



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

15 lat, 2001-2016

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

Inwestor: Miasto i Gmina Ostrzeszów
ul. Zamkowa 31,
63-500 Ostrzeszów

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

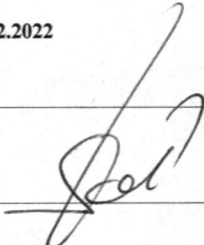
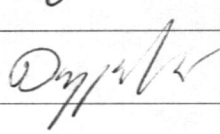
Budowa ulicy Czarnieckiego w Rojowie

Adres obiektu budowlanego: Powiat ostrzeszowski, Gm. Ostrzeszów, m. Rojów, droga gminna.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU: 01.01.2015 – 22.02.2022

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

Data opracowania: lipiec 2015r.

Spis treści

1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

- 1.1. Podstawa opracowania
- 1.2. Cel i zakres opracowania
- 1.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi
- 1.4. 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 UZGODNIEN I ZATWIERDZEŃ

STAROSTWO POWIATOWE
w Ostrzeszowie ①
Wydział Komunikacji
ul. Zamkowa 31, 63-000 Ostrzeszów
tel./fax 7621 732 000
Zatwierdzenie - zmiana
Projektu Starosty / czasowej zmiany
organizacji ruchu
Kd. 7121 40-21-2014 z dnia 17.07.2017
Nr Ewidencji Projektów 64/2015
Data 17.07.2017 Podpis _____
z up. Starosty
mgr Sławomir Gajewski
Kierownik
Wydziału Komunikacji

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 budowy ul. Czarnieckiego w Rojowie z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w powiecie Ostrzeszowskim, w m. Rojów.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Ulica Czarnieckiego znajduje się po zachodniej stronie Ostrzeszowa w miejscowości Rojów. Projektowana droga znajduje się pomiędzy ulicami Świętego Wojciecha i Cichą, a Hetmańską, z którymi to łączy się skrzyżowaniami zwykłymi. Całkowita długość przebudowywanej ulicy wynosi 544m.

Na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się droga o nawierzchni tłuczniowej, bez wydzielonych chodników, ścieżek pieszo-rowerowych ani zjazdów do posesji.

Szerokość pasa drogowego wynosi 12,6m i 9,8m. Na odcinku, gdzie pas drogowy jest węższy przewidziano podziały i wykupy działek celem zwiększenia szerokości pasa drogowego do 12,6m.

Otoczenie drogi stanowią tereny mieszkalne z zabudową jednorodzinną, tereny niezagospodarowane oraz tereny rolne.

Na odcinku objętym opracowaniem wzdłuż krawędzi jezdni usytuowane są:

- pobocza gruntowe porośnięte trawą,
- płoty posesji prywatnych,
- drzewa i krzewy.

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 zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej wraz z chodnikami, ścieżką pieszo-rowerową oraz utwardzonymi zjazdami indywidualnymi do posesji.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie podziemne w postaci wodociągu, sieci energetycznej oraz sieci teletechnicznej.

Stan techniczny oznakowania pionowego w obszarze opracowania (na drodze powiatowej) jest w stanie dobrym.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone. Omawiana droga stanowi drogę miejscową o charakterze typowo lokalnym. Ruch odbywający się na omawianej drodze generowany będzie głównie przez użytkowników udających się do i z 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 omawianej ulicy wykazała konieczność przestawienia oraz uzupełnienia w istniejącym oznakowaniu pionowym. Istniejące oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 2.0** w skali 1: 1000.

Znaki pionowe projektuje się jako średnie, odblaskowe z folią typu 2. Znaki należy umieścić na wysokości co najmniej 2,2m 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	
1	D-42	1	0	1	
Suma		1	0	1	

ZNAKI DO POZOSTAWIENIA W STANIE ISTNIEJĄCYM				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	1	1	
2	E-17a	2	2	
3	E-18a	2	2	
Suma		5	5	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
brak istniejącego oznakowania				
Suma		0	0	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	1	0	na jednym słupku z D-6
2	A-11a	6	6	
3	A-17	2	2	
4	B-33	6	0	na jednym słupku z A-11a
5	B-34	4	2	na jednym słupku z C-13/16
6	D-6	6	6	
7	D-6b	6	5	na jednym słupku z A-7 z innego orpaczowania
8	C13/16	6	6	
9	C-16/13	2	1	znak dwustronny
10	T-1	6	0	na jednym słupku z A-11a
Suma		45	28	

