



Pracownia Projektowa  
Infrastruktury Drogowej  
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski, ul. Staroprzygodzka 25  
tel. 607 335 657, 505 281 941, fax 62 59 44 012  
email: mkasalka@op.pl  
NIP 622-213-14-21

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

## PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

### Przebudowa ulicy Korsaka w Ostrowie Wielkopolskim

**Adres obiektu budowlanego:** Ostrów Wielkopolski, ul. Korsaka

#### Spis zawartości:

Część opisowa  
Część rysunkowa

**Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu:** IV kwartał 2013 – II kwartał 2014

Projektant	<b>mgr inż. Marcin Kasalka</b>	<b>WKP/0305/POOD/11</b> Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Asystenci	<b>inż. Rafał Bober</b>		
	<b>mgr inż. Michał Nowak</b>		
	<b>mgr inż. Tomasz Dryjański</b>		

Data opracowania: wrzesień 2013r.

## **Spis treści**

### **1. OPIS TECHNICZNY**

- 1.1. Podstawa opracowania
- 1.2. Zakres opracowania
- 1.3. Opis stanu istniejącego
- 1.4. Rozwiązania techniczne oznakowania
- 1.5. Elementy BRD
- 1.6. Wykaz oznakowania pionowego
- 1.7. Wykaz oznakowania poziomego

### **2. WYMAGANIA TECHNICZNE**

- 2.1. Oznakowanie pionowe
- 2.2. Oznakowanie poziome
- 2.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

### **3. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

- |                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| Plan orientacyjny         | - skala 1:20 000, rys. nr 1.0 |
| Projekt organizacji ruchu | - skala 1:500, rys. nr 2.0    |

# **1. OPIS TECHNICZNY**

## **1.1. Podstawa opracowania**

- mapa geodezyjna sytuacyjno-wysokościowa istniejącego terenu w skali 1:500
- dodatkowe pomiary oraz wizja lokalna przeprowadzona w terenie
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (Dz. U. z 2006r. 156poz. 1118 z późn. zm.)
- Ustawa Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2005r. Nr 113 poz. 954)
- Ustawa z dnia 18.07.2001r. - Prawo Wodne (dz. U. z 2001r. Nr 115 poz. 1229 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 63, poz. 735 z 2000r. § 40.2
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r.)
- obowiązujące normy i specyfikacje techniczne
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. Nr 202 z dnia 16.09.2004 r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych ( Dz. U. Nr 170 poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania 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 ( 9 Załącznik do Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.)

## **1.2. Zakres opracowania**

Projekt organizacji ruchu został opracowany dla projektu przebudowy ulicy Korsaka w Ostrowie Wielkopolskim.

W ramach projektowanych robót w obszarze objętym przebudową wykonane zostaną:

- remont jezdni ul. Korsaka o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- ustawienie krawężników, oporników i obrzeży.

Docelowo na przebudowywanym odcinku ulicy Korsaka wykonane zostanie oznakowanie pionowe.

## **1.3. Opis stanu istniejącego**

Na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się droga o nawierzchni utwardzonej betonowymi płytami drogowymi. Szerokość pasa drogowego wynosi 7,9-8,2m, a otoczenie drogi stanowią tereny mieszkalne z zabudową jednorodzinną oraz tereny przemysłowo - usługowe.

Projektowany odcinek ulicy Korsaka przebiega w miarę możliwości równolegle do granic pasa drogowego oraz przyległych posesji.

W pasie drogowym znajduje się sieć gazowa, wodociągowa, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć teletechniczna i energetyczna. Ze względu na ukształtowanie terenu spadek w/w sieci jest jednakowy ze spadkiem nowo projektowanej niwelety ul. Korsaka.

Ze względu na zły stan nawierzchni oraz na podniesienie bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu, konieczne jest dokonanie przebudowy ulicy Korsaka, co podniesie komfort jazdy oraz zwiększy bezpieczeństwo na omawianym obszarze.

Istniejące oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym. Oznakowanie poziome na obszarze objętym przebudową nie występuje.

## 1.4. Rozwiązania techniczne oznakowania

Dokonano analizy lokalizacji znaków pionowych, która ze względu na przebudowę ul. Korsaka nie wykazała konieczności wprowadzenia korekty w ich usytuowaniu.

Oznakowanie poziome, zarówno w obszarze objętym przebudową jak i na odcinku ulicy Topolowej nie występuje (obszar skrzyżowania ul. Topolowa-Korsaka). Projekt organizacji ruchu nie przewiduje wprowadzenia oznakowania poziomego.

Szczegółowe rozwiązania oznakowania przedstawiono na rysunku nr 2.0.

## 1.5. Elementy BRD

Po analizie projektowanego układu drogowego, nie stwierdzono konieczności wprowadzenia elementów podnoszących bezpieczeństwo drogowe na omawianym obszarze. Sama przebudowa omawianej ulicy oraz wprowadzenie oznakowania „Strefa zamieszkania” wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo użytkowników ruchu.

## 1.6. Wykaz oznakowania pionowego

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
oznakowania pionowe przeznaczone do przestawienia nie występuje					
Suma		0	0	0	

ZNAKI DO POZOSTAWIENIA W STANIE ISTNIEJĄCYM				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	1	1	
2	A-10	3	3	
3	B-20	3	3	
4	D-1	2	2	
5	G-1a	1	0	na jednym słupku z A-10
6	G-1b	2	0	
7	G-1c	1	0	na jednym słupku z A-10
Suma		13	9	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
oznakowania pionowe przeznaczone do usunięcia nie występuje				
Suma		0	0	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	D-40	2	1	na istn. słupku z A-10
2	D-41	2	0	na jednym słupku z D-40
3	G-1c	1	1	
Suma		5	2	

### 1.7. Wykaz oznakowania poziomego

OZNAKOWANIE POZIOME						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
oznakowanie poziome nie występuje						
Suma					0	m <sup>2</sup>

