

STADIUM PROJEKTU:	
<b>PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO</b>	
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:	
<p align="center"><b>Przebudowa drogi wewnętrznej na dz. nr 47/10 i 47/18 przy ul. Wiejskiej w Brodnicy w ramach zadania pn. "Opracowanie dokumentacji projektowej dla dróg gminnych w Brodnicy - cz. XI ul. Wiejska"</b></p>	
ADRES OBIEKTU:	
<p align="center"><b>województwo kujawsko-pomorskie powiat brodnicki</b></p>	
INWESTOR:	
	<p><b>Burmistrz Miasta Brodnicy ul. Kamionka 23 87-300 Brodnica</b></p>
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	
	<p><b>DM-PROJ Ostrowite 172 87-522 Ostrowite tel.: 535 208 688</b></p>
OPRACOWANIE:	
<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO</b>	

FUNKCJA	IMIĘ i NAZWISKO	PODPIS
PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA	mgr inż. Mariusz Majewski KUP/0116/POOD/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
DATA:	10.2025	Nr egz.:

***SPIS TREŚCI***

**I. Opis techniczny**

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA .....	3
3.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	3
4.	STAN PROJEKTOWANY .....	3
5.	CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE .....	4
6.	ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO .....	4
7.	UWAGI KOŃCOWE.....	4

**II. ZAŁĄCZNIKI**

**III. RYSUNKI**

1.	PLAN ORIENTACYJNY, SKALA 1:10000 – RYS. 1
2.	PLAN SYTUACYJNY, SKALA 1:500 – RYS. 2

## **I. OPIS TECHNICZNY**

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawą opracowania niniejszego projektu stałej organizacji ruchu drogowego jest:

- Umowa z Zamawiającym,
- Projekt budowlany,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2015 poz. 1314)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U.2018 poz. 1990 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj. Dz. U. 2019 poz. 2310)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. 2017 poz. 784.),
- Wizja i pomiary w terenie

### **2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiot opracowania stanowi projekt stałej organizacji ruchu dotyczący przebudowy drogi wewnętrznej na dz. nr 47/10 i 47/18 przy ul. Wiejskiej w Brodnicy, w istniejącym pasie drogowym.

### **3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Projektowany odcinek ulicy Wiejskiej w Brodnicy stanowi drogę wewnętrzną. Droga posiada jezdnię utwardzoną płytami betonowymi o zmiennej szerokości oraz chodnik o nawierzchni z kostki betonowej na początkowym odcinku. Droga posiada bezpośrednie włączenie do drogi powiatowej. Odwodnienie drogi realizowane jest powierzchniowo. Nawierzchnia jezdni jest w niezadowalającym stanie technicznym. Posiada liczne nierówności. Zagospodarowanie otoczenia drogi charakteryzuje głównie zabudowa mieszkaniowa.

### **4. STAN PROJEKTOWANY**

W ramach przebudowy i rozbudowy ulicy Wiejskiej projektuje się:

- wykonanie nawierzchni drogi gminnej z kostki betonowej oraz płyt ażurowych,
- budowę zjazdu o nawierzchni z kostki betonowej,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### Podstawowe parametry ulicy Wiejskiej

- Jezdnia: dwupasowa, dwukierunkowa
- Długość odcinka: 127,03m
- Klasa techniczna: D
- Prędkość do projektowania:  $V_{dp}=30$  km/h
- Szerokość jezdni: 3,0-3,5m
- Szerokość zjazdu: 7,66m
- Pochylenie poprzeczne jezdni: 2% (daszkowe lub jednostronne)

Projektowany odcinek ulicy jest długość 127,03m. Projektuje się wykonanie nowej nawierzchni jezdni z kostki betonowej od km 0+000.00 do km 0+056.71 o szerokości 3.5m oraz z płyt ażurowych od km 0+056.71 do km 0+127.03 o szerokości 3.0m. Pochylenie poprzeczne ulicy projektuje się 2% daszkowe lub jednostronne zgodnie z ukształtowaniem terenu.

Po lewej stronie opracowania projektuje się pobocze gruntowe o zmiennej szerokości. Po prawej stronie opracowania projektuje się pobocze gruntowe o zmiennej szerokości, a od km 0+103.09 do km 0+127.03 wzmocnione pobocze o nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi będzie realizowane powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyleń podłużnych i poprzecznych do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej. W ramach inwestycji projektuje się budowę kanalizacji deszczowej w zakresie siec, wpustów deszczowych, przykanalików oraz studni.

Przebieg drogi w planie sytuacyjnym został przedstawiony w części rysunkowej opracowania.

Ukształtowanie trasy w profilu podłużnym zaprojektowano z uwzględnieniem istniejącego ukształtowania terenu, istniejącego zagospodarowania terenów przyległych oraz projektowanej konstrukcji nawierzchni i projektowanych elementów drogi. Początek i koniec odcinka należy dowiązać wysokościowo do stanu istniejącego. Pochylenie podłużne jezdni projektuje się na poziomie od 0,52% do 2,04%. Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się równe 2% daszkowe lub jednostronne.

Początek i koniec odcinka należy dowiązać wysokościowo do stanu istniejącego.

W ciągu ulicy projektuje się budowę nowego zjazd o nawierzchni z kostki betonowej. Krawędzie połączenia jezdni i zjazdu projektuje się wyokrąglić łukiem o promieniu  $R=5,0m$ . Zjazd będzie posiadał jezdnię o szerokości 7,66m. Lokalizacja zjazdów została przedstawiona w części rysunkowej opracowania.

## 5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

W ciągu ulicy Wiejskiej występuje umiarkowane natężenie ruchu drogowego. Dominującą grupę rodzajową stanowią samochody osobowe. Ruch drogowy ma charakter głównie lokalny.

## 6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO

Znaki pionowe należy umieszczać zgodnie z załączonymi rysunkami organizacji ruchu. Należy przestrzegać skrajni poziomej (0,5 m pomiędzy skrajnym elementem oznakowania a krawędzią jezdni) oraz skrajni pionowej (2,0 m pomiędzy powierzchnią gruntu a dolną krawędzią znaku jak również 2,2 m pomiędzy powierzchnią chodnika a dolną krawędzią znaku). Wszystkie istniejące znaki pionowe zlokalizowane w ciągu ulicy Granicznej należy zdemontować i przekazać zarządcy drogi.

Projektowane znaki należą do grupy wielkości znaków małych (M), z wyjątkiem znaków A-7, które projektuje się jako średnie (S). Wszystkie znaki należy wykonać z folii odblaskowej typu 1, z wyjątkiem znaków A-7 i D-6, które powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2. Słupki (konstrukcje wsporcze) znaków projektuje się barwy szarej neutralnej, zabezpieczone przed korozją (cynkowanie, malowanie proszkowe).

Znaki pionowe projektuje się lokalizować za zewnętrzną krawędzią chodnika przyległego do jezdni w odległości najbliższej krawędzi tarczy znaku 0,5-2,0m od krawędzi jezdni. W razie konieczności znaki pionowe należy umieszczać na słupkach giętych zapewniających zachowanie ww. warunku odległości znaku od krawędzi jezdni.

Oznakowanie poziome projektuje się wykonać w technologii cienkowarstwowej.

## 7. UWAGI KOŃCOWE

Zastosowane oznakowanie powinno być zgodne z „Rozporządzeniem 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”.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu drogowego – do 31.12.2028r.