



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 Staroprzygodzkiej w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: m. Ostrów Wielkopolski, ul. Staroprzygodzka:
- obręb 0145: dz. nr: 1.
- obręb 0146: dz. nr: 1 i 2/2.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

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

Ostrów Wielkopolski, maj 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 |

Uwaga!!!

Kartę uzgodnień umieszczono na rysunku Plan sytuacyjny 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 Staroprygodzkiej w Ostrowie Wielkopolskim.

W ramach projektowanych robót w obszarze objętym rozbudową wykonane zostaną:

- ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej,
- zjazdy indywidualne o nawierzchni bitumicznej,
- ustawienie krawężników, oporników i obrzeży betonowych,
- rozbiorka istniejących nawierzchni zjazdów z betonowej kostki brukowej.

1.3. Opis stanu istniejącego

Ulica Staroprygodzka zlokalizowana jest w południowej części Ostrowa Wielkopolskiego. Początek opracowania znajduje się w miejscu dowiązania do skrzyżowania z ulicą Osiedlową. Koniec opracowania stanowi granica w obszarze działek 5/3.

Projektowana ścieżka pieszo-rowerowa przebiegać będzie wzdłuż lewej krawędzi ulicy Staroprygodzkiej, na odcinku o długości 482 m.

Na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się droga o nawierzchni bitumicznej ograniczona krawężnikami betonowymi, bez wydzielonych chodników, a wzdłuż krawędzi usytuowane są pasy zieleni, ogrodzenia posesji prywatnych, a także zjazdy o nawierzchni bitumicznej oraz z betonowej kostki brukowej.

Szerokość pasa drogowego na odcinku objętym opracowaniem wynosi $7,0 \div 7,3$ m, a otoczenie drogi stanowią pola uprawne, tereny z zabudową usługową w tym teren przeznaczony do składowania odpadów.

Na odcinku objętym opracowaniem wzdłuż krawędzi jezdni usytuowane są:

- krawężniki betonowe,
- ogrodzenia działek gruntowych,
- zjazdy o nawierzchni bitumicznej
- zjazdy z betonowej kostki brukowej,
- pobocza gruntowe porośnięte trawą (szerokość $2,3 \div 3,2$ m),
- oznakowanie pionowe.

W pasie drogowym po stronie projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej znajduje się uzbrojenie podziemne w postaci linii: teletechnicznej, energetycznej, wodociągowej oraz kanalizacji deszczowej i sanitarnej.

Istniejąca szerokość pasa drogowego jest dostateczna na przeprowadzenie przewidzianej niniejszym projektem rozbudowy, w związku z tym nie zachodzi konieczność przeprowadzenia wykupów działek i wyznaczenia nowych granic pasa drogowego.

Otoczenie drogi stanowią wyłącznie tereny przemysłowo - produkcyjne, oraz działki niezagospodarowane. Obszar, na którym zlokalizowana jest ulica Staroprzygodzka charakteryzuje się nieznacznymi wzniesieniami i wykazuje nieduże różnice wysokości. Najwyższy punkt (152,06 m n.p.m.) osi istniejącego krawężnika na odcinku objętym niniejszym projektem znajduje się w środkowej części opracowania w km 0+335,00. Najniższe punkty (150,08 m n.p.m. i 151,36 m n.p.m.) natomiast znajdują się w początkowym i końcowym odcinku odpowiednio w kilometrach 0+000,00 i 0+482,00.

Oznakowanie pionowe oraz poziome jest w stanie technicznym dobrym.

1.4. Rozwiązania techniczne oznakowania

Dokonano analizy lokalizacji znaków pionowych, która wykazała brak konieczności wprowadzenia korekty w ich usytuowaniu. Projekt organizacji ruchu nie przewiduje likwidacji bądź przenoszenia istniejących znaków pionowych. Ze względu na wykonanie ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni jezdni wprowadzono wyłącznie oznakowanie określające ścieżkę pieszo-rowerową dla ul. Staroprzygodzkiej. Znaki pionowe projektuje się jako średnie, odblaskowe z folią I generacji. W projekcie wprowadzono oznakowanie poziome wyznaczające przejazd przez zjazd publiczny do przyległego zakładu „MZO” – wysypisko śmieci.

Szczegółowe rozwiązania oznakowania przedstawiono na rysunkach nr 2.0.

1.5. Elementy BRD

Po analizie projektowanego układu drogowego nie przewidziano wprowadzenia urządzeń podnoszących, bezpieczeństwo ruchu.

1.6. Wykaz oznakowania pionowego

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
1	C-13a	1	1	0	
2	C-16/13	1	1	0	
Suma		1	1	0	

ZNAKI DO POZOSTAWIENIA W STANIE ISTNIEJĄCYM				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	2	0	na jednym słupku z D-6b
2	C-13a	2	2	
3	C-13/16	6	6	
4	D-1	1	1	
5	D-6b	6	6	
Suma		17	15	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	D-6b	2	0	
Suma		2	0	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	C16/13	1	0	na jednym słupku z istn. D-6b
2	C-13a	1	0	na jednym słupku z istn. D-6b
3	D-6	2	0	zamiast likwidowanego znaku D-6b
Suma		1	0	

1.7. Wykaz oznakowania poziomego

OZNAKOWANIE POZIOME						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
1	P-11	45,00	m ²	0,500	22,50	m ²
2	P-14	3,50	m ²	0,375	1,31	m ²
Suma					24	m ²

