

F.H.U. "TOMIN"
ul. Jana Matejki 10
98-300 Wieluń

Stadium	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Temat	Przebudowa drogi z Kurowa w stronę Kopydłowa
Inwestor	Gmina Wieluń, pl. K. Wielkiego 1; 98-300 Wieluń
Lokalizacja	Obręb Kurów; gmina Wieluń
Data opracowania	marzec 2022r.

Funkcja	Imię i nazwisko	Podpis
Opracowanie	mgr inż. Tomasz Stasiak	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny:

1. Dane ogólne
2. Podstawa opracowania
3. Stan istniejący, dane ogólne
4. Cel, zakres opracowania oraz parametry charakterystyczne proj. drogi
5. Projektowane oznakowanie pionowe
6. Projektowane oznakowanie poziome
7. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
8. Uwagi

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

LOK/1 – Plan orientacyjny

SOR/1 – Schemat oznakowania

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne

STADIUM:	Projekt stałej organizacji ruchu
TEMAT:	Przebudowa drogi z Kurowa w stronę Kopydłowa
INWESTOR:	Gmina Wieluń, pl. K. Wielkiego 1; 98-300 Wieluń

2. Podstawa opracowania

- zlecenie Inwestora
- Ustawa z dn. 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j.: Dz.U. z 2022r., poz. 988)
- Ustawa z dn. 21 marca 1985 r. Ustawa o drogach publicznych (t.j.: Dz. U. z 2021 r., poz. 1376 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003r. w spr. szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (DZ.U. z 2019r, poz. 2311 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019r., poz. 2310)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 w spr. warunków tech., jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 124 ze zm.)
- projekt pn „Przebudowa drogi z Kurowa w stronę Kopydłowa„

3. Stan istniejący, dane ogólne

Teren nie zabudowany – w otoczeniu istniejącego pasa drogowego pola uprawne, częściowa zabudowa zagrodowa (w początkowej części).

Istniejąca droga o nawierzchni tłuczniowej oraz ziemnej szerokości ~8,0m.

Droga wykorzystywana jest na potrzeby dojazdu do pól.

Istniejące oznakowanie zgodnie z rysunkiem **SOR/1**.

4. Cel, zakres opracowania oraz parametry charakterystyczne proj. drogi

Celem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związany z w/w projektem, dotyczący:

- uzupełnienia i uporządkowania oznakowania pionowego
- zastosowania urządzeń brd
- wprowadzenia oznakowania poziomego

Zakres opracowania obejmuje oznakowanie drogi – po zakończeniu robót związanych z jej budową.

Parametry charakterystyczne:

- długość w opracowaniu: 1315m

- klasa drogi D (dojazdowa)
- kategoria drogi: gminna
- kategoria ruchu: KR1
- prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$
- nawierzchnia projektowanej jezdni: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 5,0m w tym 2 pasy ruchu po 2,5m

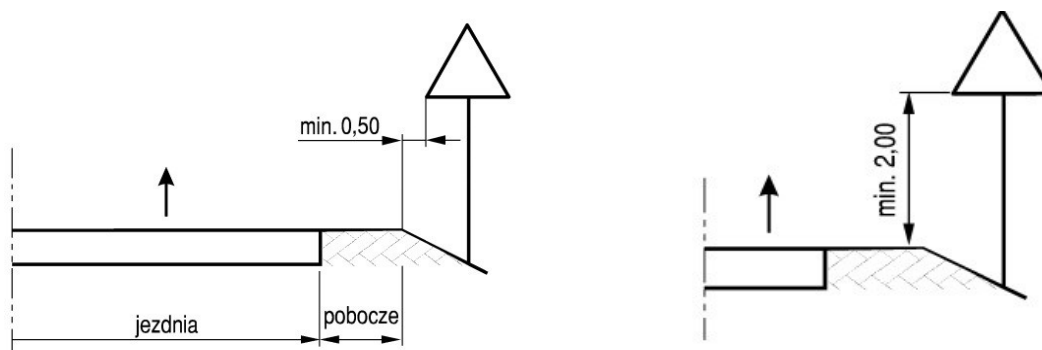
5. Projektowane oznakowanie pionowe

Rodzaj oraz lokalizacja zgodna z rysunkiem:

- do oznakowania pionowego w pasie drogi gminnej należy zastosować znaki **małe (M)**, z wyjątkiem znaku A-7, który powinien być wielkości średniej (S)
- umieszczenie znaków (dla $V \leq 60\text{km/h}$):
 - **A-7** nie dalej niż 25m od skrzyżowania
 - ostrzegawcze w odległości 50-100m od miejsca niebezpiecznego
- należy stosować znaki z blachy ocynkowanej pokryte farbą proszkową z podwójnymi zaginanymi ciągłymi krawędziami. Lica znaków muszą być pokryte folią odblaskową typu 1, lico znaku **A-7** musi być pokryte folią odblaskową typu 2
- wszystkie znaki pionowe należy ustawiać na słupkach stalowych średnicy min. 50mm, tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka
- znaki na drogach z poboczem umieszcza się w odległości min. 0,50 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Wysokość umieszczania znaków min. 2,00m.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz jego kierunku.



Materiały do oznakowanie pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Znaki pionowe należy mocować na bezpiecznych konstrukcjach wsporczych, wykonanych z materiałów trwałych spełniających wymagania Polskiej Normy PN-EN 12767.

6. Projektowane oznakowanie poziome

zaprojektowano:

- linie krawędziowe: P-7c (odsunięte od krawędzi jezdni 0,05m), P-7d na długości barier

Rodzaj oraz lokalizacja zgodna z rysunkiem.

Oznakowanie poziome – barwy białej – wykonać w technologii grubowarstwowej przy użyciu:

- mas chemoutwardzalnych
- lub mas termoplastycznych

zgodnie z zaleceniami producenta materiałów.

Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających rozpuszczalnik aromatyczny w ilości nie większej niż 10%. Nie dopuszcza się stosowania materiałów zawierających benzen i rozpuszczalniki chlorowane.

Właściwości fizyczne materiałów do znakowania określa Aprobata Techniczna.

7. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

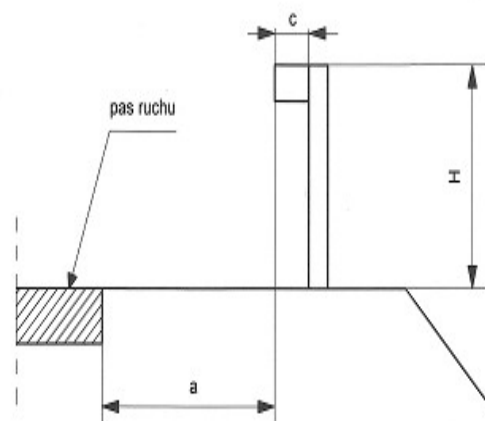
zaprojektowano:

- bariery U-14a (H1 W5) na długości rowu

Lokalizacja i długość urządzeń zgodnie z rysunkiem.

Urządzenia BRD muszą mieć wyraźne i trwałe oznakowanie (nazwa lub znak towarowy, rok produkcji), można je umieszczać na drogach jeśli zostały dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania oraz:

- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa – w odniesieniu do wyrobów podlegających certyfikacji
- dokonano oceny zgodności – w odniesieniu do wyrobów nie podlegających certyfikacji
- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa.



8. Uwagi

- Jeżeli stan techniczny istniejącego oznakowania (po wykonaniu przebudowy drogi) nie będzie spełniał wymogów określonych przepisami (znaki wyblakłe, zniszczone), należy w ich miejsce zaprojektować nowe tarcze wraz z konstrukcjami
- Jednostka realizująca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, administratora drogi oraz właściwego komendanta Policji co najmniej na 7 dni przed jej wprowadzeniem
- Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu – **31.12.2023r.**