

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Temat: Budowa drogi wewnętrznej w miejscowości Mikuszewo,
gmina Miłosław
dz. ew. 68, 75

Zamawiający: **GMINA MIŁOŚLAW**
ul. Wrzesińska 19
62-320 Miłosław

Wykonawca: **Acht Sp. z o.o.**
ul. Prosta 8
62-010 Pobiedziska



lipiec 2023 r.

SPIS TREŚCI

I.	UZGODNIENIA PROJEKTU	3
1.	Karta uzgodnień/zatwierdzeń	3
II.	DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE	4
1.	Oświadczenie	4
III.	OPIS TECHNICZNY	5
1.	Dane ogólne	5
2.	Podstawa opracowania	5
3.	Stan istniejący drogi w planie	5
4.	Stan projektowany	5/6
5.	Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	6
6.	Uwagi końcowe	6
III.	RYSUNKI TECHNICZNE	7
1.	Plan orientacyjny (rys. nr 1 PSOR)	8
2.	Plan organizacji ruchu (rys. nr 2 PSOR)	9

I. KARTA UZGODNIENÍ / ZATWIERDZENÍ

II. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE

1. Oświadczenie

OŚWIADCZENIE

W świetle Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020r poz. 110 ze zm.),
niniejszym oświadczam, że projekt organizacji ruchu dla inwestycji pn.:

**„Budowa drogi wewnętrznej w miejscowości Mikuszewo, gmina Miłosław
dz. ew. 68, 75”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Projekt został sporządzony w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Michał Walkowiak

Lidia Kanak

lipiec 2023 r.

III. OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne

♦ Obiekt:

Droga wewnętrzna zlokalizowana w miejscowości Mikuszewo, gmina Miłosław na działkach ewidencyjnych 68, 75 obręb Mikuszewo, od zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 441 do zjazdu w drogę gminną 401028P.

♦ Cel:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu w zakresie oznakowania pionowego drogi wewnętrznej na odcinku objętym budową utwardzonej jezdni to jest w obszarze zjazdu w drogę wojewódzką nr 441.

Opracowanie projektu stałej organizacji ruchu w uzgodnieniu/zatwierdzeniu z Burmistrzem Gminy Miłosław jako organem zarządzającym ruchem dla dróg wewnętrznych na terenie Gminy Miłosław.

2. Podstawa opracowania

- ♦ Mapa sytuacyjna w skali 1:500
- ♦ Wizja w terenie wykonana przez autora opracowania projektu organizacji ruchu.
- ♦ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2020 poz. 110 ze 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 poz. 2311)
- ♦ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784)

3. Stan istniejący drogi w planie

Droga wewnętrzna zlokalizowana jest w centralnej części Mikuszewa. Droga obsługuje ruch związany z obsługą przyległych posesji. Przebieg drogi od zjazdu w drogę wojewódzką nr 441 do zjazdu w drogę gminną 401028P.

Jezdnia drogi częściowo wzmocniona kamieniem na odcinku od zjazdu w drogę wojewódzką dalej w kierunku zabudowań na odcinku około m100 m, pozostały odcinek opracowania jezdni niewydzielona gruntowa z nieumocnionymi dojazdami do posesji.

Ulice wyposażone w oświetlenie drogowe.

W działkach drogowych znajduje się: sieć wodociągowa, teletechniczna, napowietrzne linie energetyczne.

Na drodze stwierdza się brak kanalizacji deszczowej..

4. Stan projektowany

4.1. Stan projektowany drogi

Zamierzenie inwestycyjne związane jest z budową układu komunikacyjnego w zakresie drogi wewnętrznej, odcinek od zjazdu w drogę wojewódzką nr 441 z wyłączeniem obszaru zjazdu w pasie drogowym drogi wojewódzkiej do końca zabudowań zlokalizowanych wzdłuż drogi wewnętrznej, długość odcinka 410,08m.

W ramach inwestycji związanej z budową odcinka w/w drogi, przewiduje się wykonanie rozbiórek istniejącego odcinka nawierzchni utwardzonej kamieniem, roboty ziemne związane z korytowaniem pod warstwy konstrukcyjne jezdni, budowę jezdni i zjazdów indywidualnych oraz wykonanie poboczy umocnionych z kruszywa łamanego.

