

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA.....	3
1. Zatwierdzenie Starostwa Powiatowego w Ostrowie Wielkopolskim.....	3
2. Opinia Powiatowego Zarządu Dróg w Ostrowie Wielkopolskim.....	4
3. Opinia Miejskiego Zarządu Dróg w Ostrowie Wielkopolskim.	5
4. Opinia Komendy Powiatowej Policji w Ostrowie Wielkopolskim.....	6
CZĘŚĆ OPISOWA	7
1. Podstawa i zakres opracowania.	7
1.1. Podstawa, lokalizacja i zakres inwestycji.....	7
1.2. Dane wyjściowe i przepisy.....	7
2. Stan istniejący – charakterystyka dróg i ruchu.....	7
2.1. Zagospodarowanie pasa drogowego.....	7
2.2. Struktura ruchu.....	8
3. Stan projektowany.	8
3.1. Parametry techniczne.....	8
3.2. Ukształtowanie w planie.....	8
3.2.1. Skrzyżowania.....	9
3.2.2. Zatoki autobusowe.....	9
3.2.3. Miejsca postojowe.	9
3.2.4. Chodniki.....	9
3.2.5. Ścieżki rowerowe.	9
3.2.6. Zjazdy.....	10
3.2.7. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.....	10
3.2.8. Bariery ochronne drogowe.	10
4. Organizacja ruchu.....	10
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	13
1. Plan orientacyjny (skala 1:10000) rys. 00	13
2. Plan organizacji ruchu (skala 1:500) rys. 01-1-01-3	13

CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

1. Zatwierdzenie Starostwa Powiatowego w Ostrowie Wielkopolskim.

STAROSTA OSTROWSKI

Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. - Dz.U. z 2012r. poz. 1137 ze zmianami) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003r. Nr 177, poz. 1729)

Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, ~~z zastrzeżeniami~~

1. a) bez zmian, b) ~~ze zmianami lub uwagami:~~

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji: 5 p. 212. 573. 2024

3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu: do 31.12.2025

4. Termin ważności czasowej organizacji ruchu: —

5. Zatwierdzona i zrealizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

14.09.2024
data

Z up. S. STAROSTY
Agnieszka Majczak
Pomoc administracyjna
W Wydziale Spraw Społecznych

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu
zawiadamia organ zarządzający ruchem,
zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji
o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni
przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

2. Opinia Powiatowego Zarządu Dróg w Ostrowie Wielkopolskim.

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim
ul. Staszica 1
63-400 OSTRÓW WIELKOPOLSKI
tel. (62) 735 51 66, 735 51 67, fax 735 51 65
REGON 250864068

opinię przyjąć
RD 6255.228.2021.6
11.08.2021

DYREKTOR

mgr inż. Piotr Świąkowski

3. Opinia Miejskiego Zarządu Dróg w Ostrowie Wielkopolskim.

OPINIUJĘ POZYTYWNE
WPISANO DO REJESTRU
Nr
z dn.

DYREKTOR
MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG
w Ostrowie Wielkopolskim
Marcin Wieruchowski

4. Opinia Komendy Powiatowej Policji w Ostrowie Wielkopolskim.

Opinia pozytywna

KOMENDANT POWIATOWY POLICJI
z up. w Ostrowie Wielkopolskim
ZASTĘPCA NACZELNIKA
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KPP w Ostrowie Wielkopolskim
st. asp. Sławomir Frąszczak

05-05-2021

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa i zakres opracowania.

1.1. Podstawa, lokalizacja i zakres inwestycji.

Projekt opracowano na zlecenie Zamawiającego tj. Gminy Miasto Ostrów Wielkopolski repr. przez Miejski Zarząd Dróg.

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy drogi gminnej pomiędzy ul. Grunwaldzką i ul. Limanowskiego w Ostrowie Wielkopolskim. Inwestycja zlokalizowana jest w Mieście Ostrów Wielkopolski, gmina Ostrów Wielkopolski, powiat ostrowski.

