
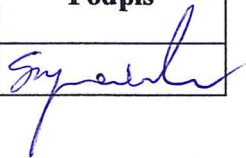


PROJEKT

STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

„PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH W MIEJSCOWOŚCI JERZWAŁD”

| | | |
|------------------------------|---|--|
| Adres Obiektu: | województwo warmińsko – mazurskie powiat iławski gmina zalewo | |
| Inwestor: | Gmina Zalewo ul. Częstochowska 8 14-230 Zalewo |  |
| Jednostka Projektowa: | Zakład Budowlany Adam Szymański 14-200 Iława, ul. Rolna 34 | |
| Studium: | Dokumentacja techniczna | |
| Branża: | Drogowa - Inżynierii Ruchu | |
| Lokalizacja: | Dz. nr 554, obręb Jerzwałd, gmina Zalewo Dz. nr 176, obręb Jerzwałd, gmina Zalewo Dz. nr 301/1, obręb Jerzwałd, gmina Zalewo Dz. nr 182/1, obręb Jerzwałd, gmina Zalewo Dz. nr 191, obręb Jerzwałd, gmina Zalewo | |

| Funkcja | Imię i nazwisko | Specjalność | Nr uprawnień | Podpis |
|------------|-------------------------|-------------|------------------|---|
| Projektant | inż. Wojciech Szymański | | WAM/0008/PWOK/12 |  |

Zatwierdził:

BURMISTRZ

Iława, wrzesień 2017 r.

...*Morek Zieliński*...

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU:

I. 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 projektowanej stałej organizacji ruchu
7. Warunki techniczne dla znaków
8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

II. Część rysunkowa

1. Plan Orientacyjny – Rys. 1.
2. Plan Sytuacyjny – 1:500 – Rys. 2
- ~~3. Plan Sytuacyjny – 1:500 – Rys. 3~~

I. Opis Techniczny

1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu.

Niniejsze opracowanie wykonano w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji zadania inwestycyjnego pn. "Przebudowa dróg gminnych w miejscowości Jerzwałd".

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Zalewo (pow. iławski, woj. warmińsko – mazurskie) i obejmuje swoim zakresem trzy odcinki dróg gminnych.

2. Inwestor

➤ Gmina Zalewo

ul. Częstochowska 8, 14-230 Zalewo

3. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt opracowany został na podstawie:

- Zlecenia i uzgodnień z Inwestorem,
- Kopii mapy syt-wys. w skali 1:500,
- Wizji lokalnej i pomiarów w terenie,
- 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 zarządzaniem (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.),

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124),

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Szczegółowy przebieg dróg (odcinki 1-3), w obrębie których planuje się wprowadzić stałą organizację ruchu przedstawiony został na załączonych szkicach sytuacyjnych.

Ciągi komunikacyjne ujęte w projekcie organizacji ruchu:

- ❖ Odcinek 1 – dr. gminna (dojazdowa) - dz. nr 554, obręb 0010 Jerzwałd, gm. Zalewo, pow. iławski.

Charakterystyka ruchu na drodze:

Obszar opracowania charakteryzuje się średnim natężeniem ruchu. Droga pełni funkcję dojazdową (dojazd do okolicznych zabudowań, obiektów użyteczności publicznej, kąpieliska), przeciwpożarową, może też stanowić alternatywę (objazd) dla lokalnych dróg powiatowych.

Istniejące parametry techniczne:

- szerokość ok. 4,00 – 5,00 m z lok. zwężeniami do 2,00 m
- odwodnienie powierzchniowe
- nawierzchnia żwir

Nawierzchnia wykazuje lokalną utratę nośności objawiającą się przełomami oraz wyrwami (spowodowanymi w dużej mierze - działaniem czynników atmosferycznych). Odwodnienie nawierzchni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na przylegające tereny zielone.

Projektowane parametry techniczne przebudowanego odcinka drogi:

- droga jednojezdniowa,
- klasa techniczna – D,
- kategoria ruchu – KR1 / KR2 (po modernizacji drogi),
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość pasa ruchu - 2 x 2,50 m,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 1x0,75 (i większy),
- spadek poprzeczny jezdni – jednostronny 2%,

- ❖ ~~Odcinek 2 – dr. gminna (dojazdowa) - dz. nr 176, obręb 0010 Jerzwałd, gm. Zalewo, pow. iławski.~~
-

Charakterystyka ruchu na drodze:

Obszar opracowania charakteryzuje się średnim natężeniem ruchu. Droga pełni funkcję dojazdową (dojazd do okolicznych zabudowań, obiektów użyteczności publicznej, kąpieliska, sklepu) i przeciwpożarową,

Istniejące parametry techniczne:

- szerokość ok. 4,00 – 5,00 m z lok. zwężeniami
- odwodnienie powierzchniowe
- nawierzchnia żwir

Nawierzchnia wykazuje lokalną utratę nośności objawiającą się przełomami oraz wyrwami (spowodowanymi w dużej mierze - działaniem czynników atmosferycznych). Odwodnienie nawierzchni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na przylegające tereny zielone, częściowo do rowów.

