

data: VIII - 2010 r.

METRYKA PROJEKTU

Nazwa obiektu i adres: **Budowa wiaduktu nad linią PKP wraz z przebudową układu komunikacyjnego ul. Ozimska, Rejtana, Kolejowa w Opolu**

Stadium dokumentacji: **Projekt zmian organizacji ruchu na ulicy Ozimskiej na odcinku od ulicy Kani do ulicy Małopolskiej**

Branża: **D r o g o w a**

Zamawiający: **Miejski Zarząd Dróg w Opolu**

Opracował: **inż. Piotr Kopka**

inż. Piotr Kopka
specjalność: projektowanie i kierowanie
robotami budowlanymi bez ograniczeń
specjalności drogi, i do kierowania
robotami specjalności inżynierów
inż. ewid. WZDP 10/741/13/06

Zawartość opracowania :wg spisu na str. 2

Egzemplarz nr

Zawartość opracowania :

- **Opis techniczny**

- **Część graficzna:**

- Rys. nr 0 Plan orientacyjny w skali 1:10 000

- Rys. nr 1 i 2 Projekt organizacji ruchu – plan sytuacyjny w skali 1:1000 i 500

Opis techniczny do projektu organizacji ruchu

1. Podstawa , przedmiot i zakres opracowania.

Podstawę opracowania stanowią:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. nr 177z 2003 r. poz. 1729)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. załącznik do nr 220 z 2003 r, poz. 2181.)
- Zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania z VIII.2010 r.

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu na czas budowy wiaduktu w zakresie umożliwiającym przejazd autobusów komunikacji miejskiej na odcinku od ul. Kanni do ul. Małopolskiej poprzez wprowadzenie ruchu przeciennego na lewym pasie czynnej jezdni ul. Ozimskiej o 2 pasach ruchu w jednym kierunku.

2. Stan istniejący

Ulica Ozimska stanowi ciąg drogi wojewódzkiej o znaczeniu międzyregionalnym. W chwili obecnej, ze względu na remont obiektu mostowego ruch został ograniczony do jednej jezdni z dwoma pasami ruchu w kierunku centrum.

Ruch pojazdów z centrum miasta w kierunku Częstochowy prowadzony jest objazdami.

Natężenie ruchu kołowego duże.

Nawierzchnia drogi bitumiczna w średnim stanie, istnieje oznakowanie pionowe w pobliżu projektowanego wiaduktu oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu związane z tymczasową organizacją ruchu na czas budowy wiaduktu .

Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Ozimskiej i Horoszkiewicza działa wg programu z wyłączonymi sygnalizatorami na zamkniętym wlocie na skrzyżowanie od strony centrum.

Istniejące oznakowanie zostało pokazane na planszy oznakowania rys nr 1.

3. Podstawowe założenia zmian w istn. organizacji ruchu

Projekt przewiduje na czas dalszej budowy wiaduktu wprowadzenie:

- ruchu przemiennego dla autobusów komunikacji miejskiej na lewym pasie czynnej jezdni na odcinku od ul. Kanii do skrzyżowania z ul. Horoszkiewicza przy zmianie oznakowania pionowego, poziomego, zmianie programu sygnalizacji świetlnej z wprowadzeniem sygnalizatora dla autobusów i dodatkowego sygnalizatora S-4 nad pasem o przemiennym kierunku ruchu. Ruch autobusów odbywał się będzie po wzbudzeniu odpowiedniego programu sygnalizacji świetlnej przez kierowcę autobusu sygnałem nadanym do odbiornika zamontowanego na słupie z sygnalizatorem SB.
- pasa ruchu dla autobusów na odcinku od przystanku autobusowego za ul. Plebiscytową do ul. Kanii na zakończeniu którego umieszcza się sygnalizator autobusowy SB z przekaźnikiem do wzbudzania sygnalizacji dla przejazdu autobusów
- czasowego zwężenia do jednego pasa wyłączenia prawoskrętu z ul. Horoszkiewicza w ul. Ozimską z zasłonięciem 1 sygnalizatora i ustawieniem barier ochronnych U-14e
- ruchu autobusów ul. Małopolską od skrzyżowania z ul. Ozimską przy zmianie oznakowania pionowego i poziomego

Pozostałe istniejące oznakowanie tymczasowej organizacji ruchu dla przebudowy wiaduktu w zakresie objazdów i oznakowania odcinków ulic wyłączonych z ruchu pozostaje bez zmian

4. Projektowana organizacja ruchu

Wprowadzenie ruchu przemiennego na jednym pasie ruchu ul. Ozimskiej na odcinku od ul. Kanii do ul. Horoszkiewicza wymaga wprowadzenia następujących zmian :

Sygnalizacja świetlna

- Wprowadza się sygnalizator dla autobusów trzykomorowy na słupie o wys. 3 m na ul. Ozimskiej w rejonie skrzyżowania ul. Kanii
- Na skrzyżowaniu z ul. Horoszkiewicza nad pasem o ruchu przemiennym umieszcza się na nowy 6 metrowym słupie z 4 m wysięgnikiem sygnalizator S-4. Lokalizację słupów podano na planszy graficznej a przebieg kabli zasilających i sterowniczych opisano w części” Programy sygnalizacji świetlnej”
- Wprowadza się korektę do programu sygnalizacji świetlnej umożliwiającą ruch przemienny na jednym z pasów
- Szczegółowy opis sposobu wzbudzania sygnalizacji dla autobusów i korektę programu zawiera część opracowania pt” Programy pracy sygnalizacji”