3.2 Oznakowanie poziome

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-1e	11,00	mb	0,120	1,32	m ²
2	P-4	66,50	mb	0,240	15,96	m ²
3	P-10	160,00	m ²	0,500	80,00	m ²
4	P-11	40,00	mb	0,500	20,00	m ²
5	P-13	8,00	mb	0,263	2,10	m ²
6	P-14	21,00	mb	0,375	7,88	m ²
7	P-25	60,00	mb	0,232	13,92	m ²
Suma					141	m ²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

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

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

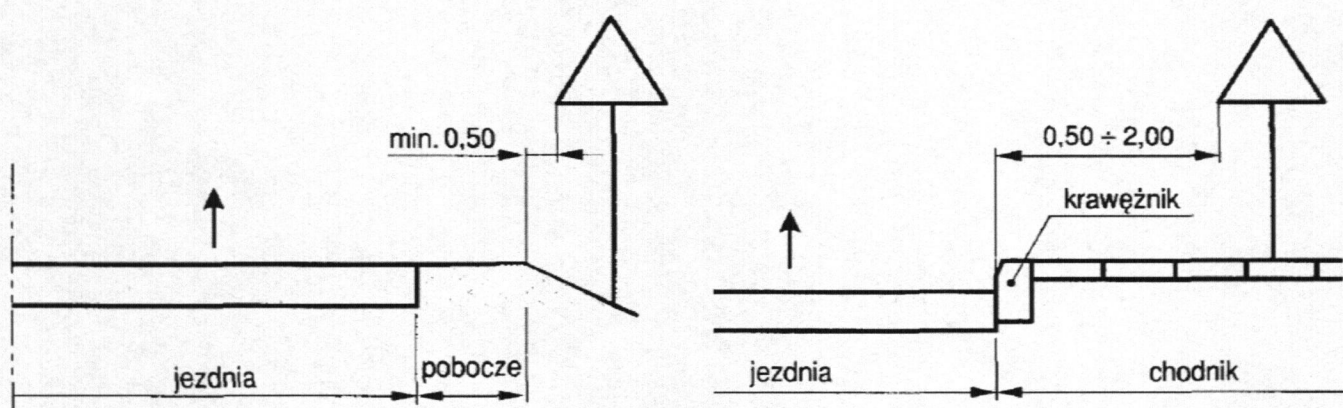
4.1 Oznakowanie pionowe

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.

