

# **PROJEKT**

## **STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

*„Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 145009N Huta Wielka – Duba  
w obrębie istniejącego pasa drogowego”*

**Zatwierdził:** Gmina Zalewo  
ul. Częstochowska 8  
14-230 Zalewo

**Opracował:** Inspektor Rafał Konicz

**marzec 2017 r.**

# **SPIS TREŚCI**

## **I. Opinie do projektu**

## **II. Opis techniczny**

1. Przedmiot i cel opracowania
2. Inwestor
3. Podstawa Opracowania
4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień
6. Opis organizacji ruchu
7. Warunki techniczne dla znaków
8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

## **III. Część rysunkowa**

1. Plan Orientacyjny w skali 1:10 000
2. Plan Sytuacyjny nr 1 w skali 1:500
3. Plan Sytuacyjny nr 2 w skali 1:500

# **I. Opis Techniczny**

## **1. Przedmiot i cel opracowania**

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji zadania inwestycyjnego pn. "Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 145009N Huta Wielka – Duba w obrębie istniejącego pasa drogowego".

## **2. Inwestor / Organizator**

➤ Gmina Zalewo

ul. Częstochowska 8, 14-230 Zalewo

## **3. Podstawa opracowania**

Niniejszy projekt opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jednolity tekst: Dz. U z 2016 r., poz. 1440 z późn. zm.).
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst: Dz. U. z 2017 r., poz. 128 z późn. zm.).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (jednolity tekst: Dz. U z 2017 r., poz. 784).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (jednolity tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).
- Wizji lokalnej i pomiarów w terenie.
- Uzgodnień z Inwestorem.

#### **4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze**

Szczegółowy przebieg drogi, w obrębie której planuje się wprowadzenie stałej organizacji ruchu przedstawiony został na załączonym do niniejszego opracowania szkicu sytuacyjnym.

##### **Ciągi komunikacyjne ujęte w projekcie organizacji ruchu:**

- Droga gminna nr 145009N – dr. gminna nr 145008N (Huta Wielka) – dr. powiatowa nr 1329N (Duba) dz. nr 5-60, obr. 5-Duba, nr 7-43, 7-41, 7-40, obr. 7-Huta Wielka gm. Zalewo, pow. iławski.

##### Charakterystyka ruchu na drodze:

Obszar opracowania charakteryzuje się małym natężeniem ruchu.

Po zrealizowaniu inwestycji pn. "Przebudowa nawierzchni drogi gminnej nr 145009N Huta Wielka – Duba w obrębie istniejącego pasa drogowego" droga zyska nawierzchnię asfaltową szer. 4-5 m.

#### **5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień**

Nie przewiduje się występowania zagrożeń przy wprowadzaniu oraz obowiązywaniu stałej organizacji ruchu.

#### **6. Opis organizacji ruchu**

W związku z projektowanym wykonaniem nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej oraz zamiarem podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji w/w zadania inwestycyjnego, niezbędnym jest zastosowanie oznakowania pionowego.

Szczegóły dotyczące stałej organizacji ruchu przedstawiono na załączonym planie orientacyjnym w skali 1: 25 000 oraz uzupełniających planach sytuacyjnych.

Przy wprowadzaniu organizacji ruchu należy zastosować następujące oznakowanie pionowe:

1. A-7 „ustęp pierwszeństwa”
2. B-33 „ograniczenie prędkości (50 km/h)”

3. T-6a „Tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie”
4. D-15 „przystanek autobusowy”
5. A-4 „Dwa niebezpieczne zakręty - pierwszy w lewo”
6. A-4 „Dwa niebezpieczne zakręty - pierwszy w lewo”
7. E-17a „miejscowość”, D-42 „obszar zabudowany”
8. E-18a „koniec miejscowości”, D-43 „koniec obszaru zabudowanego”, B-33 „ograniczenie prędkości (50 km/h)”

## **7. Warunki techniczne dla znaków**

Znaki drogowe należy wykonać zgodnie z wymaganiami technicznymi i wzorami graficznymi zawartymi w niniejszym opracowaniu.

- Znaki pionowe umieścić w poboczu z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (jednolity tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).

- Tarcze znaków winny być wykonane z blachy ocynkowanej (grubości min. 1,5 mm) zaginanej krawędziowo.

- Tarcze znaków montować na wysokości 2m od trawnika do dolnej krawędzi lica znaku. Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.

Dokładną lokalizację oznakowania pionowego ilustruje (graficzny) projekt organizacji ruchu.

- Tylna strona tarczy znaku winna być zabezpieczona matową farbą nie odblaskową barwy ciemnoszarej, o grubości powłoki min. 30 mikronów

- Folia odbłaskowa II generacji użyta do wykonania lica znaku powinna posiadać 2-letni czas trwałości oraz wykazywać pełne związanie z tarczą znaku przez cały ten okres. Każdy powtarzalny symbol znaku powinien być wykonany metodą sitodruku.
- Każdy znak drogowy powinien posiadać tabliczkę informacyjną, zawierającą następujące dane:
  - a) nazwę wytwórcy,
  - b) datę produkcji,
  - c) oznaczenie dotyczące parametrów odbłaskowych lica znaku,
  - d) nr certyfikatu ITS Warszawa, upoważniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa
- Znaki winny być przymocowane do słupków stalowych (z rur o średnicy ~ 50 mm), stabilizowanych w wykopie.
- Tarcze znaków zważywszy na kategorię drogi winny być wielkości małej (M).

#### Sposób umieszczania znaków:

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu inwestor / zarządca drogi zobowiązany jest do utrzymania oznakowania w stałej czystości oraz odpowiednim stanie technicznym. W przypadku uszkodzenia znaku należy bezzwłocznie wymienić go na nowy. Znaki należy montować na stabilnych podstawach wykluczających jego wywrócenie lub zmianę przepisowego położenia.

## **8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

- wrzesień 2017 r.

Opracował:

## **II. Część Rysunkowa**

1. Plan Orientacyjny w skali 1:10 000
2. Plan sytuacyjny nr 1 w skali 1:500
3. Plan sytuacyjny nr 2 w skali 1:500