2. WYMAGANIA TECHNICZNE

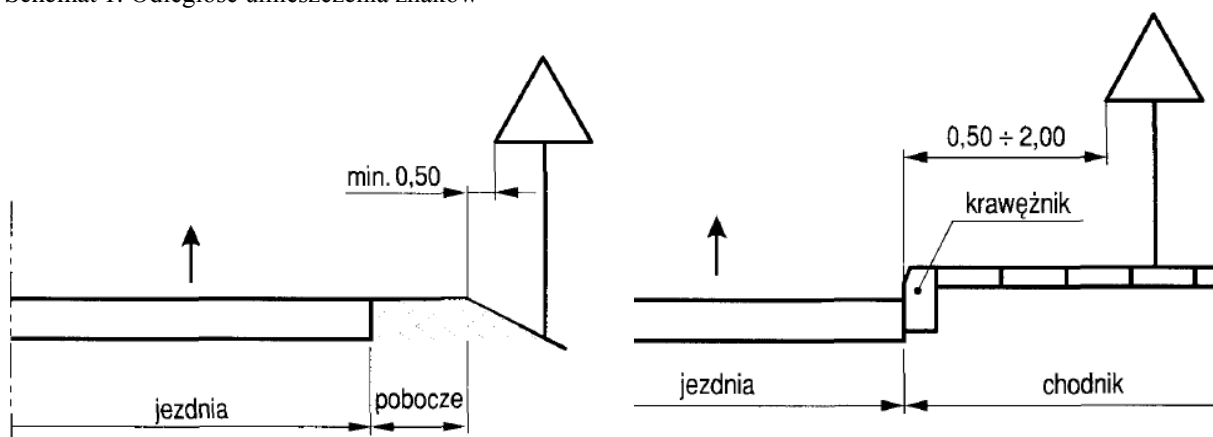
2.1. Oznakowanie pionowe

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

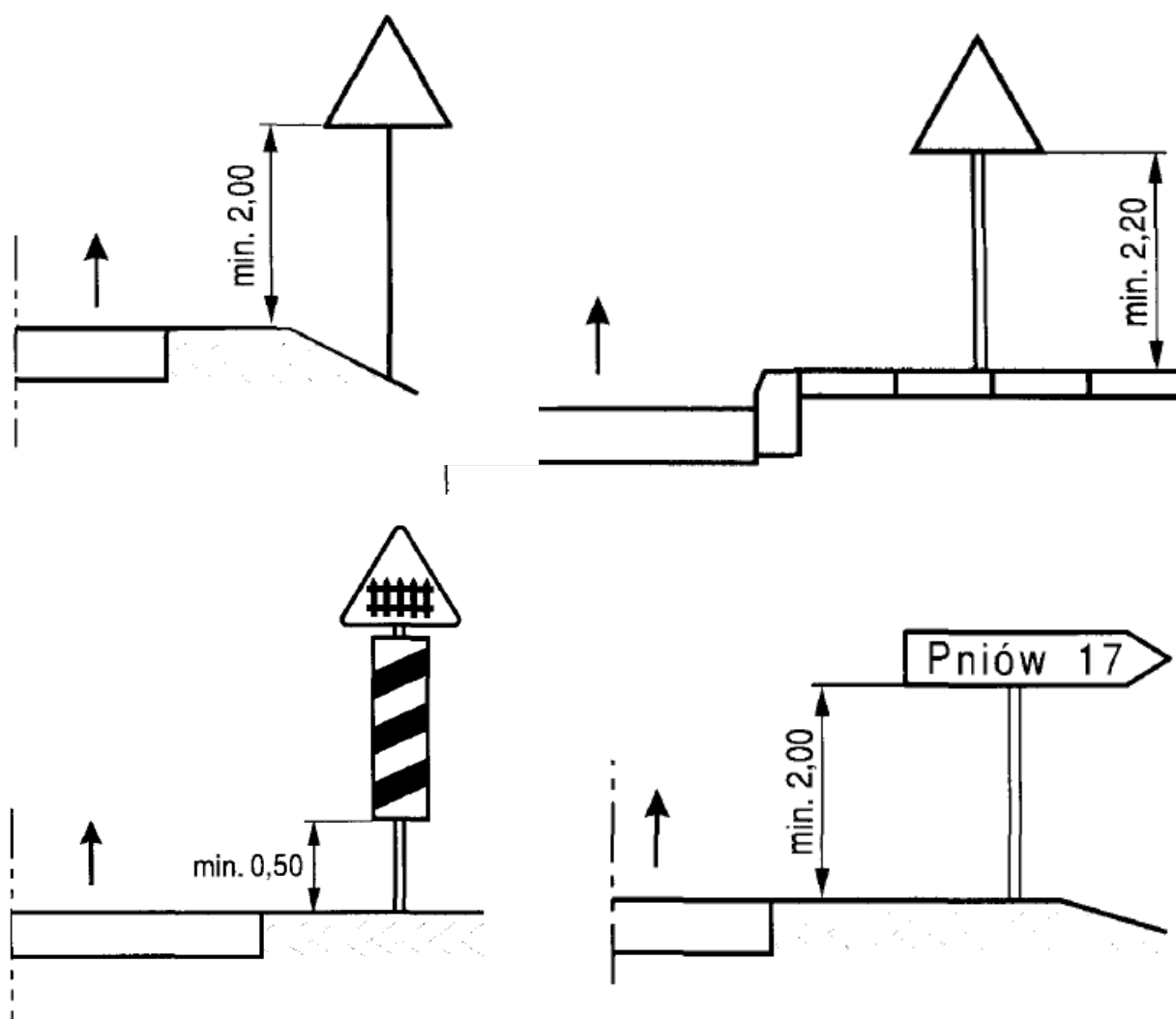


Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

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.