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

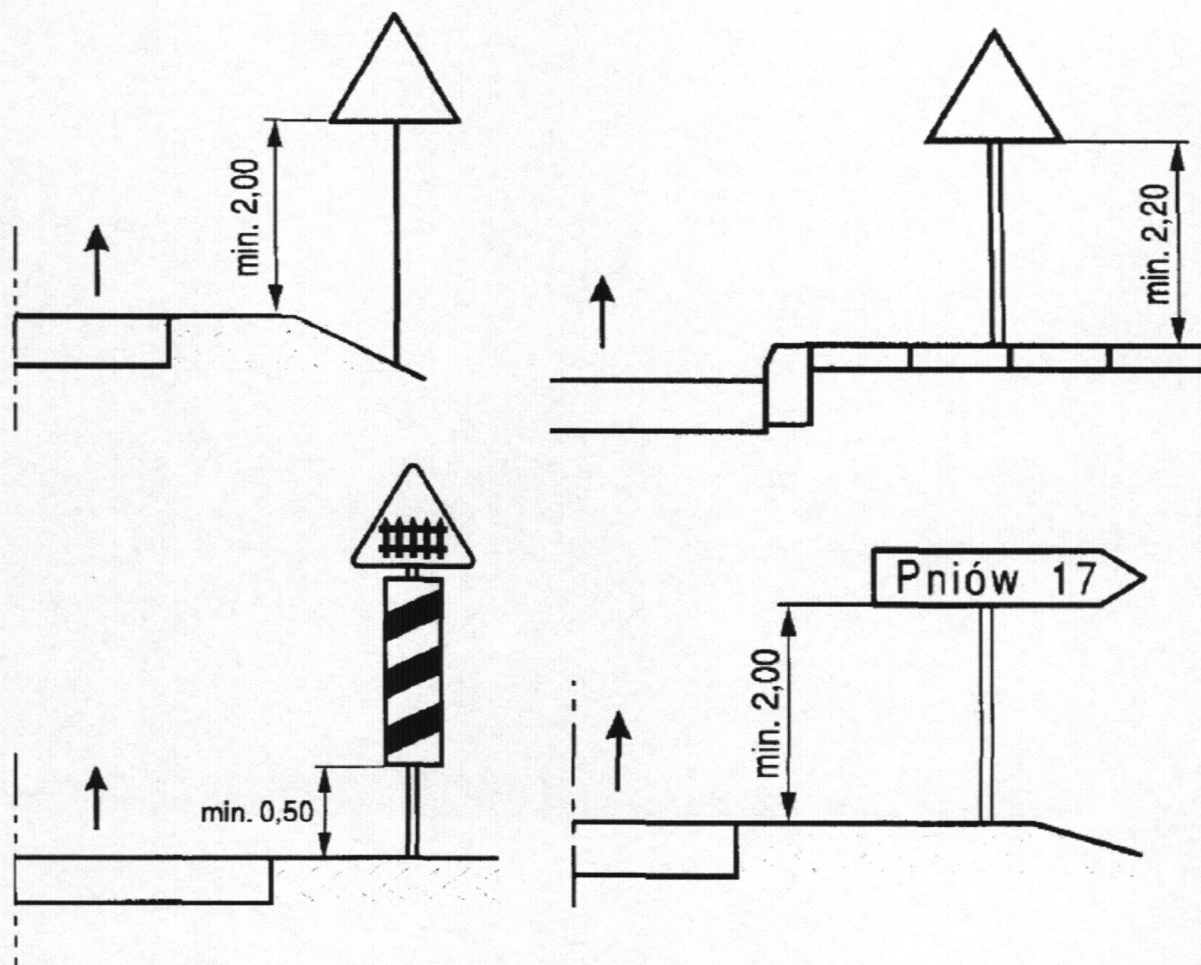


Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

