



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 STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Rozbudowa ul. Bukowej w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: Ostrów Wielkopolski, ul. Bukowa

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU: IV kwartał 2013 - II kwartał 2014

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		

Data opracowania: listopad 2013r.

OSTROWY ZARZĄD DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim
ul. Staszica 1
63-400 OSTRÓW WIELKOPOLSKI
(02) 735 51 65, 735 51 67, fax 735 51 65
REGON 200554066

Spis treści

1. KARTA UZGODNIEŃ 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 1:500	- rys. nr 3.0

1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZEŃ

OPINIUJĘ POZYTYWNIIE
WPISANO DO REJESTRU

Nr. 30/XI/13 z dn. 21.11.2013

DYREKTOR
MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim

mgr inż. Marcin Wieruchowski

- opiniuje pozytywnie 10.12.2013

KOMENDANT POWIATOWY POLICJI
z up. w Ostrowie Wielkopolskim
Z-ca NACZELNIKA WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KPP w Ostrowie Wielkopolskim

asp. Henryk Kucharski

STAROSTA POWIATU OSTROWSKIEGO
zatwierdza się
w dniu 16.12.2013
projekt zmian organizacji ruchu nr ewid. PZD-G /5422/618 /13

1. Zatwierdzenie ważne bezterminowo, od 23.12.2013
2. Zmiany naniesiono kolorem _____

Z up. Starosty Ostrowskiego
mgr inż. Piotr Śmiegowski

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu
zawiadamia organ zarządzający ruchem,
zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji
o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni
przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim
ul. Sławkowa 1

Projekt organizacji ruchu

63-400 OSTROWIE WIELKOPOLSKI
tel. (62) 735 51 65, 735 51 67, fax 735 51 65
REGON 250004066

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 wykonywaniu przebudowy ul. Bukowej 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 m. Ostrów Wielkopolski.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się droga o nawierzchni gruntowej, bez wydzielonych chodników. Szerokość pasa drogowego wynosi 7,7-14,0 m, a otoczenie drogi stanowią tereny mieszkalne z zabudową jednorodzinną oraz pojedyncze działki niezabudowane łąki oraz tereny leśne.

Na odcinku objętym opracowaniem wzdłuż krawędzi jezdni usytuowane są:

- pobocza gruntowe porośnięte trawą,
- płoty posesji prywatnych.

Ze względu na niezadowalający stan nawierzchni jezdni, liczne nierówności, gromadzącą się wodę opadową w zaniżeniach terenu oraz biorąc pod uwagę bezpieczeństwo i komfort ruchu mieszkańców ulicy Bukowej zaprojektowano jezdnię o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie podziemne w postaci wodociągu, gazociągu, linii teletechnicznej oraz napowietrzanej linii energetycznej. Na słupach energetycznych zamontowano latarnie uliczne oświetlające pas drogowy.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowanie szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone. Ulica Bukowa stanowi drogę dojazdową o charakterze typowo osiedlowym. Ruch odbywający się na omawianej drodze generowany jest głównie przez mieszkańców udających się z i do pracy.

Na przedmiotowym odcinku trasy nie występują przystanki komunikacji zbiorowej.

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).

Dokonano analizy lokalizacji znaków pionowych, która ze względu na przebudowę ul. Bukowej nie wykazała konieczności wprowadzenia korekty w ich usytuowaniu. Istniejące oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

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

Znaki pionowe projektuje się jako średnie, odblaskowe z folią typu 2. Znaki należy umieścić na wysokości co najmniej 2,0m od nawierzchni na której znak zostanie ustawiony oraz w odległości min. 0,5m od krawędzi.

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
brak oznakowania przewidzianego do przestawienia					
	Suma	0	0	0	

ZNAKI DO POZOSTAWIENIA W STANIE ISTNIEJĄCYM				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	1	1	
2	D-42	1	2	
3	E-17a	1	2	
4	E-18a	1	0	na jednym słupku z E-17a
	Suma	4	5	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
brak oznakowania przewidzianego do usunięcia				
	Suma	0	0	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-11a	6	6	
2	B-33	1	0	na jednym słupku z A-11a
3	D-1	2	2	
4	D-40	4	4	
5	D-41	4	1	na jednym słupku z D-40
6	T-1	6	0	na jednym słupku z A-11a
	Suma	23	13	

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome na ul. Bukowej objętej przebudową nie występuje (ze względu na rodzaj istniejącej nawierzchni – naw. gruntowa). W obszarze skrzyżowania ulicy Bukowej z ulicą Grabowską występuje oznakowanie poziome (ul. Grabowska) w postaci linii ciągłych i przerywanych wymalowanych w osi jezdni. Projekt organizacji ruchu nie przewiduje dokonania zmian w w/w oznakowaniu ani nie zakłada wykonanie nowego oznakowania poziomego w ul. Bukowej.

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

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNAKOWANIE POZIOME						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
brak oznakowania poziomego						
Suma					0	m²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego, stwierdzono konieczności wprowadzenia bariery typu Olsztyńskiego o dł. 10mb (po obu stronach jezdni) podnoszące bezpieczeństwo pieszych w obrębie przepustu drogowego przecinającego ul. Bukową.

