



PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWA

Obiekt: **Przebudowa drogi – ulicy Tadeusza Kościuszki w m. Kostrzyn nad Odrą.**

Inwestor: **Miasto Kostrzyn nad Odrą**
ul. Graniczna 2
66-470 Kostrzyn nad Odrą

Projekt: **RAMIKO Kinga Ostraszewska**
Jenin, ul. Gronowa 3
66-450 Bogdaniec.

Projektował	Nr uprawnień i podpis	Data:
mgr inż. Radosław Ostraszewski	LUKG/0024/POOD/04	08.2016r.
mgr inż. Kinga Ostraszewska		08.2016r.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu przewidziano na 18.04.2017 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.	3
2. Zakres opracowania – informacje ogólne	3
3. Opis oznakowania.	4
3.1. Stan istniejący	4
3.2. Stan projektowany - oznakowanie pionowe	5

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny
- 2.1 Plan sytuacyjny - skala 1 : 500,

Załączniki

- 1. Zestawienie znaków pionowych,

OPIS ORGANIZACJI RUCHU - STAŁEJ

„Przebudowa drogi – ulicy Tadeusza Kościuszki w m. Kostrzyn nad Odrą”

1. Podstawa opracowania.

1.1 Projekt zgłoszenia robót.

1.2 Plan sytuacyjny.

1.3 Wizja lokalna.

1.4 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393),

1.5 Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym załącznik nr 1 do Zarządzenia Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 06 czerwca 1990 r. (Monitor Polski Nr 24 pozycja 124),

1.6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),

1.7 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późn. zm.),

1.8 Rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181).

1.9 Wytyczne projektowania skrzyżowań cz.1 wydane przez GDDP Warszawa 2001,

2. Zakres opracowania – informacje ogólne

Ogólna charakterystyka przebudowy ul Kościuszki w miejscowości Kostrzyn nad Odrą.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla przebudowywanej drogi gminnej – ul. Kościuszki w m. Kostrzyn nad Odrą.

a) Przebudowa ulicy Kościuszki

Zakres opracowania w ciągu drogi obejmuje:

- przewężenie jezdni do 6,5m,
- przebudowę skrzyżowania z ul. Osiedlową,
- przebudowę ciągów pieszych,
- budowę miejsc postojowych.

Głównym celem opracowania branży drogowej jest:

- spowolnienie ruchu pojazdów poprzez przewężenie korytarza ruchu do 6,5m,
- zapewnienie bezpiecznego ruchu pieszego poprzez dodatkowe przejścia i azyle dla pieszych,
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu rowerzystom,
- zapewnienie płynnego ruchu dla pojazdów miarodajnych.

Parametry techniczne projektowanej ulicy:

- | | |
|---|--------------------|
| – klasa drogi | - L (lokalna), |
| – prędkość projektowa Vp | - 40 km/h, |
| – szerokość jezdni | - 6,5m, |
| – szerokość ciągów pieszych | - 1,70m do 3,50m, |
| – dopuszczalny nacisk osi pojazdu | |
| – rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna, |
| – rodzaj nawierzchni chodników | - polbruk gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego | - polbruk gr. 8cm |
| – rodzaj nawierzchni zjazdów | - polbruk gr. 8cm, |
| – elementy spowolnienia ruchu – przejście wyniesione, wyspy spowalniające ruch. | |

3. Opis oznakowania.

3.1. Stan istniejący

Ulica Kościuszki w Kostrzynie nad Odrą posiada status drogi gminnej klasy L (lokalna) w ciągu, której występują skrzyżowania z drogami gminnymi klasy L (lokalne). Stan taki zostaje zachowany w projektowanej organizacji ruchu.

Parametry geometryczne ulicy: szerokość jezdni od około 9,5 m do 5,5 m. Stan taki powoduje zastosowanie różnego rodzaju znaków głównie informujących o możliwości lub zakazie zatrzymywania się pojazdów (na całej długości ulica nie posiada wydzielonych miejsc posto-

jowych, obecnie funkcjonują nieregularne parkingi po obu stronach jezdni, mimo zakazu zatrzymywania się po jednej ze stron)

Ulica objęta opracowaniem na całej długości posiada zmienne parametry techniczne. Projektowana przebudowa oraz zmiana stałej organizacji ruchu mają za zadania unormować i uspokoić ruch drogowy.

