



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: 792

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa ulicy Pułaskiego w Ostrowie Wielkopolskim

Adres obiektu budowlanego: Jednostka ewidencyjna 301701_1 – Miasto Ostrów Wielkopolski.
Obręb ewidencyjny 301701_1.0096, Ostrów Wielkopolski.
Numer działki 51, 94, 145, 100, 93.

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 10.01.2023 - 03.05.2030r.

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

Data opracowania: sierpień 2022r.

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

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 ul. Pułaskiego w Ostrowie Wielkopolskim – w zakresie remontu nawierzchni jezdni oraz chodników 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 ulicy Pułaskiego w Ostrowie Wielkopolskim na odcinku długości około 256 m.

Początek opracowania przyjęty został w obrębie skrzyżowania z ulicą Wrocławską i od tego miejsca przebiega w kierunku wschodnim do kilometra około 0+256,00, gdzie w obrębie skrzyżowania z ulicą Wysocką przyjęty został koniec opracowania. Obręb tego skrzyżowania przebudowany był w ramach wcześniejszego opracowania przebudowy ul. Wysockiej.

Obecnie istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokościach 5,9 m ograniczoną z obu stron krawężnikami betonowymi, przy których przebiega ściek przykrawężnikowy o szer. około 0,15m z kamiennej kostki brukowej. Za krawężnikami usytuowane są chodniki z betonowych płyt chodnikowych 50x50 cm i 35x35 cm oddzielone od jezdni pasami zieleni. W miejscach przejść dla pieszych chodniki dowiązane są bezpośrednio do krawężników, tak samo jak istniejące zjazdy z trylinki oraz betonowej i kamiennej kostki brukowej. Nawierzchnie chodników oraz zjazdów zostały przewidziane do rozbiórki.

W pasach zieleni porośniętych trawą usytuowane są pojedyncze drzewa, które pozostaną nie naruszone.

Nawierzchnia istniejącej jezdni jest w złym stanie technicznym dlatego zostanie wyremontowana. Nadane zostaną też odpowiednie pochylenia poprzeczne w celu poprawnego odprowadzania wód opadowych.

Otoczenie inwestycji stanowi zabudowa jednorodzinna i usługowa.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

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

Na przedmiotowym odcinku drogi występują przystanki komunikacji miejskiej.

3. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres przebudowy obejmował będzie wykonanie remontu i poszerzenia istniejącej jezdni do szer. 6,0m poprzez wykonanie wzdłuż nowych krawężników ścieku przykrawężnikowego z granitowej kostki rzędowej o szer. 0,15 m uzyskanej z rozbiórki istniejącego ścieku przykrawężnikowego.

Nawierzchnia bitumiczna istniejącej drogi zostanie sfrezowana, a na niej wykonana zostanie nowa warstwa ścieralna tzw. nakładka. W miejscach przykanalików wykonana zostanie nowa pełna konstrukcja jezdni.

Krawędzie drogi ograniczone zostaną krawężnikami betonowymi 15x30cm oraz krawężnikami najazdowymi 15x22cm obniżonymi w miejscu zjazdów i przejść dla pieszych.

W obrębie skrzyżowania z ulicą Wrocławską kostkę brukową istniejącego chodnika przewidziano do przełożenia i dopasowania do projektowanego chodnika przy ulicy Pułaskiego.

Przy ulicy Pułaskiego w początkowym odcinku w miejscu przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego zaprojektowano chodnik z betonowej kostki brukowej na całej szerokości od krawężnika do granicy pasa drogowego.

W dalszej części wzdłuż prawej krawędzi wykonany zostanie pas zieleni o szerokości 1,0 m a po lewej stronie o szerokości 1,2 m. Za pasami zieleni wykonane zostaną chodniki z betonowej kostki brukowej o szerokości 1,5 m.

o posesji zaprojektowano zjazdy z betonowej kostki brukowej o szerokościach indywidualnie dopasowanych dla każdej z posesji.

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

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

Oznakowanie pionowe do przeniesienia		
Nazwa	Stan	Szt.
B-5	Do przeniesienia	1
D-3	Do przeniesienia	1
D-18	Do przeniesienia	2
T-0	Do przeniesienia	1
T-29	Do przeniesienia	2

Tablic razem szt. = 7

Słupków razem szt. = 3

Oznakowanie pionowe do likwidacji		
Nazwa	Stan	Szt.
Brak znaków do likwidacji		

Tablic razem szt. = 0

Słupków razem szt. = 0

Oznakowanie pionowe projektowane		
Nazwa	Stan	Szt.
B-36	Projektowane	1
D-6b	Projektowane	1
F-10	Projektowane	1

Tablic razem szt. = 3

Słupków razem szt. = 3

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

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Oznakowanie poziome projektowane			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-1c	Projektowane	23.95	2.87
P-2b	Projektowane	12.50	3.11
P-7b	Projektowane	24.59	5.90
P-8b krótki	Projektowane	2.00	2.98
P-8d krótki	Projektowane	2.00	2.98
P-10/11	Projektowane	6.25	12.86

Oznakowanie poziome projektowane			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-14	Projektowane	5.99	2.25
P-19	Projektowane	159.57	19.15
P-20	Projektowane	34.00	4.58
P-21a	Projektowane	11.47	4.36

Całkowita pow. malowania [m²] = 61.04

Powierzchnia przejazdu dla rowerów pomalowana na kolor czerwony – 18,0m².

