



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

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

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

Numer projektu: 898

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa ulicy Tuwima w Ostrowie Wielkopolskim - dojście do szkoły Edukator

Adres obiektu budowlanego: Ostrów Wielkopolski, ul. Tuwima,

Spis zawartości:

Część opisowa
Część graficzna

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 08.08.2025 - 03.03.2030

mgr inż. Marcin Kasalka Projektant branży drogowej	WKP/0305/POOD/11 Upr. do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
mgr inż. Tomasz Dryjański Opracowanie projektu		

Data opracowania: luty 2025r.

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 wraz z inwentaryzacją oznakowania	- 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 / 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 przebudowie ul. Tuwima w Ostrowie Wielkopolskim (odcinek – dojście do szkoły Edukator) 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

Ulica Tuwima zlokalizowana jest centralnej części Ostrowa Wielkopolskiego. Początek opracowania został przyjęty na skrzyżowaniu ulic Tuwima z ulicą Królowej Jadwigi. Koniec zlokalizowany jest w miejscu wjazdu do Szkoły Podstawowej Edukator. Ten odcinek drogi stanowi drogę bez przejazdu. Obecnie ulica posiada nawierzchnię bitumiczną oraz w początkowym obszarze z betonowej kostki brukowej. Szerokość pasa drogowego wynosi ok. 10,0m.

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

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

Zakres prac obejmować będzie:

- rozbiórkę jezdni, chodników, zjazdów,
- wykonanie kanału deszczowego,
- ustawienie krawężników, oporników, obrzeży betonowych,
- wykonanie wpustów deszczowych z przykanalikami,
- wykonanie ścieku międzyjezdniowego,
- wykonanie jezdni, parkingu, chodników, zjazdów.

Projektowana droga gminna o długości około 93 m stanowi zakończenie ciągu komunikacyjnego i nie posiada połączenia przelotowego. Trasa została zaprojektowana jako jednojezdniowa, dwukierunkowa z przekrojem ulicznym.

W planie droga przebiega zasadniczo po prostej, dostosowanej do lokalnych warunków terenowych i istniejącego zagospodarowania.

W profilu podłużnym droga nawiązuje do istniejącego terenu, z spadkami podłużnymi zapewniającymi prawidłowy spływ wód opadowych i roztopowych.

Przekrój poprzeczny zaprojektowano jako daszek odwrócony o wartości 2%, zgodnie z wymaganiami normatywnymi dla dróg gminnych. Chodniki, zjazdy oraz parking pochyłony będzie w kierunku projektowanego ścieku międzyjezdniowego.

Parametry techniczne

ul. Tuwima

Kategoria drogi	- droga gminna
Klasa drogi:	- ulica klasy „D”
Kategoria ruchu	- KR1
Przekrój uliczny:	- szerokość 5,5m
Prędkość do projektowania	- 30 km/h
Szerokość parkingu	- 2,4-2,6 m
Szerokość chodników	- 2,0 m
Szerokość zjazdów	- (dostosowana do war. lok.)

Ulice bezpośrednio powiązane z ul. Tuwima

ul. Królowej Jadwigi

Kategoria drogi	- droga gminna
Klasa drogi:	- ulica klasy „D”
Kategoria ruchu	- KR2
Przekrój uliczny:	- szerokość 7,7m

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.
- 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.

Oznakowanie pionowe projektowane										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	T-0		Projektowane		mały					1
	D-4a		Projektowane		mały					1
	D-40		Projektowane		mały					1
	D-41		Projektowane		mały					1
	D-18		Projektowane		mały					1
	T-30a		Projektowane		mały					1

Tablice projektowane = 6 szt.

* małe = 6 szt.

Słupki projektowane = 2 szt.

* pojedyncze = 2 szt.

Oznakowanie pionowe przeznaczone do likwidacji										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	T-0		Do likwidacji		mały					2
	A-7		Do likwidacji		średni					1

Tablice do likwidacji = 3 szt.

* małe = 3 szt.

Słupki do likwidacji = 1 szt.

* pojedyncze = 1 szt.

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome w stanie istniejącym nie występuje w bezpośrednim sąsiedztwie.

Po analizie projektowanego układu drogowego nie stwierdzono konieczności wprowadzenia nowego oznakowania poziomego.

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 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.