3.2. Stan projektowany - oznakowanie pionowe

Ulica Kościuszki na całej długości podlegającej przebudowie posiada nadrzędność w stosunku do ulic przyległych, jedynie na początku opracowania przy skrzyżowaniu z ul. Kopernika i na końcu przy skrzyżowaniu ul. Mickiewicza staje się ulicą podrzędną. W ciągu ulicy projektuje się liczne znaki z grupy A (ostrzegawcze), B (zakazu) i D (informacyjne).

Z uwagi na ograniczenie prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h, jedynie w okolicy wyniesionego przejścia dla pieszych przewiduje się zastosowanie dodatkowego ograniczenia prędkości do 30km/h.

Zasadniczymi elementami zmieniającymi parametry ulicy są zwężenie jezdni do 5,5 m, zaprojektowanie elementów spowolnienia ruchu w postaci wysp spowalniających, a w okolicy szkoły - wyniesionego przejścia dla pieszych oraz zastosowanie oznakowania poziomego.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

UWAGA ! Wszystkie istniejące tarcze znaków należy wymienić na nowe.

Uwagi ogólne:

- Na jednym wsporniku umieszcza się z reguły jeden znak, następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej 10m. na drogach o dopuszczalnej prędkości nie przekraczającej 60km/h.

Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D

Kategorie znaków				
Grupy wielkości znaków	A - ostrzegawcze	B - zakazu C - nakazu	D - informacyjne	
średnie	900	800	600	600+nx150
małe	750	600	600	600+nx150

--	--	--	--	--

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić:

- na ulicach 0,50 ÷ 2,00 m.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczność, którą należy uwzględnić, jest ruch pieszych i rowerowy, dla którego znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczania znaków:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia
	W obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające	2.00 (2.20, 2.50)*

- min (2.20) w przypadku umieszczania znaków na chodniku.
- 2.50m w przypadku umieszczania znaków przy ciągu pieszo - rowerowym.

W obszarze chodników znaki należy ustawić w taki sposób, aby zachować wymaganą skrajnię.

Znaki drogowe pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową, podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi lica znaków wykonać z folii II generacji. Znaki pionowe należy ustawić na słupkach ocynkowanych Ø 70.

Znaki drogowe pionowe zostały przedstawione na planie sytuacyjnym.

Opracował:

mgr inż. Radosław Ostraszewski

.....

Podpis

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH

1. Znaki pionowe istniejące

- A-7 – ustęp pierwszeństwa	- 2 szt.,
- A-11a – próg zwalniający	- 1 szt.,
- B-2 – zakaz wjazdu	- 1 szt.,
- B-33 – ograniczenie prędkości	- 1 szt.,
- D- 3 – droga jednokierunkowa	- 3 szt.,
- D-4a – droga bez przejazdu	- 1 szt.,
- D-6 – przejście dla pieszych	- 1 szt.,
- D-15 – przystanek autobusowy	- 1 szt.,

2. Znaki pionowe istniejące do przestawienia

- A-7 – ustęp pierwszeństwa	- 1 szt.,
- A-17 – dzieci	- 2 szt.,
- B-35 – zakaz postoju	- 2 szt.,
- D-6 – przejście dla pieszych	- 4 szt.,

3. Znaki pionowe istniejące do usunięcia

- D-6 – przejście dla pieszych	- 2 szt.,
--------------------------------	-----------

4. Znaki pionowe projektowane

- A-11a – próg zwalniający	- 2 szt.,
- B-33 – ograniczenie prędkości	- 2 szt.,
- C-13/16 – droga dla pieszych i rowerów	- 2 szt.,
- C-13a/16a – koniec drogi dla pieszych i rowerów	- 2 szt.,
- D-1 – droga z pierwszeństwem	- 2 szt.,
- D-6 – przejście dla pieszych	- 3 szt.,
- D-15 – przystanek autobusowy	- 1 szt.,
- D-18 – parking	- 2 szt.,
- U-5b – słupki przeszkodowe (pylony)	- 6 szt.

Od strony skrzyżowania z ulicami Kopernika i Mickiewicza zaprojektowano bariery U-12a o łącznej długości około 40m.