1.2. Dane wyjściowe i przepisy.

- Wytyczne Zamawiającego,
- Mapa do celów projektowych;
- Przepisy ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. z późniejszymi zmianami - Prawo budowlane;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j.: Dz.U. z 2016, poz. 124 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j.: Dz.U. z 2018 r., poz. 1990 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z dn. 12 października 2002 r. Nr 170, poz. 1393, z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dn. 23 grudnia 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j.: Dz.U. z 2017 r., poz. 784 z późniejszymi zmianami)
- Wizja lokalna w terenie.

2. Stan istniejący – charakterystyka dróg i ruchu.

2.1. Zagospodarowanie pasa drogowego.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w Mieście Ostrów Wielkopolski, powiat ostrowski.

Na przedmiotowym odcinku w stanie istniejącym droga gminna jest drogą o nawierzchni z płyt betonowych o zmiennej szerokości. Końcowy odcinek w rejonie ul. Limanowskiego został poddany przebudowie i posiada nawierzchnię bitumiczną o szer. 7,00 m.

Na analizowanym odcinku brak jest wydzielonych ciągów pieszych bądź rowerowych.

Droga przebiega przez tereny zabudowy jednorodzinnej. Teren przewidziany pod rozbudowę drogi to tereny rolnicze. Odwodnienie drogi zapewniają odcinki obustronnych rowów drogowych. Na długości rowów, lokalnie pod zjazdami można wyodrębnić zarurowania.

Na analizowanym odcinku znajduje się następująca infrastruktura techniczna:

- sieć wodociągowa,
- sieć ciepłownicza,
- sieć gazowa,
- sieć kanalizacji deszczowej oraz sanitarnej,
- oświetlenie uliczne,
- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna.

2.2. Struktura ruchu.

Ruch samochodowy w rejonie inwestycji to przede wszystkim ruch lokalny - głównie samochody osobowe mieszkańców okolicznych osiedli. Brak jest stałego ruchu ciężkiego. Występuje ruch ciężki związany z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz dojazdem do przepompowni zakładu WODKAN SA.

3. Stan projektowany.

3.1. Parametry techniczne.

Parametry techniczne i geometryczne przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999r. – w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019r. – Dz.U. 2019 poz. 1643) oraz z warunkami zamówienia.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- Klasa techniczna drogi: **Z**
- Prędkość projektowa: $V_p=50\text{km/h}$
- Przekrój drogi – jednojezdniowy, dwupasowy
- Kategoria ruchu – KR3
- Nawierzchnia drogi – asfaltowa
- Szerokość jezdni – 7,00 m (2x3,50 m)
- Pochylenie poprzeczne jezdni – daszkowe 2%; jednostronne 3%
- Średnica zewnętrzna ronda – 32 m
- Średnica wewnętrzna ronda – 16 m
- Pochylenie poprzeczne wyspy i poszerzeń na łukach ronda – 4%
- Szerokość jezdni na rondzie – 6,0 m
- Pochylenie poprzeczne jezdni na rondzie – 2%
- Nawierzchnia chodnika – betonowa kostka brukowa, gr. 8 cm

3.2. Ukształtowanie w planie.

Początek rozbudowy drogi gminnej zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką w km 0+075,02, koniec natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Skrytą w km 1+638,13. Dodatkowo inwestycja obejmuje rozbudowę skrzyżowania drogi gminnej z drogą powiatową nr 5299P Ostrów Wlkp. - Lewków - ul. Limanowskiego.

Oś projektowanej drogi składa się z odcinków prostych z załomami wyokrąglonymi łukami poziomymi. Zastosowano następujące łuki poziome:

- W_1 – promień $R_3=225,0$ m w km 0+472,12 – 0+594,01

- W_2 – promień $R_7=80,0$ m w km 0+594,30 – 0+728,43
- W_3 – promień $R_8=1000,0$ m w km 0+958,71 – 1+073,41
- W_5 – promień $R_9=1000,0$ m w km 1+415,01 – 1+610,31

Projektowany jest przekrój jednojezdniowy o szerokości jezdni 7,00 m (2x3,50 m).