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

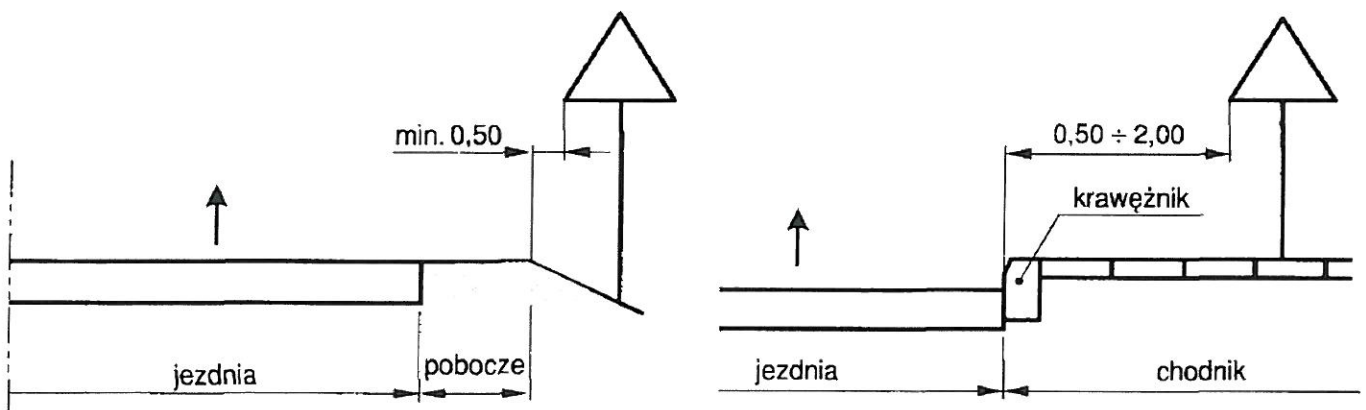
4.1 Oznakowanie pionowe

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

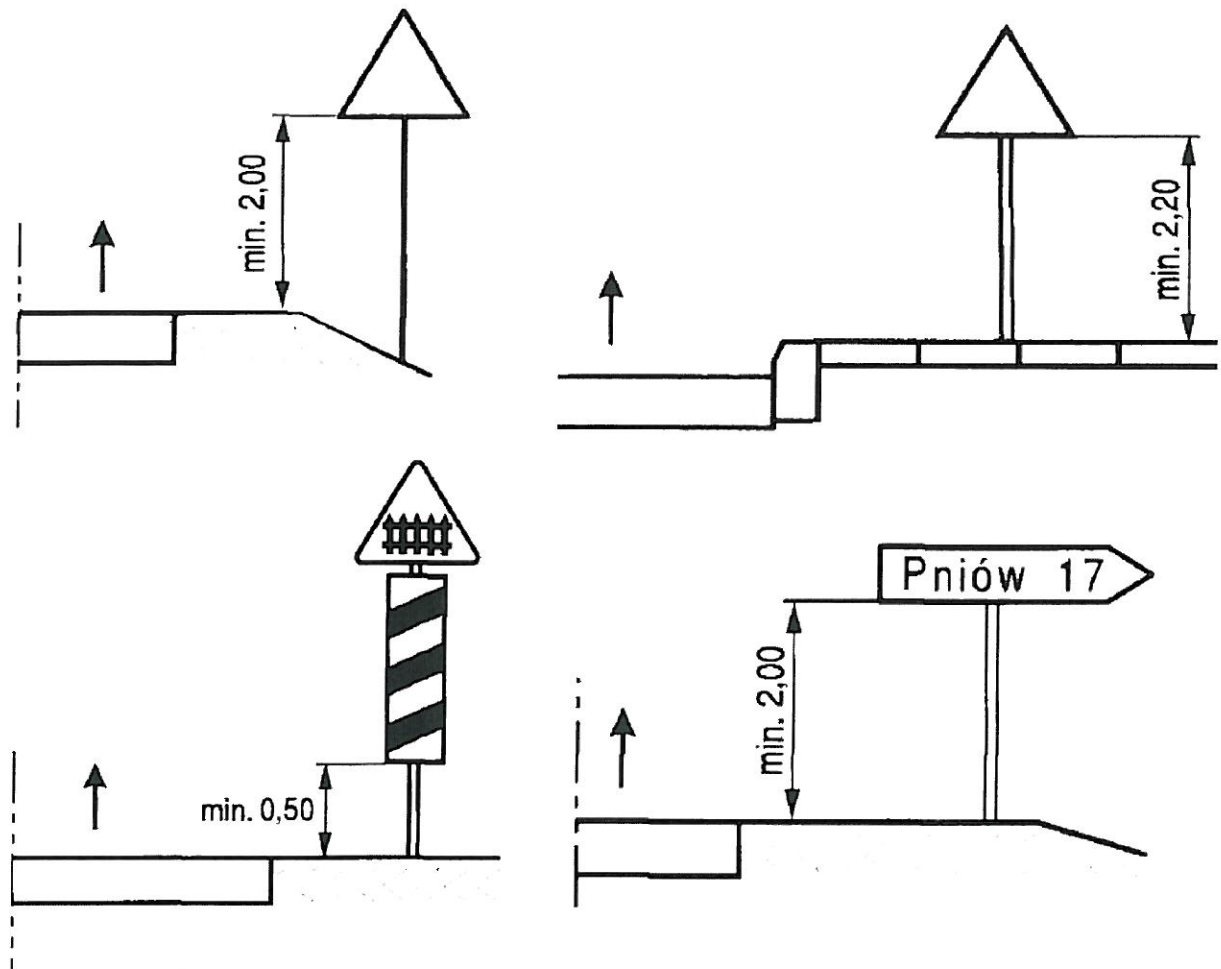


Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

UWAGA!!!

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

4.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odblaskowości $\geq 1,5$ również w warunkach dużej wilgotności powietrza np. podczas opadów deszczu,

- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości 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.

