

Stadium dokumentacji:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zadanie:

Modernizacja ulicy Konopnickiej w Pyzdrach

OZNACZENIE GEODEZYJNE DZIAŁKI:

*Województwo: wielkopolskie, powiat: wrzesiński, gmina: Pyzdry,
Obręb: PYZDRY, działki o nr ewid.: 420, 441, 641/1.*

ZAMAWIAJĄCY / INWESTOR:

**Miasto i Gmina Pyzdry
ul. Taczanowskiego 1
62-310 Pyzdry**

Stanowisko	Tytuł, Imię i nazwisko	Uprawnienia bud. nr	Podpis
Projektant w specjalności drogowej:	mgr inż. Dorian Piechowiak	WKP/0296/POOD/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Janikowo, Styczeń 2024 rok

egz.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Karta uzgodnień / zatwierdzeń

II. Opis techniczny

III. Rysunki

1. Plan orientacyjny – (nr 1)
2. Plan sytuacyjny – (nr 2.1)

I. KARTA UZGODNIENÍ
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

dot: Modernizacja ulicy Konopnickiej w Pyzdrach

data	opis	podpis

II. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla oznakowania drogi gminnej ulicy Konopnickiej w m. Pyzdry po wykonaniu jej modernizacji.

Celem opracowania jest wykonanie projektu potrzebnego do zatwierdzenia stałej organizacji ruchu dla przedmiotowej lokalizacji.

2. Zamawiający

Miasto i Gmina Pyzdry
ul. Taczanowskiego 1
62-310 Pyzdry

3. Podstawa opracowania

- 3.1. Zlecenie od Zamawiającego
- 3.2. Podkład mapowy wykonany na podstawie inwentaryzacji
- 3.3. przepisy prawne
- 3.4. umowa z Zamawiającym
- 3.5. podkład mapowy w zapisie elektronicznym
- 3.6. projekt zagospodarowania terenu
- 3.7. projekt budowlano-wykonawczy
- 3.8. przepisy prawne
 - Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2020.256 z późn zm.);
 - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1693 z późn. zm.);
 - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z późn zm);
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz U.201G.124 z późn. zm.);
 - 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 umieszczania na drogach (Dz.U.2019.2311 z późn. zm);
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2017.784);
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.2310 z późn. zm);
 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 06 lipca 2010 r w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz U 2016.143 z późn. zm);

-
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze (Dz.U.2008.132.840 z późn. zm.);
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz.U.2016.1264);

4. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje odcinek drogi gminnej – ulicy Konopnickiej. Zlokalizowana jest ona w terenie zabudowanym, mocno zurbanizowanym. Otoczenie stanowi zwarta zabudowa. Ulica stanowi drogę dwukierunkową o szerokości 9,5m. Projektowane rozwiązania organizacji ruchu STANOWIĄ ODWZOROWANIE ISTNIEJĄCEGO (obowiązującego) STANU / zasady organizujących ruch na przedmiotowym odcinku poprzez wymianę znaku A-7 i uzupełnienie znaków D-1 na skrzyżowaniu ul. Konopnickiej z ul. Targową. Wszystkie elementy stałej organizacji ruchu wraz z ich lokalizacją wskazane są na rysunku – Plan sytuacyjny.

5. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej – ulicy Konopnickiej zlokalizowany jest w terenie zabudowanym, mocno zurbanizowanym. Otoczenie stanowi zwarta zabudowa. Dopuszczalna prędkość na drodze wynosi 50km/h. Na przedmiotowym odcinku drogi występuje znikome natężenie ruchu generowane wyłącznie przez pojazdy dojeżdżające do posesji.

6. Elementy systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu

Na planie sytuacyjnym w skali 1:500 pokazana jest lokalizacja i opis zastosowanych elementów organizacji ruchu: oznakowanie pionowe.

7. Podstawowe wymagania techniczne dotyczące znaków i urządzeń

7.1. Znaki pionowe

- Lokalizacja i opis na planie sytuacyjnym.
- **zastosować nowy znak A-7 (jako wymiana) i dwa znaki D-1 oraz w przypadku demontażu pozostałych znaków należy je ponownie zamontować.**
- w przypadku uszkodzenia znaków podczas demontażu należy zastosować oznakowanie spełniające wymagania:
 - Producent znaków drogowych powinien posiadać dla swojego wyrobu aprobatę techniczną, certyfikat zgodności nadany mu przez uprawnioną jednostkę certyfikującą, znak budowlany „B” i wystawioną przez siebie deklarację zgodności, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury. Folie odbłaskowe stosowane na lica znaków drogowych powinny posiadać znak CE lub aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę oraz odpowiednią deklarację zgodności wystawioną przez producenta. Nie wymaga się oddzielnych aprobat technicznych dla transparentnych farb sitodrukowych, transparentnych kolorowych folii ploterowych i innych wykorzystywanych do wykonania kolorowych powłok lica znaku i stanowiących jego treść. Wybór tych materiałów będzie zgodny z zaleceniami producenta użytej folii odbłaskowej w zakresie ujętym w odpowiedniej aprobacie. Słupki, blachy i inne elementy konstrukcyjne powinny mieć deklarację zgodności z odpowiednimi normami.

W załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, podano szczegółowe informacje odnośnie wymagań dla znaków pionowych

- Materiały użyte na lico, tarcze znaków i tablic, elementy konstrukcyjne, a także na wykończenia znaku muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatur, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływanie chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) – przez cały okres trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę
- Trwałość znaku powinna być co najmniej równa trwałości zastosowanej folii.
 - Dla lic znaków wykonanych z folii odblaskowej o parametrach typu 1, minimalna trwałość znaków wynosi 7lat. Powyższe wymagania będą obowiązywać w przypadku wykonania tarcz znaków z aluminium. W przypadku wykonania tarcz znaków z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo, minimalna wymagana gwarantowana trwałość znaków wynosi 5 lat.
 - Dla lic znaków wykonanych z folii odblaskowej o parametrach typu 2, minimalna trwałość znaków wynosi 10 lat. Powyższe wymagania będą obowiązywać w przypadku wykonania tarcz znaków z aluminium. W przypadku wykonania tarcz znaków z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo, minimalna wymagana gwarantowana trwałość znaków wynosi 7 lat
 - Dla lic znaków wykonanych z folii odblaskowej pryzmatycznej o parametrach typu 3, minimalna trwałość znaków wynosi 12 lat. Powyższe wymagania będą obowiązywać w przypadku wykonania tarcz znaków z aluminium. W przypadku wykonania tarcz znaków z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo, minimalna wymagana gwarantowana trwałość znaków wynosi 10 lat
- zastosować znaki wielkości jak z demontażu
- do wykonania lic znaków należy zastosować folię odblaskową typ 1 z wyjątkiem znaku A-7 którego lico tarczy musi być wykonane z folii typ 2

8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu planowane jest na styczeń 2025 roku. Zależyne jest to od okresu wyłonienia wykonawcy na wykonanie robót.

III. RYSUNKI

1. Plan orientacyjny – (nr 1)
2. Plan sytuacyjny – (nr 2.1)