Projektowane pochylenia poprzeczne oraz wartości elementów geometrycznych projektuje się z dostosowaniem do wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124), zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury (Dz.U. 2019 poz. 1643).

3.2.1. Skrzyżowania.

Inwestycja zakłada przebudowę lub rozbudowę skrzyżowań drogi gminnej z innymi drogami publicznymi. Na analizowanym odcinku występują następujące skrzyżowania:

- skrzyżowanie z ul. Grunwaldzką (nr 790244P, klasa D) - skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z wydzielonym pasem ruchu dla pojazdów skręcających lewo w ul. Grunwaldzką,
- skrzyżowanie z ul. Mazurską (nr 790363P, klasa D) - skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z wydzielonym pasem ruchu dla pojazdów skręcających lewo w ul. Mazurską,
- skrzyżowanie z ul. Czesława Niemena (droga publiczna, brak numeru, klasa D) - skrzyżowanie zwykłe,
- skrzyżowanie z ul. Daleką (nr 790197P, klasa D) - skrzyżowanie zwykłe,
- skrzyżowanie z ul. Krótką (nr 790317P, klasa D) - skrzyżowanie zwykłe,
- skrzyżowanie z ul. Skrytą (nr 790490P, klasa D) - skrzyżowanie zwykłe,
- skrzyżowanie z ul. Północną (nr 790447P, klasa D) - skrzyżowanie zwykłe,
- skrzyżowanie z ul. Limanowskiego - drogą powiatową DP nr 5299P Ostrów Wlkp. - Lewków - skrzyżowanie typu rondo małe, czterowlotowe.

Pozostałe wloty istniejących dróg poprzecznych są wlotami dróg wewnętrznych będących w zarządzie gminy i nie stanowią skrzyżowań.

3.2.2. Zatoki autobusowe

Nie dotyczy.

3.2.3. Miejsca postojowe.

Nie dotyczy.

3.2.4. Chodniki

W rejonie inwestycji zaprojektowano chodniki z betonowej kostki brukowej, gr. 8 cm o szerokości min. 1,70 - 2,00 m (do szerokości nie wlicza się szerokości krawężników i obrzeży). Chodniki nawiązano do istniejących ciągów pieszych.

3.2.5. Ścieżki rowerowe.

Na całej długości przedmiotowej inwestycji po stronie zachodniej i południowej drogi gminnej zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową szer. 3,00 m o nawierzchni z kostki betonowej, gr. 8 cm o szerokości. Natomiast po stronie wschodniej i północnej zaprojektowano ścieżkę rowerową szer. 2,00 m o nawierzchni bitumicznej.

3.2.6. Zjazdy.

Dostępność przyległych posesji do projektowanego układu komunikacyjnego zapewniono projektując zjazdy indywidualne i publiczne. Projekt zakłada budowę zjazdów o konstrukcji asfaltowej i z kostki betonowej, gr. 8 cm. Projektuje się nadrzędność chodnika oraz ścieżki rowerowej i pieszo-rowerowej w stosunku do zjazdów.

3.2.7. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w rejonie przejścia dla pieszych zaprojektowano krawężniki obniżone na całej szerokości przejścia maksymalnie do 2 cm. W obrębie przejść dla pieszych należy zastosować płyty ostrzegawcze z wypustkami 30x30x8 cm. W rejonie przejazdów dla rowerzystów krawężnik betonowy 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 należy ułożyć jako wtopiony równo z nawierzchnią (wysokość 0 cm).

3.2.8. Bariery ochronne drogowe.

Projekt zakłada montaż barierek U-12a zabezpieczających pieszych oraz rowerzystów wysokości 1.20 m w rejonie przepustu w km 0+340.

