



PER-FEKT

FIRMA USŁUGOWO – HANDLOWA
JAKUB DŁUŻEWSKI
ul. Bolesława Chrobrego 27 lok. 102
60-681 Poznań
TEL. 512-176-307
www.per-fekt.pl
NIP: 665 273 02 65

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU **DROGOWEGO**

BUDOWA: PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ – ULICY KLONOWEJ W MIEJSCOWOŚCI PSARY

ADRES BUDOWY: UL.KLONOWA, M. PSARY, GM. PRZYKONA, POW. TURECKI, WOJ. WIELKOPOLSKIE,
DZ. NR EWIDENCYJNY: 409/2, 199/8, 432 OBRĘB PSARY

KATEGORIA: KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO – IV, XXV

INWESTOR: GMINA PRZYKONA
UL. SZKOLNA 7
62-731 PRZYKONA

Stanowisko:	Imię i nazwisko	nr uprawnień specjalność	podpis
Projektował:	mgr inż. Janusz Dłużewski	GP 7342/18/92 wodno-melioracyjna	
Opracował:	mgr inż. Jakub Dłużewski	-----	
Opracowała:	mgr inż. Natalia Markiewicz	-----	

Poznań, październik 2022 r.

EGZ. NR **1**

KARTA OPINII PROJEKTU

OPINIA GMINY PRZYKONA:

Opiniuje się niniejszy projekt z uwagami * – bez uwag*:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....

Miejscowość:

.....

Data:

.....

Podpis:

* niepotrzebne skreślić

Zawartość opracowania

1. CZĘŚĆ OGÓLNA.....	4
1.1. Przedmiot opracowania	4
1.2. Inwestor	4
1.3. Jednostka projektowa	4
1.4. Cel opracowania	4
1.5. Wykaz podstawowych aktów prawnych.....	4
1.6. Podstawowy zakres inwestycji	5
1.7. Termin realizacji	5
1.8. Podstawowe parametry techniczne.....	5
1.9. Natężenie ruchu	5
1.10. Istniejące oznakowanie.....	5
2. ORGANIZACJA RUCHU	5
2.1. Oznakowanie pionowe	5
3. WYMAGANIA TECHNICZNE	6
3.1. Oznakowanie pionowe	6
3.2. Oznakowanie poziome	8
4. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW GRAFICZNYCH	8

Załącz. 1.	Mapa poglądowa	skala: 1:5000
Załącz. 2.	Plan organizacji ruchu	skala: 1:500

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla przebudowy drogi wewnętrznej - ulicy Klonowej w miejscowości Psary, gmina Przykona na dz. o nr ewid. 409/2, 199/8, 432 obręb Psary, gm. Przykona, pow. turecki, woj. wielkopolskie.

1.2. Inwestor

Gmina Przykona
ul. Szkolna 7, 62-731 Przykona

1.3. Jednostka projektowa

PER-FEKT Firma Usługowo – Handlowa Jakub Dłużewski
Os. Bolesława Chrobrego 27 lok. 102, 60-681 Poznań

1.4. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie materiałów do uzyskania opinii właściwych organów oraz zatwierdzenie projektu docelowej organizacji ruchu dla przedmiotowej inwestycji pn: **„Przebudowa drogi wewnętrznej – ulicy Klonowej w miejscowości Psary”**.

1.5. Wykaz podstawowych aktów prawnych

- 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, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2020, poz. 1609).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2020, poz. 1333).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 1087z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 463 z późn. zm.).
- Komentarz do warunków technicznych jakim powinny opowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniem. Część I – Wprowadzenie. Część II – Zagadnienia techniczne. „Transprojekt – Warszawa” 2000 r. i 2002 r.

1.6. Podstawowy zakres inwestycji

Inwestycja obejmuje swoim zakresem następujące prace:

- wprowadzenie oznakowania pionowego;
- wprowadzenie oznakowania poziomego;

Szczegółowe miejsce ustawienia oznakowania pionowego przedstawiono na zał. 2 „Plan organizacji ruchu” w skali 1:500.

1.7. Termin realizacji

Projektowana organizacja ruchu będzie wprowadzona do 30.12.2023r.

1.8. Podstawowe parametry techniczne

Projektowana inwestycja została zaprojektowana z wykorzystaniem następujących parametrów technicznych:

- droga wewnętrzna
- prędkość projektowa – 30 km/h
- kategoria ruchu – KR1-KR2
- przekrój – uliczny
- długość jezdni – 313,90 m
- szerokość jezdni – 5,0 m
- szerokość opaski – 1,5 m
- spadek jezdni i opaski – 2%

1.9. Natężenie ruchu

Projektowana inwestycja nie wpłynie na wielkość ruchu samochodowego i pieszego.

1.10. Istniejące oznakowanie

Istniejące oznakowanie przedstawiono w części graficznej opracowania na zał. 2 „Plan organizacji ruchu” w skali 1:500.

2. ORGANIZACJA RUCHU

2.1. 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 Rozporządzeniem 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 z późniejszymi zmianami).

Projektowane oznakowanie przedstawiono na zał.2 „Plan organizacji ruchu” w skali 1:500.

Projekt organizacji ruchu wykonano w oparciu o następujące zasady:

- Lica projektowanych znaków należy pokryć folią odblaskową II generacji,
- Tablice projektowanych znaków pionowych, przyjęto z grupy M – małe ;
- Znaki należy ustawić w odległości zapewniającej zachowanie skrajni drogowej z uwzględnieniem odległości wynikających z przepisów prawa.

W projekcie przewidziano zastosowanie następującego oznakowania pionowego:

		Projektowane znaki z grupy Małe		
Lp.	Nr znaku	Ilość		
		Tablic	Słupków	Uwagi
1	D-1	1	1	Znaki należy ustawić na słupkach prostych
2	D-6	4	4	
3	D-2	1	-	
Suma		6	5	

3. WYMAGANIA TECHNICZNE

3.1. Oznakowanie pionowe

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość zaprojektowano zgodnie z „Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury” z dnia 3 lipca 2003 r.

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków				
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne	
		długość boku	średnica		długość podstawy	wysokość (n=0, 1, 2)
małe	M	750	600		600	600 + 150 n

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Wysokość umieszczania znaków:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]
	W obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu ²⁾ C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające ¹⁾ G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi ⁴⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E – tablice przeddrogowskazowe E-1, – drogowaskazy tablicowe E-1, – tablice szlaków drogowych E-14,	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ min. 1,00 ⁵⁾
E – znaki szlaku drogowego E-15, E-16, – tablice kierunkowe E-13, – tablice miejscowości E-17a, E-18a, – drogowaskazy w kształcie strzały – małe E-4, – drogowaskazy do obiektu E-5÷E-12, E-19÷E22,	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ – 2,50
E – drogowaskazy w kształcie strzały – duże	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią ²⁾	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu ²⁾	0,90 – 1,20

¹⁾ – z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m),

²⁾ – z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni,

³⁾ – znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych,

⁴⁾ – z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m – na ulicach; 0,50 m – na pozostałych drogach),

⁵⁾ – dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu,

⁶⁾ – dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego,

⁷⁾ – w przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 ÷ 2,00 m od krawędzi jezdni.

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

Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych (folia odblaskowa typu 2).

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 o następujących parametrach:

- słupki proste średnicy ϕ 63,5mm

3.2. Oznakowanie poziome

Zaprojektowano przejście dla pieszych szerokości 4,0 m - znak P-10, oraz oznakowano miejsce zatrzymania przed przejściem dla pieszych znakami P-14 na każdym pasie ruchu.

Wykonanie oznakowania poziomego i jego wielkość zaprojektowano zgodnie z „Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowieńcowe 0,3-0,8 mm farbą dwuskładnikową chemoutwardzalną do natrysku z żywicą akrylową utwardzaną nadtlentkami i okresie trwałości 3 lata. Materiały stosowane do wykonania oznakowania poziomego powinny charakteryzować się dobrą widocznością, dobrą przyczepnością do podłoża, odpornością na ścieranie i zabrudzenie, wysokim współczynnikiem odblaskowości, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone. Szerokość linii pasów wykonać zgodnie z normami.

W projekcie przewidziano zastosowanie następującego oznakowania poziomego:

P-10 – przejście dla pieszych (2szt.)

P-14 – miejsce zatrzymania (4 szt.)

4. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW GRAFICZNYCH

Zał. 1.	Mapa pogładowa	skala: 1:5000
Zał. 2.	Plan organizacji ruchu	skala: 1:500