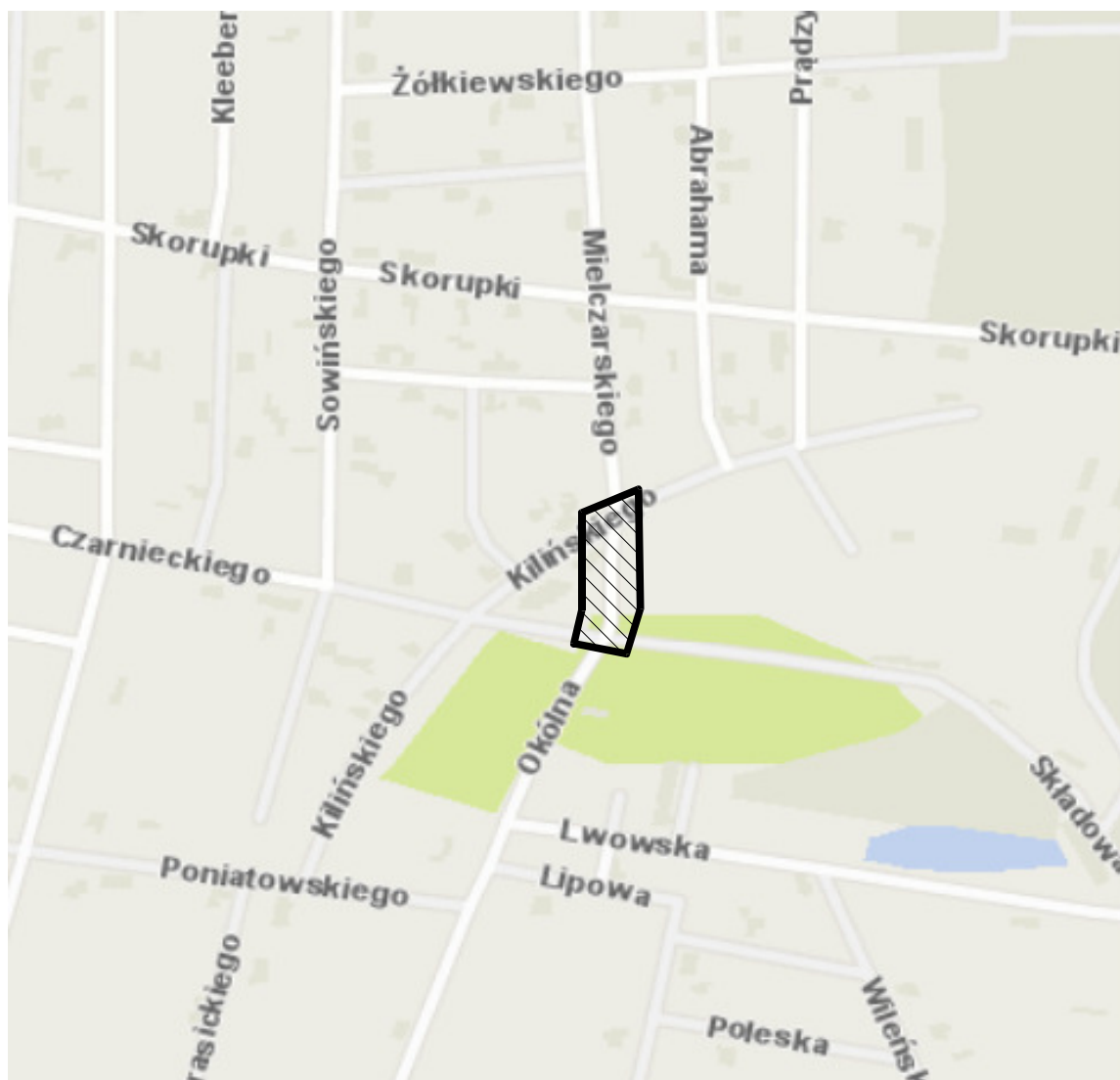
3.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

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.

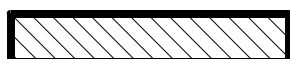
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy stosować zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

MAPA POGLĄDOWA



ul. Mielczarskiego w Ostrowie Wielkopolskim

skala: 1:6500



planowana inwestycja