4. Organizacja ruchu.

Projekt docelowej organizacji ruchu opracowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181).

Wymaganie techniczne dotyczące oznakowania

a) poziomego:

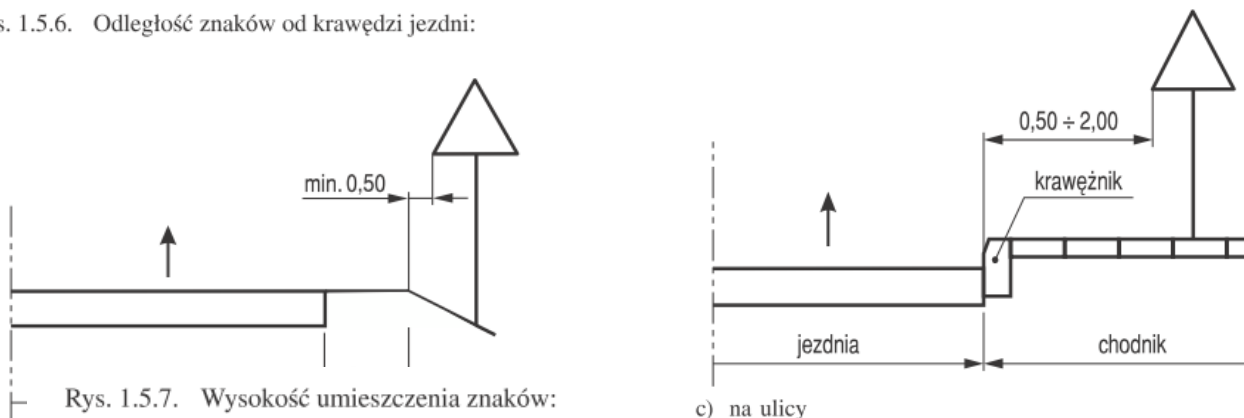
- oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej przy użyciu mas chemoutwardzalnych lub termoutwardzalnych. Piktogramy P-23 oraz P-26 należy wykonać w technologii cienkowarstwowej.

b) pionowego:

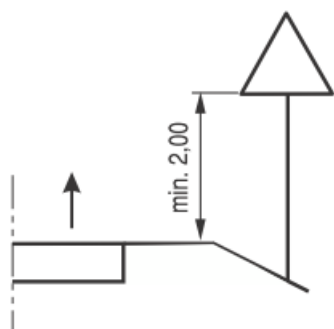
- zastosowano znaki z grupy wielkości:
 - mini - dla oznakowania ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych oraz znaków D-1,
 - małe - dla dróg gminnych publicznych oraz dróg wewnętrznych,
 - średnie - dla znaków A-7 na drogach gminnych publicznych oraz dla znaków w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową 5299P,
- lica znaków z folii odblaskowej typu 2;
- skrajnia pozioma: znaki pionowe należy lokalizować w odległości od 0,50 m do 2,00 m od krawędzi jezdni, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę jezdni) elementu znaku (tarczy). W przypadku lokalizacji znaków pionowych w chodniku, znaki umieszczać na wysokości min. 2,20 m (zalecane 2,50 m), licząc od górnej powierzchni chodnika do najniższej położonego elementu znaku (tarczy). W pozostałych przypadkach, znaki pionowe można umieszczać na wysokości min. 2,00 m, licząc od powierzchni terenu do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

Schemat umieszczania znaków w przekroju drogi:

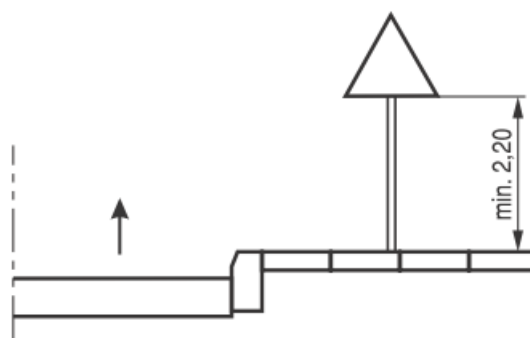
Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