## 2. WYMAGANIA TECHNICZNE

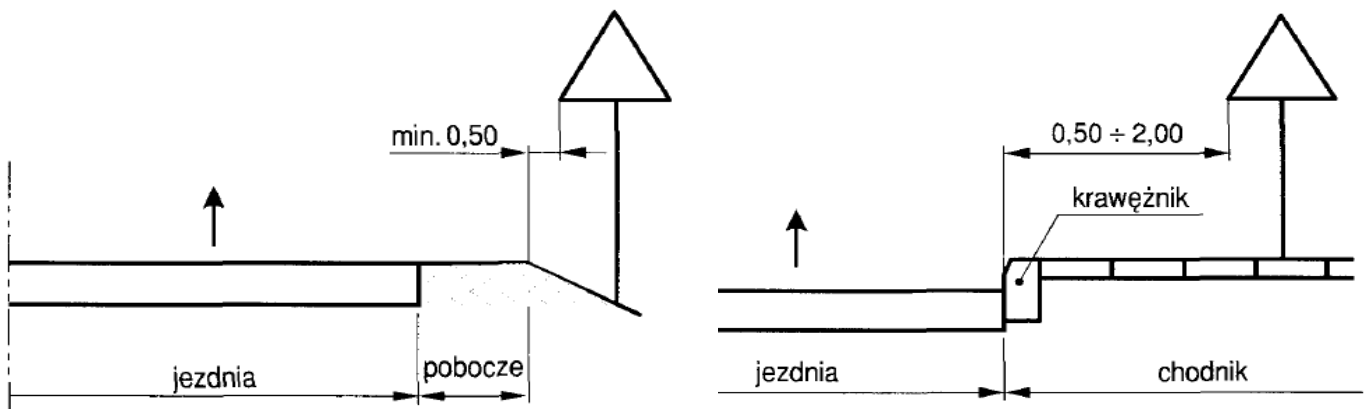
### 2.1. Oznakowanie pionowe

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

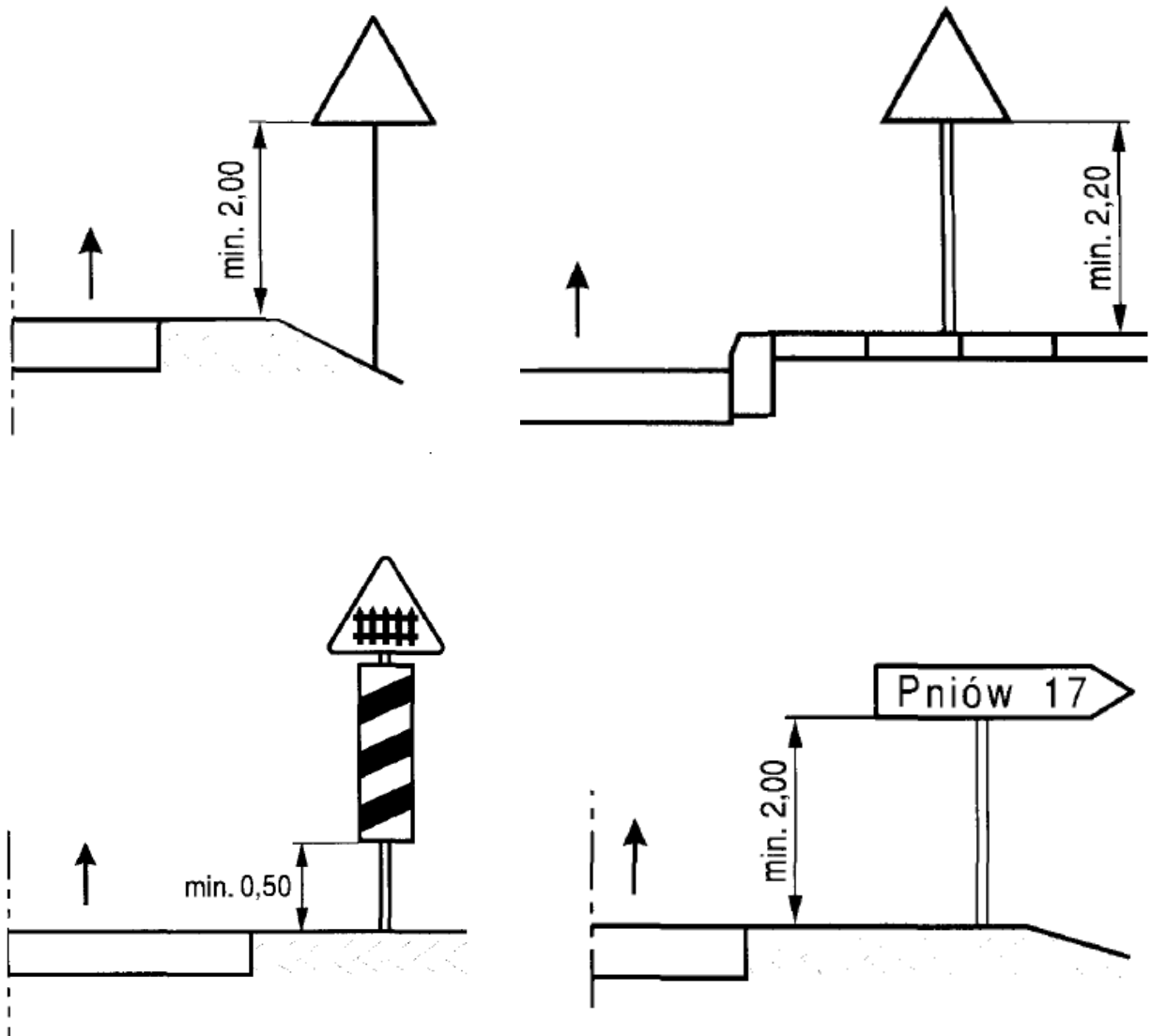


Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

#### **UWAGA!!!**

Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,20 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

Schemat 2. Wysokość umieszczania znaków



Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych.

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.

## 2.2. 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.

## 2.3. 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.