



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

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

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

Numer projektu: 796

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Rozbudowa ul. Kilińskiego w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: Jednostka ewid.: 301701_1, Miasto Ostrów Wielkopolski.
Obręb 0057: 47, 14, 27/1, 32/4, 38.
Obręb 0061: 15, 13, 4, 5, 6, 10/2, 25/1, 25/4.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 03.07.2023 - 03.07.2033r.

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

Data opracowania: maj 2022r.

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

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

1. KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ

2. CZĘŚĆ OGÓLNA

2.1. Podstawa opracowania

- projekt budowlany robót drogowych,
- mapa zasadnicza 1:500, (projekt budowlany),
- 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 rozbudowy ulicy Kilińskiego 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 Ostrowie Wielkopolskim.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Opracowanie obejmuje projekt rozbudowy ulicy Kilińskiego w Ostrowie Wielkopolskim na odcinku długości około 540 m.

Początek opracowania przyjęty został w obrębie skrzyżowania z ulicą Czarneckiego i od tego miejsca projektowana droga przebiega w kierunku północno-wschodnim do kilometra około 0+536.63, gdzie w miejscu dowiązania do ulicy Ks. Skorupki przyjęty został jej koniec.

Obecnie w miejscu projektowanej drogi znajduje się droga w większości wykonana z betonowych płyt drogowych z fragmentarycznymi odcinkami bitumicznymi. Końcowy odcinek od skrzyżowania z ul. Prądyńskiego posiada nawierzchnię gruntową.

Ulica Kilińskiego na odcinkach utwardzonych posiada krawędzie ograniczone krawężnikami betonowymi, przy których znajdują się pobocza gruntowe oraz pasy zieleni porośnięte trawą oraz pojedynczymi drzewami. Za pasami zieleni usytuowane są chodniki z betonowych płyt chodnikowych.

Do posesji doprowadzone są zjazdy indywidualne wykonane z betonowej oraz kamiennej kostki brukowej, z trylinki oraz z betonowych płyt chodnikowych.

Otoczenie inwestycji stanowi zabudowa jednorodzinna oraz teren boiska sportowego.

Rzeźba terenu charakteryzuje się małym zróżnicowaniem ukształtowania terenu i opada nieznacznie w kierunku końca kilometracji.

W obszarze inwestycji znajduje się uzbrojenie terenu w postaci: wodociągu, sieci teletechnicznej, sieci gazowniczej, sieci energetycznej i oświetleniowej, kanalizacji sanitarnej oraz kanalizacji deszczowej.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

Na przedmiotowym odcinku drogi nie występują przystanki komunikacji miejskiej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres prac związanych z rozbudową ulicy Kilińskiego obejmował będzie wykonanie jezdni bitumicznej wraz z chodnikami, zjazdami oraz nawierzchniami wyniesionymi z betonowej kostki brukowej.

Projektowana nawierzchnia ul. Kilińskiego o przekroju ulicznym wykonana zostanie z betonu asfaltowego i posiadać będzie jezdnię w zależności od kilometracji o szer. 6,5 m, 6,0 m i 4,5 m w ograniczoną krawężnikami betonowymi. Stara nawierzchnia jezdni z betonowych płyt drogowych oraz fragmentarycznie bitumiczna zostanie w całości rozebrana. Cała projektowana jezdnia otrzyma pełną nową konstrukcję.

Na projektowanej drodze, wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano chodniki 1,5 m, 2,0 m oraz o zmiennych szerokościach z betonowej kostki brukowej. Chodniki te wykonane zostaną w zależności od kilometracji bezpośrednio przy krawężnikach lub oddzielone zostaną pasami zieleni o zmiennych szerokościach.

Aby zapewnić mieszkańcom dojazd do posesji zaprojektowano zjazdy z betonowej kostki brukowej o szerokościach dostosowanych indywidualnie dla każdego ze zjazdów.

Nawierzchnia skrzyżowania bitumicznego z ulicą Mielczarskiego ze względu na dobry stan zostanie niezmienione. Korekcji ulegnie nieznacznie geometria i nawierzchnia chodników.

Nawierzchnia skrzyżowania z ulicą Prądyńskiego wykonana zostanie z betonowej kostki betonowej jako nawierzchnia wyniesiona. Wyniesienie to wynosi 4 cm ponad nawierzchnię bitumiczną jezdni.

W obrębie skrzyżowań w celu zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom zaprojektowano przejścia dla pieszych, a także żeby zwiększyć bezpieczeństwo pieszym oraz ułatwić poruszanie się osobom niewidomym na przejściach zastosowano betonowe płytki chodnikowe prowadzące oraz ostrzegawcze typu „STOP”.

Poprawione zostaną również warunki odwodnienia jezdni poprzez nadanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych jezdni umożliwiających poprawne odprowadzanie wody w kierunku krawędzi, a następnie do projektowanych i istniejących wpustów deszczowych.

Projektowany układ wpłynął na opracowanie oznakowania pionowego oraz zmianę oznakowania poziomego.

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 **małe**, z wyjątkiem znaku A-7, który ustawiony będzie jako **średni**.
- 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.
- Zaleca się aby skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach wynosiła **min. 2,2m**.

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

Projektowane, istniejące oraz likwidowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 2.0** w skali 1: 500.

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Oznakowanie pionowe do przeniesienia		
Nazwa	Stan	Szt.
Brak oznakowania do przeniesienia		

Tablic razem szt. = 0

Słupków razem szt. = 0

Oznakowanie pionowe do likwidacji		
Nazwa	Stan	Szt.
A-7	Do likwidacji	1

Tablic razem szt. = 1

Słupków razem szt. = 0

Oznakowanie pionowe projektowane		
Nazwa	Stan	Szt.
A-20	Projektowane	1
B-2	Projektowane	1
B-20	Projektowane	2
B-21	Projektowane	1
B-22	Projektowane	1
B-33	Projektowane	4
B-36	Projektowane	1
D-1	Projektowane	8
D-3	Projektowane	1
D-6	Projektowane	14
T-22	Projektowane	3

Tablic razem szt. = 37

Słupków razem szt. = 27

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).

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

Istniejące oznakowanie poziome na tym obszarze występuje ale pozostanie bez zmian.

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Oznakowanie poziome projektowane			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-10	Projektowane	46.33	86.40
P-12	Projektowane	21.11	10.55
P-14	Projektowane	24.60	9.23
P-25	Projektowane	18.92	4.39

Całkowita pow. malowania [m²] = 110.57

Oznakowanie poziome do likwidacji			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
Brak oznakowania do likwidacji			

Całkowita pow. malowania [m²] = 0

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego stwierdzono konieczności wprowadzenia 1 elementu podnoszącego bezpieczeństwo drogowe na omawianym obszarze i jest to bariera U-12b.

Istniejącą zaporę drogową pojedynczą U-20b o długości około 3,0 m ustawioną w miejscu zakończenia istniejącej nawierzchni gruntowej jezdni przeznaczono do likwidacji.

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 2,20 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.

