

M A K O C O N S U L T I N G

u l . P e o w i a k ó w 9 / 2 7

2 2 - 4 0 0 Z a m o ś ć

www.makoconsulting.com.pl

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

| | |
|-----------|--|
| ZADANIE | PRZEBUDOWA ULICY PODWAŁE W ZAMOŚCIU NA ODCINKU OD UL. OKOPOWEJ DO ULICY KOŹMIANA |
| BRANŻA | INŻYNIERIA RUCHU |
| INWESTOR | MIASTO ZAMOŚĆ UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ |
| ZAWARTOŚĆ | PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU |

| | | |
|------------|----------------------|--------|
| FUNKCJA | IMIĘ I NAZWISKO | PODPIS |
| PROJEKTANT | INŻ. MARLENA KOBOJEK | |

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

| | |
|---|---|
| 1. Przedmiot opracowania..... | 4 |
| 2. Inwestor | 4 |
| 3. Podstawa opracowania | 4 |
| 4. Istniejący stan zagospodarowania | 5 |
| 5. Projektowane zagospodarowanie terenu | 5 |
| 6. Opis projektowanego oznakowania | 5 |
| 7. Warunki wykonania stałej organizacji ruchu..... | 5 |
| 8. Wykaz znaków pionowych i poziomych | 6 |
| 9. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu..... | 8 |

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1:10 000 |
| 2. Projekt stałej organizacji ruchu | skala 1:500 |

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu dla inwestycji tj. „Przebudowa ulicy Podwale w Zamościu na odcinku od ul. Okopowej do ulicy Koźmiana”.

2. Inwestor:

Miasto Zamość

ul. Rynek Wielki 13

22-400 Zamość

3. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2022 poz. 1557 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1693 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 24 marca 2017 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 784 z póź. zmianami),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipiec 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2021 poz. 2065 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1062 z póź. zmianami)

4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiot opracowania stanowi ulica Podwale w Zamościu na odcinku od ul. Okopowej do ul. Koźmiana. Ulica Podwale o nawierzchni z kostki klinkierowej charakteryzuje się dwoma pasami ruchu (po jednym pasie w danym kierunku). Wzdłuż przedmiotowej ulicy zlokalizowana jest prawostronna droga dla pieszych o nawierzchni bitumicznej oraz fragment lewostronnej drogi dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych (niniejsza droga dla pieszych ma kontynuację wzdłuż ulicy Andrzeja Edwarda Koźmiana). Ponadto na przedmiotowym obszarze występują zjazdy o nawierzchni asfaltowej oraz z kostki brukowej betonowej oraz słupy oświetlenia ulicznego. W podłożu stwierdzono obecność uzbrojenia podziemnego które stanowi: sieć gazowa, ciepłownicza, telekomunikacyjna, elektroenergetyczna, wodociągowa, kanalizacyjna.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano przebudowę ulicy Podwale na odcinku od ul. Okopowej do ul. Andrzeja Edwarda Koźmiana. Początek zakresu robót nawierzchniowych zaprojektowano od km 0+003.57 a koniec w km 0+098.00. Projektowana ulica charakteryzuje się nawierzchnią asfaltową, szerokością stałą równą 5,50 m oraz spadkiem daszkowym 2%. Ulicę obramowano krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x30x100cm o odśrognięciu 12 cm. Ponadto projekt zakłada przebudowę miejsc parkingowych oraz dróg dla pieszych wzdłuż przedmiotowej ulicy, a także przebudowę zjazdów. Drogi dla pieszych zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru szarego gr 6 cm, które obramowano za pomocą obrzeża 6x20x100 cm. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego o grubości 8 cm oraz o nawierzchni asfaltowej (zgodnie z rysunkiem zagospodarowania terenu). Szerokości zjazdów dostosowano do istniejących warunków i wynoszą one 5,0 – 5,4 m. Zjazdy zaprojektowano ze skosami o stosunku 1,5 : 1,5 lub z łukami poziomymi R=6,0 m (zgodnie z rysunkiem zagospodarowania terenu). Miejsca parkingowe zaprojektowano z prawej strony przedmiotowej ulicy oraz w miejscu wskazanym na planie sytuacyjnym. Miejsca parkingowe – równoległe - zlokalizowane wzdłuż ulicy zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego gr. 8 cm oraz o wymiarach 3,0 x 6,0 m. Pozostałe miejsca parkingowe zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru szarego gr. 8 cm oraz o wymiarach 2,5 x 5,0 m (w tym jedno miejsce parkingowe o wymiarach 3,6 x 5,0 m przeznaczone dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami). Dodatkowo projekt zakłada

przebudowę drogi manewrowej prowadzącej do niniejszych miejsc parkingowych. Nawierzchnię drogi manewrowej zaprojektowano z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego gr. 8 cm. W ramach niniejszej inwestycji zaplanowano również budowę kanalizacji deszczowej oraz nasadzenia drzew.

