



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

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

Inwestor: Prezydent Miasta Ostrowa Wielkopolskiego
al. Powstańców Wielkopolskich 18
63-400 Ostrów Wielkopolski

Numer projektu: 878

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Budowa drogi gminnej wraz z kanalizacją deszczową pn. ul. Wileńska w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: Ostrów Wielkopolski, ul. Wileńska,

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: **04.04.2024 - 08.08.2028**

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

Data opracowania: kwiecień 2024r.

Spis treści

1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZENÍ

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
- 2.4. Opis projektowanych zmian

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
wraz z inwentaryzacją		

1. KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

2.1. Podstawa opracowania

- projekt budowlany robót drogowych,
- mapa zasadnicza 1:500, (projekt budowlany / techniczny)
- inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022, poz. 988 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz.U. 2019, poz.2310),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017, poz. 784),
- 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. 2019, poz. 2311).

2.2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu wprowadzonej po wybudowaniu drogi gminnej tj. ul. Wileńskiej 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, gm. Ostrów Wlkp., M. Ostrów Wlkp.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Projektowana ulica Wileńska zlokalizowana jest pomiędzy ul. Lwowską a ul. Grodzieńską w Ostrowie Wielkopolski. Obie ulice w stanie istniejącym posiadają nawierzchnię utwardzoną za pomocą betonowej kostki brukowej. Początek opracowania został przyjęty na skrzyżowaniu ulic Wileńskiej z ulicą Lwowską. Obecnie ulica Wileńska jest drogą o nawierzchni gruntowej. Szerokość pasa drogowego wynosi ok. 10,10-11,3m. Otoczenie drogi stanowią tereny mieszkalne z zabudową jednorodzinną.

Odcinek drogi objęty inwestycją znajduje się na terenie zabudowy. Droga obecnie wykorzystywana jest jako dojazd do znajdujących się przy niej budynków mieszkalnych.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie podziemne w postaci wodociągu, gazociągu, linii teletechnicznej, linii energetycznej podziemnej oraz kanalizacji sanitarnej. Na słupach umieszczonych w pasie drogowym zamontowane jest oświetlenie uliczne.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

Na przedmiotowym odcinku drogi nie występują przystanki komunikacji miejskiej.

2.5. Opis projektowanych zmian

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest budowa ulicy Wileńskiej w Ostrowie Wielkopolskim na długości około 241,0m polegająca na wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, dojść do posesji, zjazdów oraz odwodnienia.

Projektowana ulica Wileńska zlokalizowana jest pomiędzy ul. Lwowską a ul. Grodzieńską w Ostrowie Wielkopolski. Obie ulice w stanie istniejącym posiadają nawierzchnię utwardzoną za pomocą betonowej kostki brukowej. Początek opracowania został przyjęty na skrzyżowaniu ulic Wileńskiej z ulicą Lwowską. Obecnie ulica Wileńska jest drogą o nawierzchni gruntowej. Szerokość pasa drogowego wynosi ok. 10,10-11,3m. Otoczenie drogi stanowią tereny mieszkalne z zabudową jednorodzinną.

Projektowana nawierzchnia drogi o przekroju ulicznym wykonana zostanie z betonowej kostki brukowej i posiadać będzie jezdnię o szerokości 5,6m.

W miejscu dowiązania do ulicy Lwowskiej oraz Wołyńskiej istniejące nawierzchnie utwardzone jezdni poddane zostaną regulacji wysokościowej. Zjazdy oraz dojścia do posesji zaprojektowano o szerokościach dostosowanych indywidualnie dla każdej posesji.

Parametry techniczne

Kategoria drogi	- droga gminna
Klasa drogi:	- ulica klasy „D” bez wyodrębnionej jezdni i chodników
Kategoria ruchu	- KR1
Przekrój uliczny:	- szerokość 5,6m
Prędkość do projektowania	- 30 km/h

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. 2022, poz. 988 ze zm.) 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. 2019r., poz. 2311).

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE ZNAKÓW PIONOWYCH:

- Znaki pionowe regulujące ruch pojazdów mechanicznych projektuje się jako małe.
- Lica znaków A-7, B-2, D-6 i D-6b należy pokryć folią odblaskową typu 2, pozostałe znaki folią typu 1.
- Zaleca się aby skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach wynosiła **min. 2,5m**.

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

Projektowane oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	A-11a			gaPionowe	mini					4
	T-1			gaPionowe	mini					4
	D-1			gaPionowe	mini					4
	A-7			gaPionowe	średnie					2

Tablice projektowane = 14 szt.

* małe = 12 szt.

* średnie = 2 szt.

Słupki projektowane = 10 szt.

* pojedyncze = 10 szt.

Oznakowanie pionowe przeznaczone do likwidacji										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	B-33			gaPionowe	mały					2
	D-41			gaPionowe	mały					4
	D-40			gaPionowe	mały					4

Tablice przeniesione = 10 szt.

* małe = 10 szt.

Słupki przeniesione = 26 szt.

* pojedyncze = 8 szt.

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome w stanie istniejącym nie występuje. Projekt organizacji ruchu nie zakłada wykonania nowego oznakowania poziomego.

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego, stwierdzono konieczności wprowadzenia elementów podnoszących bezpieczeństwo drogowe na omawianym obszarze w postaci progów zwalniających – wyspowych, jednolitych w kolorze żółto-czarnych U-16a i prędkości najazdu 20km/h.

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 i rowerzystów, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

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.