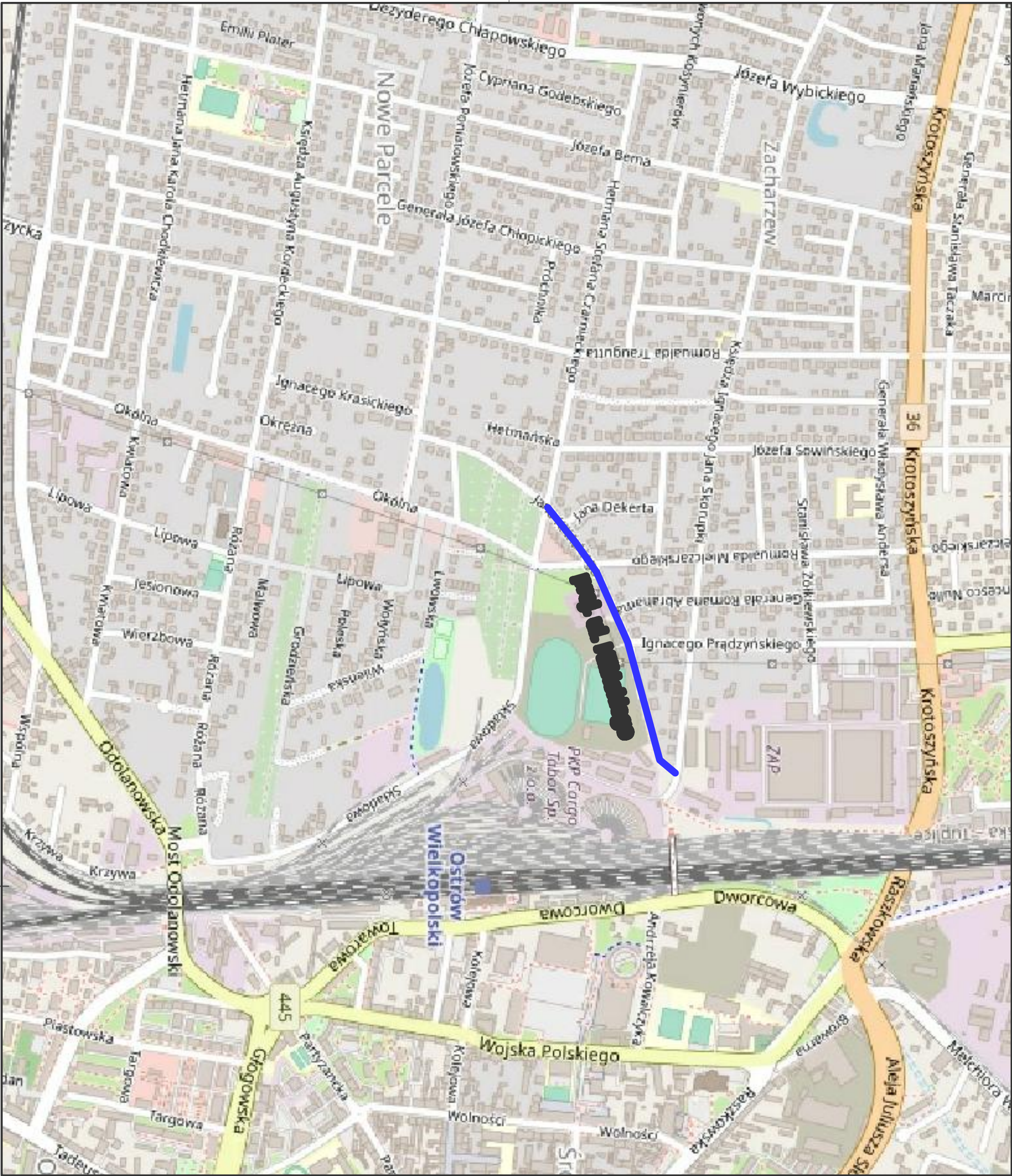
Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

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.



Legenda:

 **planowana droga**

Projekt organizacji ruchu				Pracownia Projektowa Infrastruktury Drogowej Marcin Kasalka ul. Staroprzeczna 25, 63-400 Ostrow Wielkopolski tel. 607 335 857, 505 281 941 ppkikasalka@gmail.com
Rozbudowa ulicy Kilińskiego w Ostrowie Wielkopolskim				
PLAN ORIENTACYJNY				
PROJEKTANT	mgr inż. Marcin Kasalka WKP/0305/POOD/11		maj 2022r	
OPRACOWUJĄCY	inż. Rafał Bober			