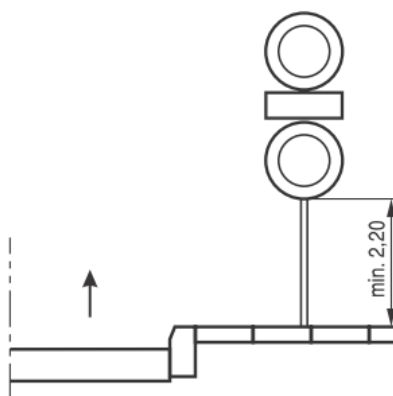
a) na



a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach

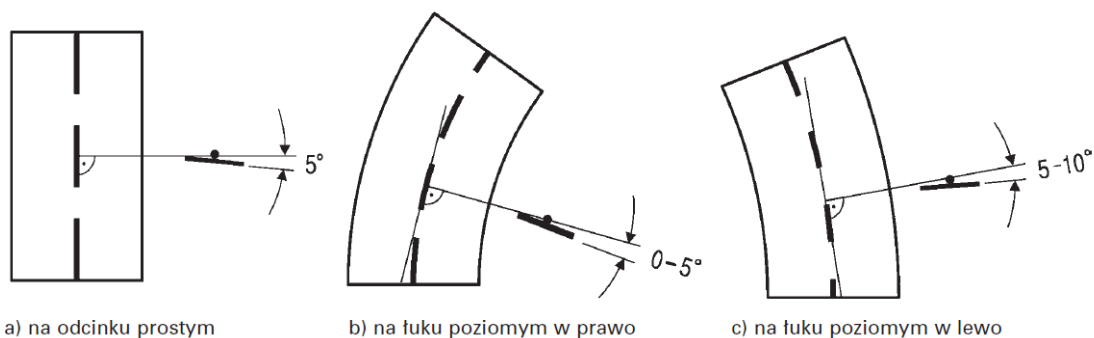


j) kategorii A, B, C, D, F, G



k) dwóch na jednym słupku na ulicach

Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej osi jezdni o około 5° w kierunku jezdni. Odchylenia poziome tarcz znaków przedstawiono poniżej:



a) na odcinku prostym

b) na łuku poziomym w prawo

c) na łuku poziomym w lewo

Minimalne odległości w planie między kolejnymi znakami wynoszą 10 m (na terenie zabudowy) i 20 m (poza terenem zabudowy).

Tabela nr 2: Zestawienie projektowanego oznakowania pionowego.

L.p.	Funkcja znaku	Rodzaj znaku	Wielkość znaku	Ilość [szt.]
1	Znaki ostrzegawcze	A-7	średnie	16
2	Znaki zakazu	B-18	małe	1
3		B-25	małe	2
4		B-27	małe	2
5		B-36	średnie	1
6	Znaki nakazu	C-9	średnie	4
7		C-9	małe	5
8		C-12	średnie	4
9		C-13	mini	1
10		C-13a	mini	1
11		C-13/16	mini	35
12	Znaki informacyjne	D-1	mini	12
13		D-1	średnie	2
14		D-2	średnie	3
15		D-6b	średnie	4
16		D-6b	małe	28
17		D-40	małe	3
18		D-41	małe	3
19		D-46	małe	9
20		D-47	małe	9
21	Znaki uzupełniające	F-10	małe	2
22	Tabliczki	T-25a	średnie	1
23	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	U-3a	-	12
24		U-5a	-	9

Uwaga:

Wprowadzanie stałej organizacji ruchu przewiduje się do końca 2025 roku.

Opracował:
Marcin Konowski

Nr upr. WKP/0113/POOD/18

upr. bud. do projektowania
bez ograniczeń w specjalności
inżynierskiej drogowej

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny (skala 1:10000) rys. 00**
- 2. Plan organizacji ruchu (skala 1:500) rys. 01-1-01-3**