Kilometrację roboczą odcinka drogi poprowadzono w następujący sposób:

- 0+000 – 0+410,08 – od krawędzi wykonanego zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 441 do końca zabudowań, do zjazdu w drogę wewnętrzną na działce nr ewid. 83 obręb Mikuszewo. W ramach inwestycji zaprojektowano budowę jezdni z betonu asfaltowego i zjazdów z kostki brukowej. Zaprojektowano jezdnię o stałej szerokości 4m oraz obustronne pobocza gruntowe umocnione kruszywem łamanym o szerokości 0,75m.

4.2. Stan projektowany oznakowania

Projektowane oznakowanie wskazano na rysunku nr 2PSOR. Ze względu na kategorię drogi – wewnętrzna, zaprojektowano na zjeździe z drogi oznakowanie znakami D-46 i D-47. Projektowane oznakowanie nie ingeruje w pas drogowy drogi wojewódzkiej.

5. Oznakowanie pionowe

Do wykonania tarcz projektowanych znaków należy stosować blachy stalowe, obustronnie ocynkowane ogniowo. Tarcze znaków muszą posiadać podwójnie zagięte krawędzie na całym obwodzie. Tylne powierzchnie tarcz muszą być zabezpieczone przed procesami korozji ochronnymi powłokami chemicznymi oraz powłoką lakierniczą barwy szarej. Wszelkie materiały przeznaczone do łączenia i mocowania znaków do konstrukcji wsporczych muszą być zabezpieczone przed korozją metodą ocynkowania ogniowego. Elementy łączeniowe w postaci śrub, nakrętek i podkładek sprężystych będą pokryte powłokami antykorozyjnymi o klasie odpowiadającej stali kwasoodpornej. Nie dopuszcza się stosowania elementów gumowych jako elementów łącznikowych.

Znaki drogowe odblaskowe należy wykonać przez oklejenie tarczy znaku materiałem odblaskowym. Właściwości folii odblaskowej (odbijającej powrotnie) powinny spełniać wymagania określone w aprobacie technicznej. Folia odblaskowa użyta do wykonania lica znaku powinna wykazywać pełne związanie z tarczą znaku przez cały okres wymaganej trwałości znaku. Niedopuszczalne są lokalne niedoklejenia, odklejania, złuszczenia lub odstawanie folii na krawędziach tarczy znaku oraz na jego powierzchni.

Oznakowanie należy umieścić nie bliżej niż 0,5 m od utwardzonej krawędzi drogi (jezdni, utwardzone pobocze, opaska) tak, aby zachowana była skrajnia drogowa. Wysokość umieszczenia znaków: - min. 2,00 m od przyległego poziomu drogi – w miejscach niewystępowania ruchu pieszego; - min. 2,20 m od przyległego poziomu drogi, lub w przypadku występowania chodnika od poziomu jego nawierzchni – w miejscach występowania ruchu pieszego. W przypadku znaków nakazu C-9, C-10 zlokalizowanych na azylach należy je umieszczać bezpośrednio nad urządzeniami bezpieczeństwa ruchu np. U-5a. Przy wymiarowaniu ustawiania oznakowania należy odpowiednio przyjmować zewnętrzną krawędź tarczy oraz/lub spód tarczy znaku, przy umieszczaniu więcej niż jednego znaku na jednym słupku minimalną wysokość mocowania tarczy znaku ustala się dla znaku montowanego najniżej. Minimalna odległość pomiędzy kolejnymi znakami nie może być mniejsza niż 10 m. Tablice znaków umieścić na słupkach okrągłych z rur ocynkowanych średnicy 60 mm, zakotwionych sztywno w celu uniemożliwienia obrócenia, wyjęcia znaku. Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5° w kierunku jezdni na odcinkach prostych, na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

5. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Stala organizacja ruchu opracowana na podstawie niniejszego projektu zostanie wprowadzona do dnia 31.12.2024 r. O terminie wprowadzenia stałej organizacji ruchu należy poinformować odpowiednie organy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6. Uwagi końcowe

Sposób umieszczania, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2019.1417).

Szczegółowe rozmieszczenie projektowanego oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na rysunku 2 PSOR, który to jest integralną częścią projektu organizacji ruchu.

Projektował: Michał Walkowiak

Opracował: Lidia Kanak

III. RYSUNKI TECHNICZNE

- ◆ Plan orientacyjny - skala 1:25000
- ◆ Plan organizacji ruchu – skala 1:500

rysunek nr 1 PSOR

rysunek nr 2 PSOR