



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 941
ppidkasalka@gmail.com

Inwestor: Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Staszica 1
63-400 Ostrów Wielkopolski

Numer projektu: 755

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa drogi nr 5318P w m. Ostrów Wielkopolski ul. Klasztorna na odc. dł. ok.1100m

Adres obiektu budowlanego: m.: Ostrów Wielkopolski, ul. Klasztorna:

Województwo: **Wielkopolskie**
Powiat: **Ostrowski**
Gmina: **Miasto Ostrów Wielkopolski**
Obręb: **Ostrów Wielkopolski0091**
Numer działki: 3/2, 4
Obręb: **Ostrów Wielkopolski0124**
Numer działki: 7
Obręb: **Ostrów Wielkopolski0125**
Numer działki: 24

Województwo: **Wielkopolskie**
Powiat: **Ostrowski**
Gmina: **Gmina Ostrów Wielkopolski**
Obręb: **WYSOCKO WIELKIE**
Numer działki: 29

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: **11.11.2019 - 22.02.2022**

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

Data opracowania: czerwiec 2019r.

Spis treści

1. KARTA UZGODNIENÍ 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 UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

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 drogi 5318P w m. Ostrów Wielkopolski ul. Klasztorna na odc. dł. ok. 1100m 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, m. Ostrów Wielkopolski.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt przebudowy drogi powiatowej nr 5318P – ul. Klasztornej od skrzyżowania z ul. Kamienną - Wysocką do skrzyżowania z ul. Morelową. W stanie istniejącym bitumiczna nawierzchnia jezdni jest w stanie technicznym określonym, jako średni. Szerokość jezdni mieści się w przedziale 5,5 – 6,5m.

Otoczenie drogi stanowi zabudowa wielorodzinna, jednorodzinna, łąki i pola uprawne, oraz fragmentaryczna zabudowa usługowa.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu (w tym ruchu pieszych), dla tej inwestycji, nie były przeprowadzone.

Na przedmiotowym odcinku drogi występują przystanki komunikacji miejskiej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres prac związanych z przebudową drogi obejmować będzie dostosowanie szerokości jezdni do 6,0m. Wykonanie ścieżki rowerowej wzdłuż południowej krawędzi jezdni oraz chodników wzdłuż północnej. Projektowany układ wpłynął na opracowanie oznakowania poziomego oraz zmianę oznakowania pionowego.

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 pionowe regulujące ruch rowerzystów projektuje się jako mini.
- Lica znaków A-7, B-2, D-6 i D-6b należy pokryć folią odblaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach 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

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	A-1		Projektowane		średni					1
	A-29		Projektowane		średni					1
	A-7		Projektowane		średni					1
	C-13		Projektowane		mini					10
	C-13/16		Projektowane		mini					7
	C-13/16		Projektowane		średni					1
	C-16		Projektowane		mini					4
	D-1		Projektowane		średni					2
	D-15		Projektowane		średni					6
	D-18		Projektowane		średni					3
	D-6		Projektowane		średni					8
	F-6		Projektowane		średni					2
	T-22		Projektowane		średni					2
	T-22		Projektowane		mini					2
	T-30a		Projektowane		średni					2
	T-3a		Projektowane		średni					1
	T-6c		Projektowane		średni					1

Tablice projektowane = 54

Słupki projektowane = 42

- prosty = 25

- wspornik lewy = 10

- wspornik prawy = 7

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
A-1			Do likwidacji							1
A-29			Do likwidacji							2
A-7			Do likwidacji							2
B-36			Do likwidacji							2
C-13			Do likwidacji							1
C-13a			Do likwidacji							1
C-13a/16a			Do likwidacji							1
C-16			Do likwidacji							1
D-1			Do likwidacji							4
D-15			Do likwidacji							5
F-6			Do likwidacji							2
T-0			Do likwidacji							2
T-22			Do likwidacji							2
T-25a			Do likwidacji							1
T-25c			Do likwidacji							1
T-6c			Do likwidacji							1

Tablice do likwidacji = 29

Słupki do likwidacji = 18

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
D-41			Do przeniesienia							1
D-40			Do przeniesienia							1

Tablice do przestawienia = 2

Słupki do przestawienia = 2

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).

Oznakowanie poziome w stanie istniejącym występuje jedynie w obrębie skrzyżowań: Klasztorna-Kamienna-Wysocka oraz Klasztorna-Strzelecka. Natomiast oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

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

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Oznakowanie poziome									
ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.	Pow. mal. 2
P-10	Projektowane						35.9140	72.00	0.00
P-11	Projektowane						12.0000	6.00	14.00
P-12	Projektowane						24.3884	12.00	0.00
P-14	Projektowane						20.9011	7.00	0.00
P-17	Projektowane						120.0000	18.00	0.00
P-1b	Projektowane						727.7523	28.00	0.00
P-1e	Projektowane						127.1590	15.00	0.00
P-23 mini	Projektowane						34.0000	0.00	0.00
P-4	Projektowane						230.5221	53.00	0.00

Całkowita pow. malowania [m²]= 221

Powierzchnia przejazdu dla rowerów pomalowana na kolor czerwony – 14,0m²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego, nie stwierdzono konieczności wprowadzenia elementów podnoszących bezpieczeństwo drogowe na omawianym obszarze.

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.

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 2,50 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.