Powierzchnia miejsc postojowych osób niepełnosprawnych pomalowana na kolor niebieski – 30,0m².

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

Całkowita pow. malowania [m²] = 0.00

Istniejące oznakowanie poziome, w miejscu remontu istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni ulegnie zniszczeniu poprzez frezowanie, dlatego nie wliczamy tego oznakowania poziomego jako przeznaczonego do usunięcia. Oznakowanie to należy odtworzyć zgodnie z projektem organizacji ruchu.

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 2,20 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.

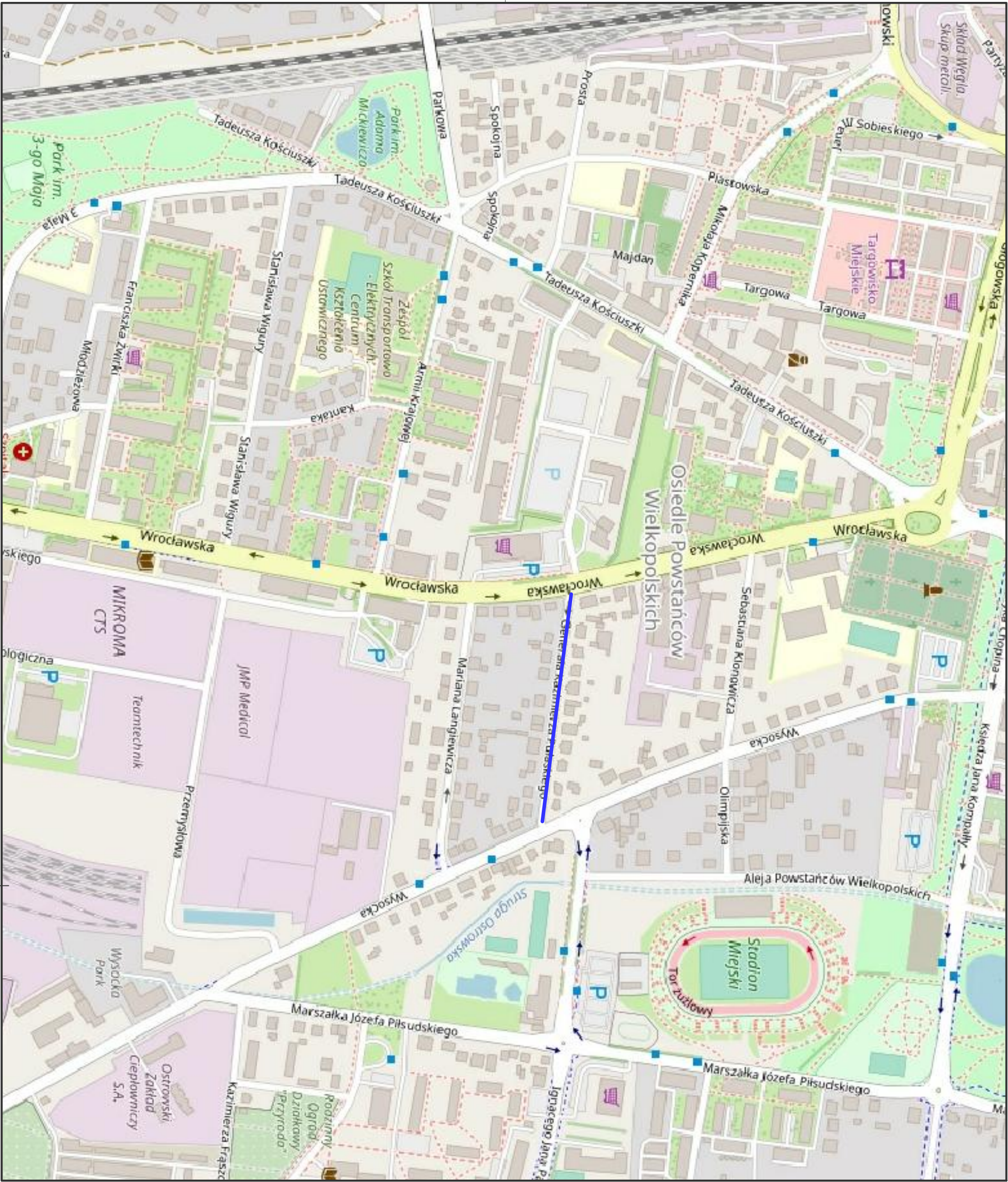
Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

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.



Projekt organizacji ruchu	
PLAN ORIENTACYJNY	
Przebudowa ulicy Pulskego w Ostrowie Wielkopolskim	
1.0	
lipiec 2022r	
SKALA 1:1000	
PROJEKTANT	
mgr inż. Marcin Kasalka WKP/0305/POOD/11	
SPRAWDZAJĄCY	
mgr inż. Krzysztof Nawrocki WKP/0134/POOD/19	
OPRACOWAŁ	
inż. Rafał Bober	

orientacyjna lokalizacja inwestycji

Legend

Investor	Majaki Zarząd Drog ul. Zamenhoda 2b 63-400 Ostów Wielkopolski
Pracownia Projektowa Infrastruktury Drogowej	Marcin Kasalka ul. Staroprzygodzka 25, 63-400 Ostów Wielkopolski tel. 807 335 857, 505 281 941 ppidkasalka@gmail.com
Numer projektu - 792	
2001	

