



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

15 lat, 2001-2016

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 94
ppidkasalka@gmail.com

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

Numer projektu: 500

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU


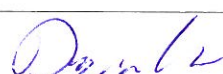
Przebudowa skrzyżowania al. Powstańców
Wielkopolskich z ul. Ledóchowskiego
w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 05.05.2017 – 22.02.2022

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

Data opracowania: kwiecień 2017r.

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 UZGODNIENIŃ I ZATWIERDZEŃ

OPINIUJĘ POZYTYWNIENIE
WPISANO DO REJESTRU

Nr 1111/17 z dn. 19.04.2017

DYREKTOR
MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim

mgr inż. Marcin Nieruchowski

STAROSTA OSTROWSKI

Zgodnie z art. 10 art. 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2012r. poz. 1137 ze zm.) oraz art. 13 rozporządzenia z dnia 23 września 2003r. w sprawie sposobu i trybu wyznaczenia i nadzoru nad ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2003r. nr 157, poz. 1729)

Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, w części:

1. a) bez zmian, b) ~~ze zmianami lub uwagami:~~

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji: SP. 7121.132.2017

3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu: do 22.01.2018

4. Termin ważności czasowej organizacji ruchu:

5. Zatwierdzona i zrealizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

14.04.2017
data

Z up. STAROSTY

M. Majczak
Agnieszka Majczak
Pomoc administracyjna
W Wydziale Spraw Społecznych

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

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 skrzyżowania al. Powstańców Wielkopolskich z ul. Ledóchowskiego w Ostrowie Wielkopolskim, wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w mieście Ostrów Wielkopolski.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Skrzyżowanie al. Powstańców Wielkopolskich z ul. Ledóchowskiego znajduje się w centralnej części Ostrowa Wielkopolskiego. Sąsiaduje bezpośrednio z Parkiem Miejskim im. Jana Jerzego Przebendowskiego. Na terenie Parku znajdują się układy dróg przeznaczonych dla pieszych oraz częściowo dla rowerzystów o zróżnicowanych nawierzchniach – bitumicznych i gruntowych.

Cała inwestycja zlokalizowana jest na obszarze, który charakteryzuje się głównie zabudową usług wyższego rzędu, częściowo zabudową jednorodziną oraz terenami zielni miejskiej (parkowej).

W stanie istniejącym obie ulice (w obrębie skrzyżowania) posiadają nawierzchnię bitumiczną ograniczoną krawężnikami betonowymi typu ciężkiego oraz krawężnikami granitowymi. Wzdłuż krawędzi zlokalizowane są chodniki o utwardzonej (różnego rodzaju materiałem) nawierzchni.

Oś al. Powstańców Wielkopolskich w obrębie skrzyżowania nie ma zachowanej ciągłości linii co przyczynia się do powstania optycznego „przesunięcia” wlotów na ul. Ledóchowskiego. Takie rozwiązanie sytuacyjne utrudnia właściwe odczytanie organizacji ruchu, jaka została określona dla tego terenu.

Wykonanie skrzyżowania o ruchu okrężnym typu „rondo” dla skrzyżowania al. Powstańców Wielkopolskich z ul. Ledóchowskiego w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu oraz upłynni ruchu pojazdów mechanicznych w godzinach szczytu.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

Ze uwagi na fakt, że na skrzyżowaniu al. Powstańców Wielkopolskich z ul. Limanowskiego występuje znaczne natężenie pojazdów mechanicznych oraz w celu podniesienia bezpieczeństwa oraz komfortu przemieszczania się pieszych i rowerzystów, konieczne jest wykonanie skrzyżowania typu rondo. Dodatkowo dla ułatwienia włączenia się do ruchu rowerzystów korzystających z układu ścieżek rowerowych biegnących przez Park Miejski zaprojektowano piątą wlot do ronda przeznaczony tylko i wyłącznie dla osób poruszających się na rowerach.

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).

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 odbłaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach i drogach dla rowerów winna wynosić min. 2,5m.

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

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

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
1	B-36	2	2	0	
2	D-6	7	7	0	
Suma		9	9	0	

ZNAKI DO POZOSTAWIENIA W STANIE ISTNIEJĄCYM				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-17	1	1	
2	B-36	1	1	
3	D-18	1	1	
4	D-44	2	2	
5	D-45	2	2	
6	T-0	1	0	na jednym słupku z B-36
7	T-3a	1	0	na jednym słupku z D-18
Suma		9	7	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	2	2	
2	D-1	2	2	
Suma		4	4	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	4	4	
2	A-7 mini	1	1	
3	C-9	4	4	zespólny z U-5b
4	C-12	4	0	na jednym słupku z A-7
5	C-12 mini	1	0	na jednym słupku z A-7 mini
6	C-13mini	1	0	na jednym słupku z A-7 mini
7	C-13/16	1	1	
8	D-15	1	1	
9	U-5b	4	0	zespólny z C-9
Suma		21	11	

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome 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:

- Powierzchnię przejazdów dla rowerów należy wykonać w technologii grubowarstwowej.

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
1	P-1b	50,00	mb	0,040	2,00	m ²
2	P-1e	3,00	mb	0,120	0,36	m ²
3	P-4	40,00	mb	0,240	9,60	m ²
4	P-7a	28,00	mb	0,120	3,36	m ²
5	P-7b	147,00	mb	0,240	35,28	m ²
6	P-10	96,00	m ²	0,500	48,00	m ²
7	P-13	20,00	mb	0,263	5,25	m ²
8	P-14	12,50	mb	0,375	4,69	m ²
9	P-21	78,00	m ²	0,380	29,64	m ²
10	P-23 mini	4,00	szt.	0,662	2,65	m ²
Suma					138	m²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

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

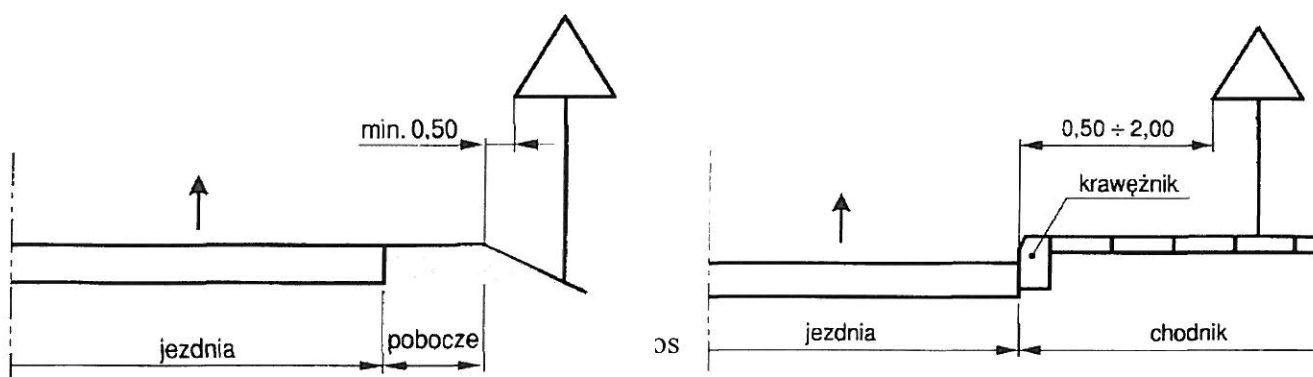
4. WYMAGANIA TECHNICZNE**4.1 Oznakowanie pionowe**

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 2,50 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 2003 r.