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 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.

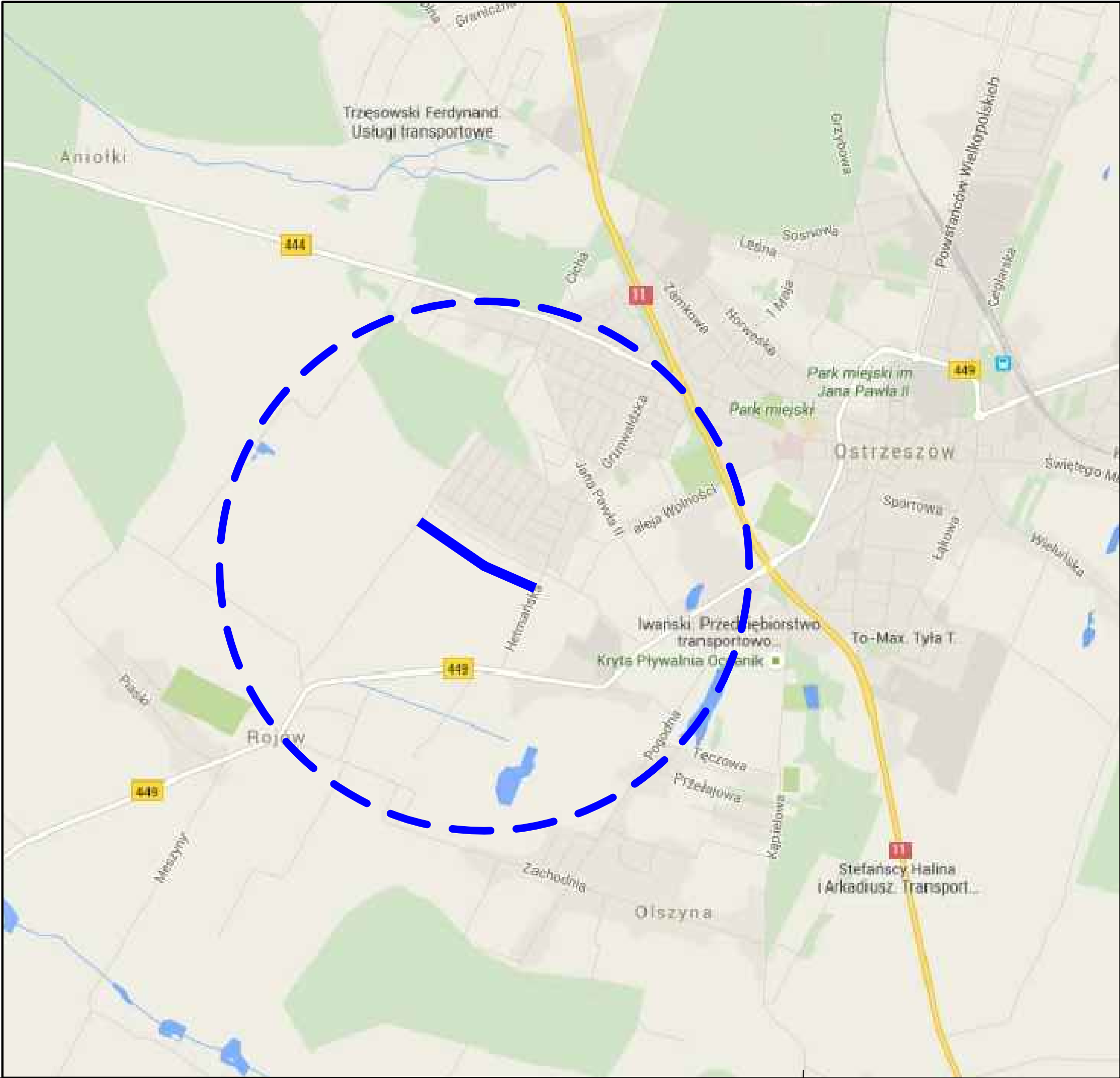
Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

