



Pracownia Projektowa
Infrastruktury Drogowej
Marcin Kasalka

15 lat, 2001-2016

63-400 Ostrów Wielkopolski,
ul. Staroprzygodzka 25
Tel. 607 335 657, 505 281 94
ppidkasalka@gmail.com

Inwestor: Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji
ul. Złota 43
62-800 Kalisz

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Ścieżka pieszo – rowerowa w ul. Stawiszyńskiej w
Kaliszu na odcinku od skrzyżowania z ul. Konińską
do granicy miasta

Adres obiektu budowlanego: Kalisz, działki 48, 22 - obręb 145 Majków Kolonia

Kategoria obiektu budowlanego - XXV

Spis zawartości:

Część opisowa
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU: **01.11. 2016 -22.02.2022**

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

Data opracowania: czerwiec 2016r.

Spis treści

1. KARTA UZGODNIEN 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 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 ścieżki pieszo-rowerowej w ul. Stawiszyńskiej w Kaliszu na odcinku od skrzyżowania z ul. Konińską do granic miasta wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem w całości zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w m. Kalisz.

2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi

Ulica Stawiszyńska znajduje się w północnej części Kalisza i stanowi fragment drogi krajowej nr 25, będącej pod zarządem Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu. Ulica posiada przebudowaną w roku ubiegłym nawierzchnię bitumiczną z jednostronnym ciągiem pieszo-rowerowej po stronie wschodniej. W pasie drogowym o szerokości około 30 metrów znajduje się - poza kanałem deszczowym odwadniającym jezdnię i oświetleniem ulicznym, uzbrojenie nie stanowiące wyposażenia technicznego drogi – sieci teletechniczne i energetyczne

oraz wodociąg. Ulica posiada prostopadłe skrzyżowanie z ulicą Konińską o nawierzchni bitumicznej z wyprowadzonym jednostronnym fragmentem chodnika z kostki betonowej długości około 17 metrów. W obrębie skrzyżowania znajduje się reklama przydrożna podparta na 3-ech słupach. Odcinek od skrzyżowania do granicy miasta długości ok. 100m nie posiada ciągu pieszo-rowerowego a jedynie porośnięte trawą pobocze szerokości 5,5m. Na jego końcu przed granicą miasta znajduje się rów przydrożny, będący przedłużeniem sąsiadującego z drogą rowu na terenie przyległej działki o numerze 63. Woda w rowie przepływa w kierunku północnym z terenu poza pasem drogowym i wpływa do wybudowanej studni z osadnikiem. Studnia ta została wybudowana w ramach realizowanego na dzień opracowania projektu zadania „Budowa ciągu pieszo-rowerowego na drodze krajowej nr 25 odcinek w m. Głównie od km 260+377 do km 261+660, odcinek Niedźwiady – Kalisz od km 296+050 do km 297+426”, którego inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu. Poza wymienioną studnię na odcinku poza granicą Kalisza wykonana została nawierzchnia bitumiczna ciągu o szerokości 2,5m oddzielona od jezdni krawężnikiem i pasem zieleni.

2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

Ze względu na zakres opracowania szczegółowe pomiary ruchu drogowego, dla tej inwestycji, 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).

Dokonano analizy lokalizacji znaków pionowych, która ze względu na budowę ścieżki pieszo-rowerowej w ul. Stawiszyńskiej na odcinku od ul. Konińskiej do granic miasta,

wykazała konieczność wprowadzenia korekty w ich usytuowaniu. Istniejące oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

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

Znaki pionowe projektuje się jako średnie, odblaskowe z folią typu 2. Znaki należy umieścić na wysokości co najmniej 2,0m od nawierzchni na której znak zostanie ustawiony oraz w odległości min. 0,5m od krawędzi.

WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

ZNAKI ISTNIEJĄCE DO PRZESTAWIENIA					
lp	nr znaku	ilość			uwagi
		tablic	starych słupków	nowych słupków	
1	A-7	1	1	0	
2	D-42	1	0	0	na jednym słupku z E-18a
3	E-18a	1	0	1	
4	F-3b	2	0	0	na jednym słupku z E-18a
Suma		5	1	1	

ZNAKI DO POZOSTAWIENIA W STANIE ISTNIEJĄCYM				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	D-1	2	2	
2	D-42	1	0	na jednym słupku z E-18a
3	E-18a	1	1	
4	F-3b	1	0	na jednym słupku z E-18a
Suma		5	3	

ZNAKI DO USUNIĘCIA				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	C-13/16	2	1	znak dwustronny "segregacja pionowa"
Suma		2	1	

ZNAKI NOWE				
lp	nr znaku	ilość		uwagi
		tablic	słupków	
1	C-13/16	2	2	"segregacja pozioma"
2	D-6b	2	1	na jednym słupku z przest. A-7
Suma		4	3	

3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome występuje na ulicy Stawiszyńskiej oraz w obrębie skrzyżowania ul. Stawiszyńskiej i Konińskiej. Projekt organizacji ruchu zakłada wykonanie nowego malowania w postaci przejścia dla pieszych z wyznaczonym przejazdem dla rowerów podkreślonym czerwoną farbą w celu podniesienie bezpieczeństwa rowerzystów.

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

WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

OZNAKOWANIE POZIOME						
lp.	nr znaku	ilość	jednostka	wsp.	powierzchnia malowania	jednostka
7	P-10	25,00	m ²	0,500	12,50	m ²
8	P-11	8,00	mb	0,500	4,00	m ²
11	P-14	3,00	mb	0,375	1,13	m ²
Suma					18	m ²

3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

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

4. WYMAGANIA TECHNICZNE

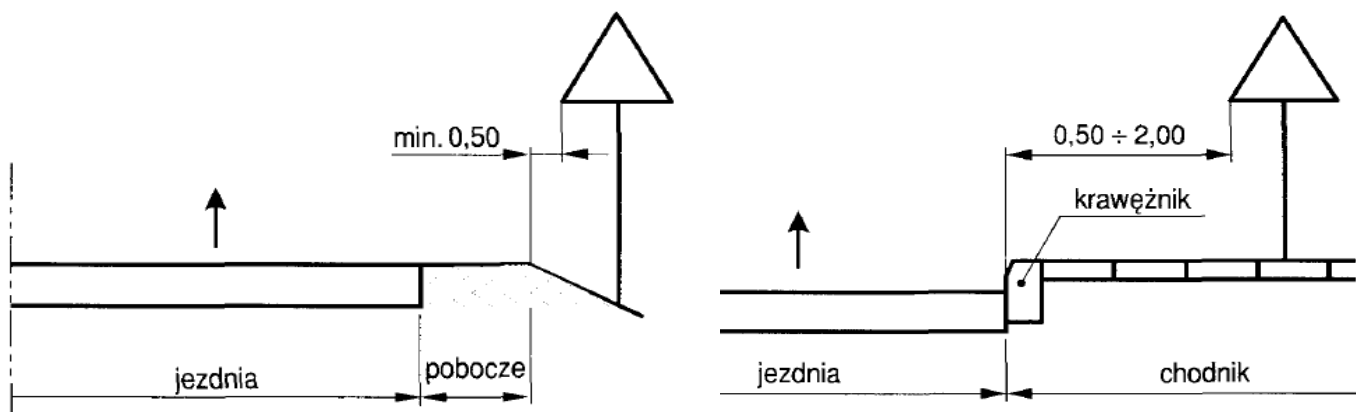
4.1 Oznakowanie pionowe

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° w kierunku jezdni.

Schemat 1. Odległość umieszczenia znaków

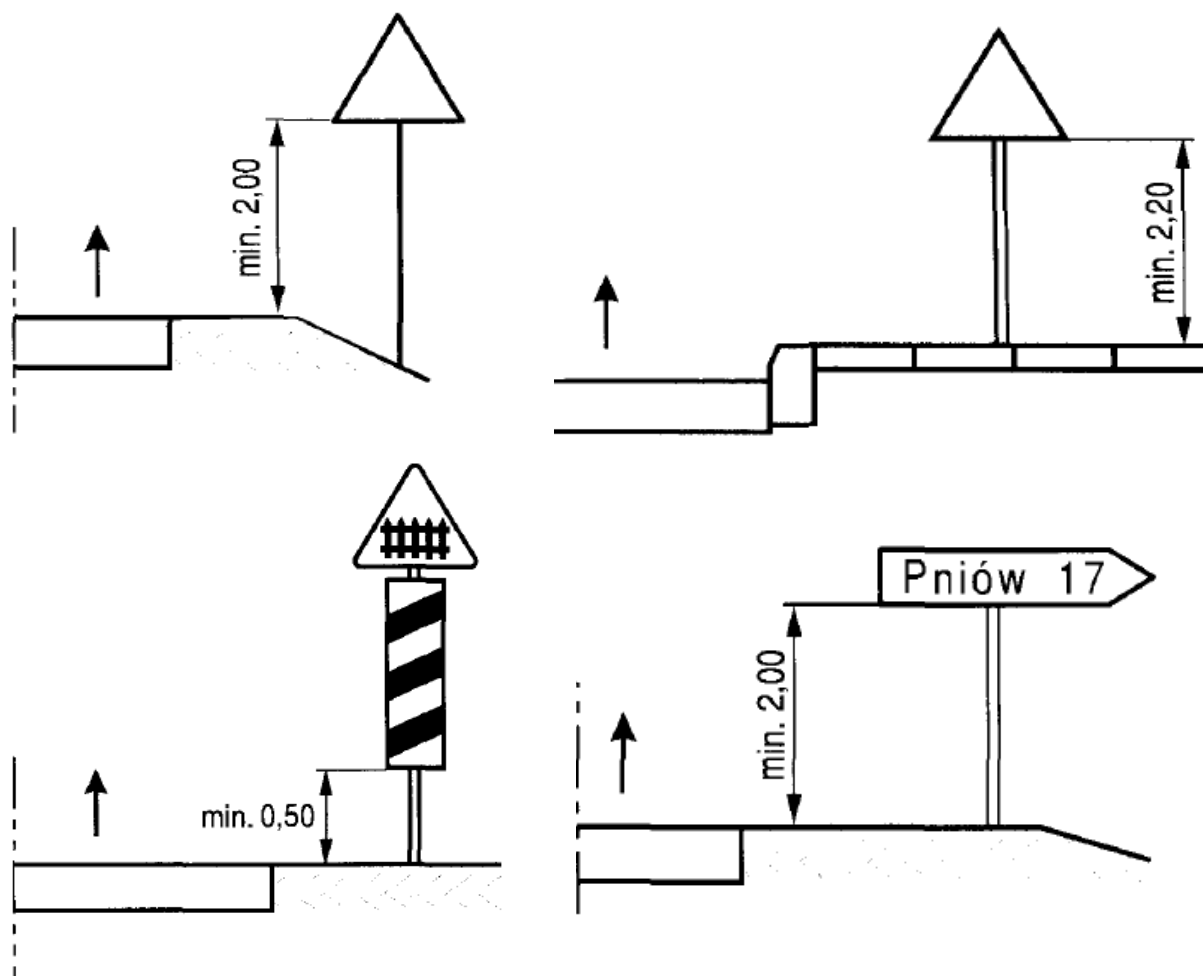


Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

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).

Schemat 2. Wysokość umieszczania znaków



Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych.

Znaki 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.

Znaki należy ustawić na słupkach ocynkowanych z rur stalowych okrągłych, bez szwu, walcowanych na gorąco.

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.