



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:** 484

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

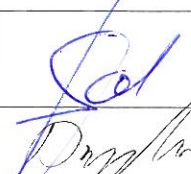

### Układ drogowy w rejonie ulic Wrocławska – Wysocka w Ostrowie Wielkopolskim

**Adres obiektu budowlanego:** Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski

#### Spis zawartości:

Część opisowa  
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: 08.08.2018 – 22.02.2022

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

Data opracowania: styczeń 2018r.

## Spis treści

### 1. KARTA UZGODNIEŃ 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
Inwentaryzacja oznakowania	- skala 1:500	- rys. nr 3.0

# 1. KARTA UZGODNIEN I ZATWIERDZE

OPINIĘ POZYTYWNE  
WPISANO DO REJESTRU  
Nr 4111/18 z dn. 06.02.2018

DYREKTOR  
MIEJSKIEGO ZARZĄDU DRÓG  
w Ostrowie Wielkopolskim  
Marcin Wieruchowski

- opinia pozytywna 13.03.2018  
- opinia pozytywna 5.8.2018

KOMENDANT POWIATOWY POLICJI  
z up. w Ostrowie Wielkopolskim  
ZASTĘPCA NACZELNIKA  
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO  
KPP w Ostrowie Wielkopolskim  
asp. szl. Henryk Bucharski

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG  
w Ostrowie Wielkopolskim  
ul. Staszica 1  
63-400 OSTROWIE WIELKOPOLSKI  
tel. 735 51 00, 735 51 61 fax 735 51 65  
REGON 250804056

DYREKTOR  
mgr inż. Piotr Śniegowski

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.

## 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 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003r. Nr 177, poz. 1729)

Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, w części:

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

- Nr ewidencji projektu organizacji: SP 7121.149.2018
- Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu: koniec 2018 - koniec 2021
- Termin ważności organizacji ruchu: 21.02.2021
- Zatwierdzona specjalizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

16.09.18.  
data

Z up. STAROSTY

Agenci Majczak

Forma administracyjna  
W Wydziale Spraw Społecznych

Projekt stałej organizacji ruchu

## **2. CZEŚĆ 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 budowy układu dróg w rejonie ulic Wrocławska - Wysocka w Ostrowie Wielkopolskim, wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w mieście Ostrów Wielkopolski.

### **2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi**

Rejon objęty opracowaniem znajduje się w centralnej części Ostrowa Wielkopolskiego, pomiędzy ulicą Wrocławską a ulicą Wysocką. Obecnie omawiany obszar po byłym zakładzie produkcyjnym jest zdewastowany, niezagospodarowany oraz nieużytkowany. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego założono, że teren ten nadal zostanie terenem produkcyjnym oraz terenem składów i magazynów z dopuszczeniem zabudowy usługowej. Przewidziana funkcja pośrednio wymusza utworzenie nowego układu drogowego (wraz z

uzbrojeniem w kanał deszczowy) w celu skomunikowania projektowanych terenów produkcyjno- usługowych z lokalną siecią dróg.

Nowy układ drogowy został zaprojektowany na podstawie ustawy z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U.nr 80, poz. 721 z póź. zm.) w celu wyodrębnienia działek, które utworzą pas drogowy zarządzany przez lokalne władze.

## **2.4. Charakterystyka ruchu na drodze**

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

## **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. 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 regulujące ruch pieszych i rowerzystów (o ile występują) 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.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodnikach i drogach dla rowerów winna wynosić min. 2,5m.

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

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

## WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI ISTNIEJĄCE PRZEZNACZONE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
1	C-8	1	0	0	
2	D-6	1	0	0	
Suma		1	0	0	

ZNAKI PRZEZNACZONE DO LIKWIDACJI				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	2	2	
2	D-1	2	2	
3	T-6a	2	0	na jednym słupku z D-1 i A-7
Suma		6	4	

ZNAKI NOWE - PROJEKTOWANE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	A-7	1	0	Na jednym słupku z B-44
2	B-43	3	3	
3	B-44	3	3	
4	D-1	2	2	Słupek profilowany
5	D-2	1	1	Słupek profilowany
Suma		10	9	

### 3.2 Oznakowanie poziome

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

### 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po analizie projektowanego układu drogowego nie stwierdzono konieczności wprowadzenia urządzeń podnoszących bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego.



## 4. WYMAGANIA TECHNICZNE

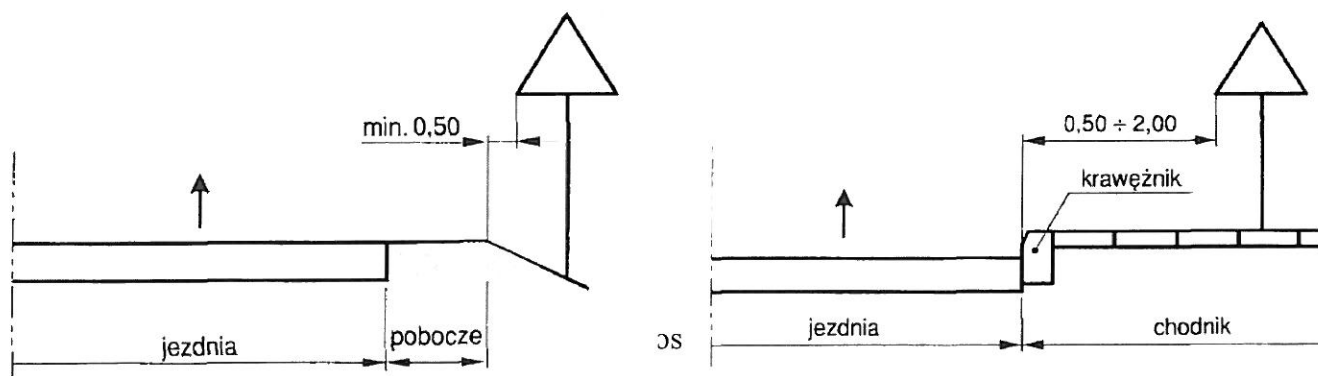
### 4.1 Oznakowanie pionowe

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.

#### ODLEGŁOŚĆ

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Schemat umieszczenia znaków przedstawiono poniżej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni.

Schemat 1. Odległość umieszczenia znaków



#### **UWAGA!!!**

Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,50 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 odblaskowości 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.