1. Skrzyżowanie z ul. Okopową w km 0+000.00

Skrzyżowanie zwykłe trzywlotowe

R1= 8,0m R2=8,0m

2. Skrzyżowanie z ul. Andrzeja Edwarda Koźmiana w km 0+098.00.

R1= 8,0m R2=8,0m

6. Opis projektowanego oznakowania

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z częścią graficzną załączoną do niniejszego opracowania.

7. Warunki wykonania stałej organizacji ruchu:

Lokalizacja oznakowania winna zostać ustawiona w miejscach wskazanych na planie sytuacyjnym w sposób umożliwiający jego najlepszą możliwą widoczność. Symbole znaków i słupków w opracowaniu nie odzwierciedlają ich rzeczywistych rozmiarów. Po wykonaniu prac oznakowanie docelowe musi stanowić przedmiot oddzielnego odbioru branżowego z udziałem inspektora nadzoru, przedstawiciela właściwej rzeczowo Komendy Policji, organu zarządzającego ruchem i Inwestora.

Warunki wykonania oznakowania pionowego i poziomego:

- należy zastosować oznakowanie z grupy znaków wielkości małych
- konstrukcje wsporcze znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o średnicy min 60 mm. Od góry słupek powinien być zabezpieczony kapturkiem.
- słupki do znaków należy zabetonować w podłożu zgodnie ze sztuką budowlaną i instrukcją o znakach drogowych pionowych w sposób uniemożliwiający ich wyrwanie lub przewrócenie (fundamenty betonowe o wymiarach 25x25x60 cm - beton B-15)
- tarcze znaków drogowych powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo o grubości 1,5 mm z podwójnie zagiętymi krawędziami na całym obwodzie oraz z profilami usztywniająco - montażowymi.
- tarcze znaków powinny być mocowane do słupków za pomocą uchwytów uniwersalnych

(wyposażonych w specjalne podkładki w formie miseczki, utrudniające demontaż znaku przez osoby niepowołane) lub w uzasadnionych przypadkach za pomocą taśm montażowych (np. do montażu tarcz znaków na słupach i latarniach o dowolnych średnicach i kształtach)

- pomiędzy obejmą tarczy znaku a słupkiem należy zastosować specjalną taśmę antypoślizgową (zwiększającą współczynnik tarcia), zabezpieczającą tarczę znaku przed obrotem na słupku
- odległość pozioma, znaku od krawędzi jezdni nie mniej niż 0,5 m.
- nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.
- lico tarczy znaku wykonane z folii odblaskowej Typ 2 (charakterystyczny widok plastra miodu)
- należy zastosować oznakowanie poziome grubowarstwowe na jezdni
- należy zastosować oznakowanie poziome cienkowarstwowe na miejscach parkingowych
- miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych należy pomalować na kolor niebieski

Uwaga: Nie dopuszcza się wykonania oznakowania poziomego w warunkach atmosferycznych, które spowodują zmniejszoną trwałość oznakowania.

Nie dopuszczalne warunki to:

- temperatura powietrza poniżej 10 °C
- opady deszczu, śniegu

8. Wykaz znaków pionowych i poziomych

| 9. Oznakowanie pionowe | | |
|------------------------|--------------|------|
| Nazwa | Stan | Szt. |
| D-18 | Projektowane | 3 |
| D-18a | Projektowane | 1 |
| T-29 | Projektowane | 1 |
| D-47 | Projektowane | 1 |
| D-46 | Projektowane | 1 |
| B-20 | Projektowane | 1 |
| D-1 | Projektowane | 2 |
| D-6 | Projektowane | 4 |

Razem szt.= 14

| Konstrukcje wsporcze | |
|----------------------|------|
| Nazwa | Szt. |
| Słupki | 8 |

Razem szt.= 8

| Oznakowanie poziome | | | |
|---------------------|--------------|--------------|-----------|
| Nazwa | Stan | Dł./Pow/Szt. | Pow. mal. |
| P-20 | Projektowane | 29.52 | 3.79 |
| P-12 | Projektowane | 8.09 | 4.05 |
| P-4 | Projektowane | 3.27 | 0.78 |
| P-10 | Projektowane | 5.50 | 10.61 |

Całkowita pow. malowania [m2]= 19.23 Łącznie pow. malowania [m2]= 19.23

10. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

31.12.2023 r.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| 1. Plan Orientacyjny | skala : 1:10000 |
| 2. Stała organizacja ruchu | skala : 1:500 |