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,

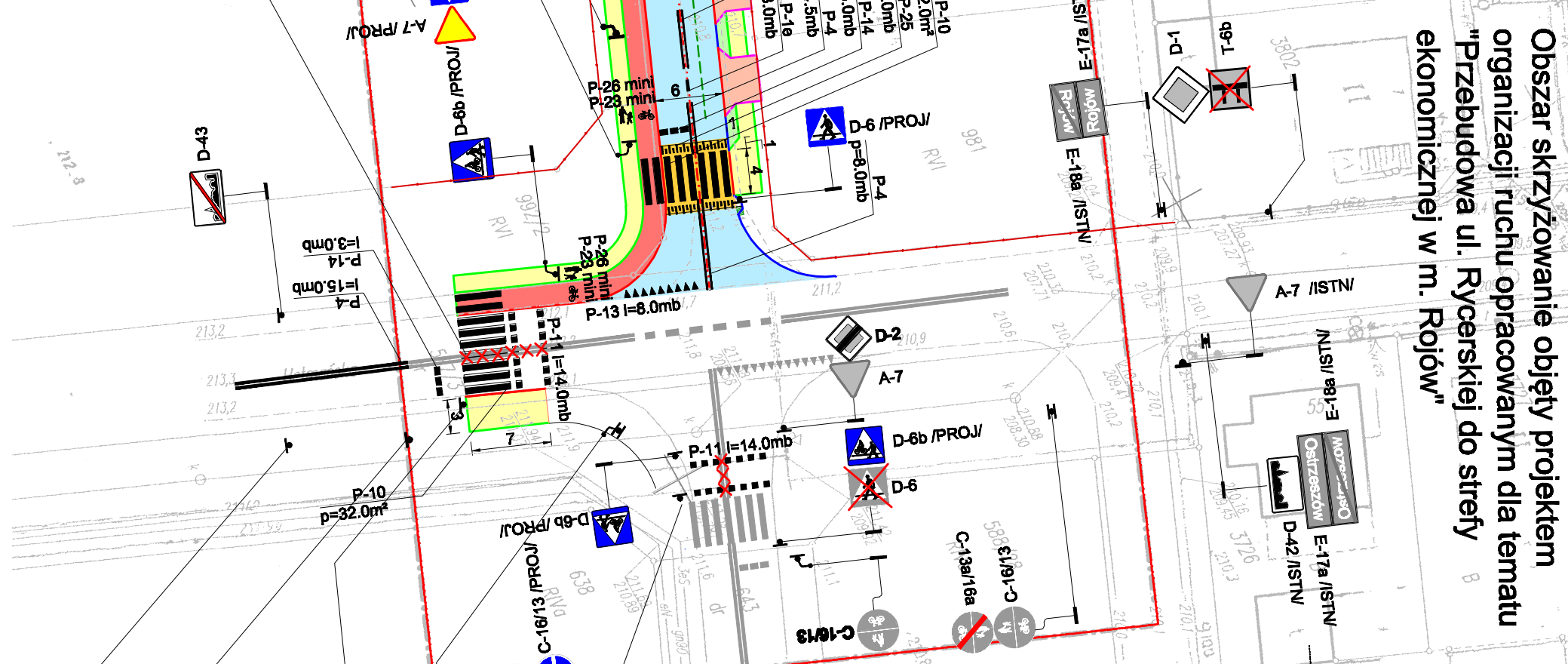
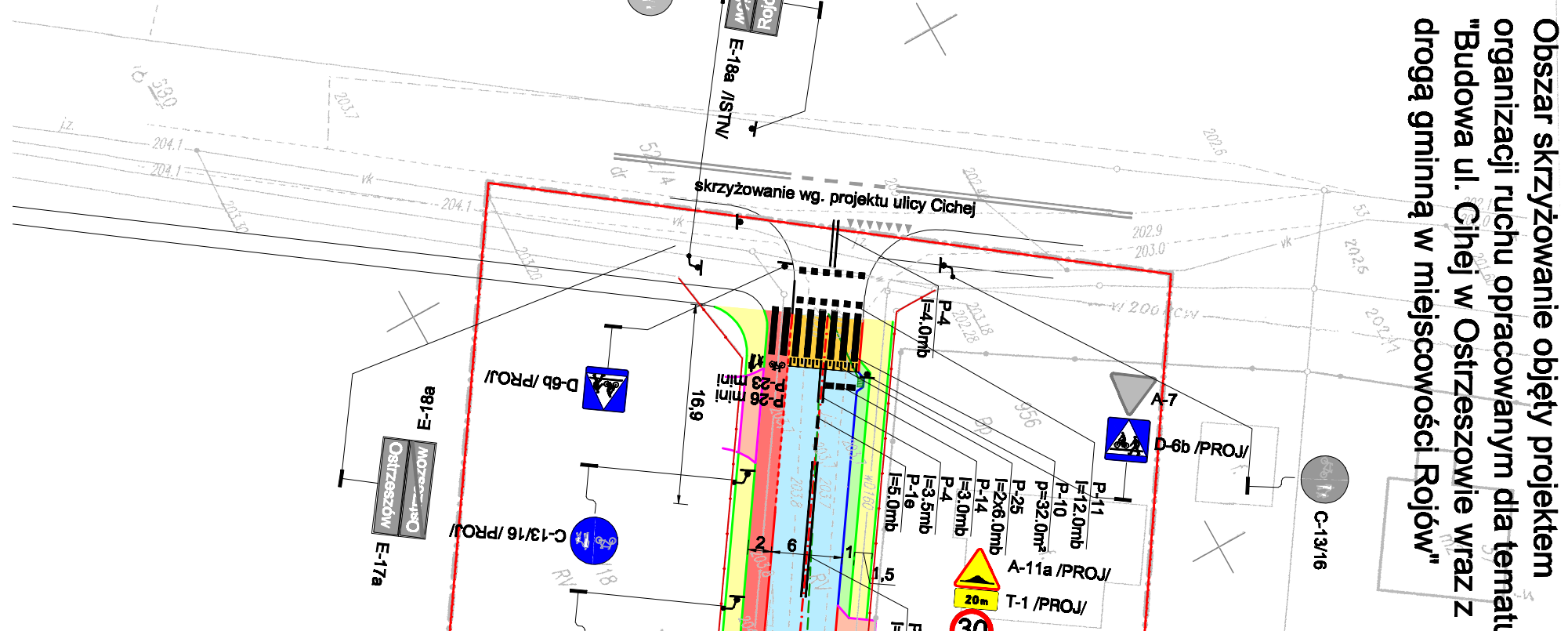
Urządzenia BRD należy stosować zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.



Legenda:

 - projektowana droga

			Miasto i Gmina Ostrzeszów ul. Zamkowa 31 63-500 Ostrzeszów	
			P.P.I.D. Kasalka ul. Staroprzygodzka 25, 63-400 Ostrów Wielkopolski tel. 607 335 657, 505 281 941	
			Numer projektu - 420	
			AutoCAD Civil 3D - 343-45382590, 390-65304897, 388-46619288	
Projekt organizacji ruchu	Przebudowa ulicy Czarnieckiego w Rojowie		lipiec 2015r.	
	PLAN ORIENTACYJNY		1.0	
	PROJEKTANT		mgr inż. Marcin Kasalka WKP/0305/POOD/11 WKP/BO/1435/03	
	ASYSTENCI	inż. Rafał Bober		
		mgr inż. Tomasz Dryjański		

[illegible]