Projektowane parametry techniczne przebudowanego odcinka drogi:

- droga jednojezdniowa,
- klasa techniczna – D,
- kategoria ruchu – KR1,
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość pasa ruchu - 2 x 2,50 m,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 1x0,75 (i większy),
- spadek poprzeczny jezdni – jednostronny 2%,

- ❖ ~~Odcinek 3 – dr. gminna (dojazdowa) - dz. nr 301/1, obręb 0010 Jerzwałd, gm. Zalewo, pow. iławski.~~
-

Charakterystyka ruchu na drodze:

Obszar opracowania charakteryzuje się średnim natężeniem ruchu. Droga pełni funkcję dojazdową (dojazd do okolicznych zabudowań, obiektów użyteczności publicznej, kąpieliska, sklepu) i przeciwpożarową, może też stanowić alternatywę (objazd) dla sąsiednich dróg lokalnych.

Istniejące parametry techniczne:

- szerokość ok. 4,00 – 5,00 m z lok. zwężeniami
- odwodnienie powierzchniowe

- nawierzchnia żwir

Nawierzchnia wykazuje lokalną utratę nośności objawiającą się przełomami oraz wyrwami (spowodowanymi w dużej mierze - działaniem czynników atmosferycznych). Odwodnienie nawierzchni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na przylegające tereny zielone, częściowo do rowów.

Projektowane parametry techniczne przebudowanego odcinka drogi:

- droga jednojezdniowa,
- klasa techniczna – D,
- kategoria ruchu – KR1,
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość pasa ruchu - 2 x 2,50 m,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 1x0,75,
- spadek poprzeczny jezdni – daszkowy 2%,

5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień

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

6. Opis projektowanej stałej organizacji ruchu

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

Szczegóły dotyczące stałej organizacji ruchu przedstawiono na załączonych planach sytuacyjnych.

Przy wprowadzaniu organizacji ruchu należy zastosować następujące oznakowanie pionowe i poziome:

Tabela nr 1. Zestawienie oznakowania pionowego – odcinek nr 1

| Nazwa znaku | Demontaż do usunięcia | Stan istniejący | Stan projektowany |
|-------------|-----------------------|-----------------|-------------------|
| A-7 | | | 1 |

| | | |
|---------------|---|---|
| A-12a | | 1 |
| A-30 | | 1 |
| B-33 | | 2 |
| B-34 | | 2 |
| D-6 | | 6 |
| D-6 (aktywny) | | 3 |
| D-15 | | 2 |
| T (opis) | | 1 |
| U-3c | 1 | |
| U-3d | 1 | |

~~Tabela nr 2. Zestawienie oznakowania pionowego – odcinek nr 2~~

| Nazwa znaku | Demontaż do usunięcia | Stan istniejący | Stan projektowany |
|---------------|-----------------------|-----------------|-------------------|
| A6b | | | 1 |
| A6c | | | 1 |
| A-7 | | | 2 |
| A-30 | | | 1 |
| B-33 | | | 1 |
| D-6 | | | 2 |
| D-6 (aktywny) | | | 1 |
| D-15 | | | 2 |
| T -3 | | | 1 |
| U-3c | | 1 | |

~~Tabela nr 3. Zestawienie oznakowania pionowego – odcinek nr 3~~

| Nazwa znaku | Demontaż do usunięcia | Stan istniejący | Stan projektowany |
|-------------|-----------------------|-----------------|-------------------|
| A6b | | | 1 |
| A6c | | | 1 |
| A-7 | | | 2 |
| B-33 | | | 1 |
| D-4a | | | 1 |

Tabela nr 4. Zestawienie oznakowania poziomego – odcinek nr 1

| Nazwa znaku | Powierzchnia [m2] |
|-------------|-------------------|
| P-1e | 3 |
| P-4 | 3 |

| | |
|------|---|
| P-10 | 3 |
| P-13 | 1 |
| P-14 | 4 |
| P-17 | 8 |

7. Warunki techniczne dla znaków

Znaki drogowe należy wykonać zgodnie z wymaganiami technicznymi i wzorami graficznymi zawartymi w niniejszym opracowaniu. Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki małe.

- 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.

- Tylne strony tarcz znaków winny być zabezpieczone matową farbą nie odblaskową barwy ciemnoszarej, o grubości powłoki min. 30 mikronów

- Folia odblaskowa 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 odblaskowych 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.

Zestawienie oznakowania pionowego przedstawiono w tabeli nr 1 niniejszego opracowania.

Oznakowanie poziome:

Segregacja kierunków ruchu za pomocą oznakowania poziomego została zaprojektowana zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia 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.

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej. Musi charakteryzować się dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odbłaskowości, (zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania), odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone, odpowiednim okresem trwałości oraz odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Wykonane znaki powinny być zgodne z wzorami podanymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia 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. Zestawienie oznakowania poziomego przedstawiono w tabeli nr 4 niniejszego opracowania.

8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

- III kwartał 2018 roku.

Opracował:

inż. Wojciech Szymański

upr. ind. nr WAM/0008/PWOK/12
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń
14-200 Ilawa, ul. Rolna 34
tel./fax 89 648 71 96 kom. 505 102 476

II. Część Rysunkowa

1. Plan Orientacyjny
 2. Plan sytuacyjny nr 1 w skali 1:500
 - ~~3. Plan sytuacyjny nr 2 w skali 1:500~~
-

Plan Orientacyjny – Rys. 1