Oznakowanie pionowe

- Wprowadza się znaki pionowe ostrzegawcze , zakazu , informacyjne i znaki uzupełniające w ilości i z opisami podanymi w „Wykazie znaków pionowych”. Rozmieszczenie znaków projektowanych podano na planie sytuacyjnym projektu.
- przy przeniesionym przejściu dla pieszych zaprojektowano aktywne znaki D-6 z jedną lampą wczesnego ostrzegania zasilaną wymiennymi akumulatorami i baterią solarną
- Projektowane znaki pionowe należy przewidzieć wielkości (D) duże na folii odblaskowej II – generacji.
- Znaki należy ustawić na chodniku w odległości 0,5 m od krawędzi jezdni i na wysokości 2,2 m licząc od poziomu chodnika do dolnej krawędzi znaku.
- Znaki przewidziane do zasłonięcia należy trwale osłonić odpowiednimi materiałami lub zdemontować i przekazać na skład Miejskiego Zarządu Dróg

Oznakowanie poziome

Tymczasowe oznakowanie poziome obejmuje oznaczony na planszy nr 1 odcinek ul. Ozimskiej od przystanku autobusowego do skrzyżowania z ul. Kanii i fragment skrzyżowania ul. Ozimskiej z ul. Horoszkiewicza

Tymczasowe oznakowanie poziome wykonać poprzez:

- naklejenie taśmy samoprzylepnej barwy żółtej na odcinku gdzie nie będzie zmieniana nawierzchnia (tj. na skrzyżowaniu z ul. Horoszkiewicza) i ul Ozimskiej na odcinku od ul. Plebiscytowej do proj. linii P-2b na wysokości proj znaku D11a
- malowanie farbą odblaskową barwy żółtej w rejonie skrzyżowania z ul. Kanii gdzie nawierzchnia będzie remontowana.

Pozostałe oznakowanie barwy białej przekreślić kreskami barwy żółtej

Rozmieszczenie znaków poziomych istniejących i projektowanych przedstawiono na planszy nr 1 w skali 1:1000 i 500.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W celu uniemożliwienia wjazdu na pas o ruchu przemiennym jezdnią ul. Ozimskiej na 300 odcinku oznaczonym na planie sytuacyjnym projektu rozdziela się barierą ochronną U-14e

Bariery U-14 e zastosowano również do zamknięcia 1 z pasów włączenia się z ul. Horoszkiewicza do ul. Ozimskiej oraz wydzielenia terenu lokalizacji sygnalizatora dla autobusów na skrzyżowaniu z ul. Kanii

Należy zastosować bariery o wysokości 0,8 m i szerokości podstawy 0,4 .

Bariery w kolorze białym i czerwonym należy obciążyć piaskiem

Przewiduje się, że nowa stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona w terminie do 15-10-2010 roku.

Zestawienie znaków pionowych projektowanych (znaki wielkości duże na folii 2-giego typu	
Wyszczególnienie znaków pionowych	Ilość w [szt.]
A-20 na słupkach	2
A-20 na wysięgnikach sygnalizacji	2
A-30z tabliczką "Zmiana organizacji ruchu ,,	2
B-2 z tabliczką „ Nie dotyczy autobusów komunikacji miejskiej w ruchu sterowanym”	1
B-33	2
B-36	2
D-6 aktywne z 1 światłem pulsującym	2
D-11a	2
D-15	2
F-16	2
F-22 z symbolem znaku A-20 i znaku F-1	1

Urządzenia sygnalizacji świetlnej		Ilość
Sygnalizator dla autobusów SB	Trzykomorowy z tabliczką BUS	1
Sygnalizator S-4	dwukomorowy	1
Słup prosty	H=3m	1
Słup z wysięgnikiem	H=6 m wysięgnik dług. 4 m	1

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	
Bariery ochronne U-14e Szerokość podstawy 0,4 m H=0,8 m Kolor biały i czerwony	300+30+5=335m

Zestawienie proj. oznakowania poziomego	Ilość w [szt.]
Linie segregacyjne P-1c	20 m
Linie segregacyjne P-2a	12 m
Linie segregacyjne P- 2b	108m
Linie segregacyjne P- 3b	30 m
Znaki poprzeczne P-10 szer 4 m	14m
Znaki poprzeczne P-12	4 m
Strzałki kierunkowe P-9b	3
Znaki uzupełniające – linia P-17	20 m
Znaki uzupełniające – P-22 napis BUS	4

Wyszczególnienie znaków pionowych do zasłonięcia	Ilość w [szt.]
D-6 aktywne	2
F-6	1
F-10	1
F-11 na wysięgniku	2
Sygnalizator kierunkowy 3 komorowy na wysięgniku	1