

Przebudowa drogi w m. Lądek (dz. nr 114, 115)

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 GRODZIEC

ul. Główna 17
62-580 Grodziec

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla drogi zlokalizowanej w miejscowości Łądek (dz. nr 114, 115), na terenie Gminy Grodziec.

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 przebudową drogi gminnej 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 Gminy Grodziec
- opinii Komendanta Miejskiej Policji w Koninie w zakresie skrzyżowania z DP3246P
- opinii PZD Konin w zakresie skrzyżowania z DP3246P
- zatwierdzenia Starosty Konińskiego

7.Charakterystyka

– Stan istniejący:

Przedmiotowy odcinek drogi znajduje się w terenie zurbanizowanym o zabudowie jednorodzinnej, stanowiący dojazd do posesji oraz gruntów rolnych. Obecnie droga posiada częściowo nawierzchnię asfaltową oraz nawierzchnię z kruszywa łamanego z lokalnymi zaniżeniami, niewłaściwymi spadkami oraz znacznymi ubytkami. Bezpośrednio łączy się z drogą powiatową nr 3246P.

Ruch drogowy

Na drodze występuje ruch lokalny pojazdów osobowych oraz ciągników rolniczych, a także ruch pieszey. Głównie służy jako dojazd do zabudowań mieszkalnych, punktu usługowego - handlowego oraz dojazd do remizy lokalnej OSP.

Stan projektowany:

Przebudowa drogi polegać będzie na wykonaniu nakładki bitumicznej na istniejącej jezdni asfaltowej, wykonaniu poszerzenia jezdni do całkowitej szerokości 4,5m (poszerzenie na łuku do 5,0m). Zaprojektowano miejsca postojowe dla 4 pojazdów osobowych parkujących równolegle do jezdni, przy sklepie oraz miejsca postojowe dla 6 pojazdów osobowych parkujących prostopadłe do jezdni przy budynku OSP. Na końcu drogi przy budynku straży zaprojektowano plac do zawracania. Wykonanie poboczy polegać będzie na ukształtowaniu poboczy gruntowych nadając poboczy odpowiedni spadek 8,0% i szerokość 0,5m. Istniejące zjazdy przewidziano do przebudowy poprzez wykonanie nawierzchni bitumicznych.

8.Opis oznakowania stałej organizacji ruchu

Oznakowanie pionowe

Na początku drogi projektuje się znak A-7 wraz ze znakami D-1 ustawianymi na drodze powiatowej z pierwszeństwem. Z uwagi, iż droga gminna jest droga bez przejazdu zaprojektowano znaki D-4a i D-4b. Na drodze powiatowej zaprojektowane znaki T-16 z uwagi na wyjazd straży pożarnej. Miejsca postojowe oznakowano znakami D-18.

Lokalizację oznakowania pionowego przedstawia rysunek 02 projektu stałej organizacji ruchu.

Oznakowanie poziome

Zaprojektowano linię P-13 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Prostopadłe miejsca postojowe wyznaczono liniami P-18 i P-21a.

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”, na drodze powiatowej „średnie”. Tarcze znaku należy wykonać z blachy ocynkowanej ogniowo o grubości minimum 1,25mm (dla tarcz o powierzchni większej niż 1m² 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 grubości min. 0,9 mm (mierzone na mokro) z okresem trwałości min. 36 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,
- Komendę Miejską Policji
- Zarządzającego ruchem.

Projektował: