

Przebudowa drogi w m. Żychlin – ul. Sosnowa

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

---

### **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

1. Strona tytułowa
2. Zawartość opracowania
3. Opis techniczny
4. Plan orientacyjny
5. Projekt stałej organizacji ruchu

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. Inwestor obiektu**

### **GMINA STARE MIASTO**

ul. Główna 16B,  
62-571 Stare Miasto

## **2. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla drogi w miejscowości Żychlin, stanowiącej ul. Sosnową, na terenie Gminy Stare Miasto.

## **3. Podstawa opracowania projektu**

- [1] Umowa z Inwestorem na opracowanie projektu,
- [2] Mapa zasadnicze
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2017.784),
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.0.2310).
- [5] 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 umieszczenia na drogach (Dz.U.2019.2311).

## **4. Materiały wyjściowe**

Plan sytuacyjny z projektu budowlanego.

## **5. Cel projektu**

Celem niniejszego projektu jest zabezpieczenie i oznakowanie ruchu drogowego w związku z budową drogi oraz uzyskanie na rzecz Inwestora robót dokumentu formalno – prawnego, jako podstawy do wprowadzenia oznakowania organizacji ruchu.

## **6. Opinie i zatwierdzenia projektu**

Projekt stałej organizacji ruchu wymaga:

- opinii Wójta Stare Miasto
- zatwierdzenia Starosty Konińskiego

## **7.Charakterystyka**

### **– Stan istniejący:**

W km 0+000 – 0+348 w pasie drogowym istnieje droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości około 5,0m. Nawierzchnia jezdni posiada liczne spękania siatkowe i ubytki, a także występują ponad normowe nierówności podłużne i poprzeczne. W ciągu drogi występują zjazdy do istniejących posesji o nawierzchni z kostki betonowej, z kruszywa oraz gruntowe. W km 0+348 – 0+482 istnieje nawierzchnia jezdni o szerokości 6,0m w stanie bardzo dobry. Pozostała część pasa drogowego porośnięta jest zielenią niską – trawą.

### **- Ruch drogowy**

Po drodze poruszają się głównie pojazdy osobowe, sporadycznie pojazdy ciężarowe oraz pojazdy rolnicze, droga służy przede wszystkim jako dojazd do posesji zlokalizowanych przy drodze gminnej.

### **– Stan projektowany:**

Przebudowa jezdni polegać będzie na wykonaniu nowej konstrukcji jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokość 6m. Do istniejących posesji przewidziano wykonanie zjazdów z kostki betonowej lub z kruszywa łamanego. Wzdłuż całej drogi zaprojektowano chodnik z kostki betonowej.

## **8.Opis oznakowania stałej organizacji ruchu**

### Oznakowanie pionowe

Na początku drogi projektuje się znaki D-42, D-43 oraz E-17a, A-18a oraz zaprojektowano znak A-12c. Przewidziano likwidację znaku B-33 „30km/h”. Skrzyżowania oznakowano znakami A-7 i D-1. Projektowany próg zwalniający oznakowania znakami A-11a, T-0 i B-33. Lokalizację oznakowania pionowego przedstawia rysunek 1 projektu stałej organizacji ruchu.

### Oznakowanie poziome

Na drodze zaprojektowano linie segregacyjne P-4, P-1e oraz P-1b. Przed wlotem skrzyżowań zaprojektowano linie P-13. Próg zwalniający oznakowano znakiem P-25.

### Urządzenia BRD

W miejscu występowania przepustu zaprojektowano bariery ochronne stalowe. Na końcu chodnika zaprojektowano barierkę U-12a. Zaprojektowano próg zwalniający wykonany z kostki betonowej na całą szerokość jezdni oraz o długości 6,0m z najazdami.

## 9. Wykonanie i ustawienie oznakowania

### Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe należy wykonać i ustawić zgodnie z warunkami i zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury [5] – załącznik nr 1.

Wielkość znaków z grupy „małe”. Tarcze znaku należy wykonać z blachy ocynkowanej ogniowo o grubości minimum 1,25mm (dla tarcz o powierzchni większej niż 1m<sup>2</sup> minimum 1,5mm) wg PN-EN 10327:2005 lub PN-EN 10292:2003 (A1:2004, A2:2005). Krawędzi tarczy znaku powinny być usztywnione na całym obwodzie poprzez podwójne gięcie o promieniu gięcia nie większym niż 10mm. Materiały odblaskowe: folia odblaskowa typu I i2. Żywotność znaków (podkład + lico) powinna wynosić powyżej 7 lat.

Wysokość i miejsce umieszczania znaku powinny być dostosowane do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Odległość znaku mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni lub utwardzonego pobocza (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Przy umieszczaniu znaków należy uwzględnić:

- skrajnia pozioma: 0,5 ÷ 2,0m od krawędzi jezdni lub utwardzonego pobocza,
- skrajnia pionowa: 2,00m od poziomu jezdni lub pobocza
- odstępy między nowoprojektowanymi znakami nie mogą być mniejsze niż 20 m.

Słupki dla znaków należy wykonać z rur ocynkowanych  $\phi 60$ mm, zabetonowane w fundamencie. Fundament należy wykonać z betonu C12/15 o wymiarach 30x30x70cm (70cm – głębokość wykopów pod beton).

Wszystkie znaki drogowe pionowe muszą być wykonane przez producenta posiadającego aprobatę techniczną, świadectwo kwalifikacji w zakresie ich wytwarzania wydane przez IBDiM (Instytut Badawczy Dróg i Mostów) w Warszawie oraz certyfikat uprawniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa „B” wydany przez ITS (Instytut Transportu Samochodowego) w Warszawie.

### Oznakowanie poziome

Znaki drogowe poziome należy wykonać zgodnie z warunkami i zasadami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury [5] – załącznik nr 2.

Znaki poziome należy wykonać jako oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne strukturalne grubości min. 1,2 mm (mierzone na mokro) z okresem trwałości min. 24 miesięcy. Do oznakowania należy stosować tylko materiały atestowane, potwierdzone świadectwem PZH.

#### 10. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Rodzaj wprowadzanej organizacji ruchu	Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	Termin przywrócenia istniejącej organizacji
Stala	31.12.2024	-

#### 11. Wprowadzenie organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu objętej niniejszym projektem, zgodnie z § 12 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, może nastąpić po pisemnym zawiadomieniu przez Wykonawcę robót lub Inwestora, na co najmniej 7 dni przed terminem jej wprowadzenia niżej wymienionych jednostek samorządowych:

- Zarządcę drogi,
- Zarządzającego ruchem.

Projektował: