

Zakład Budowlany Adam Szymański

14-200 Ława, ul. Rolna 34

tel./fax 89 648 71 96

tel. 505 102 476, 502 932 575

e-mail: szymanskiilawa@gmail.com

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa przedsięwzięcia: **Przebudowa drogi Nick - Biernaty**

Lokalizacja: **Nick, dz. nr 67, 64 obręb: 0015 - Nick, dz. nr 63 obręb: 0003 -
Biernaty,
gm. Lidzbark, pow. działdowski**

Inwestor: **Miasto i Gmina Lidzbark
ul. Sądowa 21
13-230 Lidzbark**

Jednostka proj.: **Zakład Budowlany Adam Szymański, Ława, ul. Rolna 34**

Opracował:

marzec 2019

SPIS TREŚCI

I. Opinie do projektu

II. Opis techniczny

1. Przedmiot i cel opracowania
2. Inwestor
3. Podstawa Opracowania
4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień
6. Opis organizacji ruchu
7. Warunki techniczne dla znaków
8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

III. Część rysunkowa

1. Plan Orientacyjny w skali 1:5 000
2. Plan Sytuacyjny w skali 1:500

KARTA UZGODNIENÍ
do projektu stałej organizacji ruchu
”Przebudowa drogi Nick - Biernaty”

1.

data:

(pieczęć i podpis organu opiniującego)

(data uzgodnienia)

2.

data:

(pieczęć i podpis organu opiniującego)

(data uzgodnienia)

3.

data:

(pieczęć i podpis organu opiniującego)

(data uzgodnienia)

I. Opis Techniczny

1. Przedmiot i cel opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji zadania inwestycyjnego pn. "Przebudowa drogi Nick - Biernaty".

2. Inwestor / Organizator

- Miasto i Gmina Lidzbark
ul. Sądowa 21, 13-230 Lidzbark

3. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jednolity tekst: Dz. U z 2017 r., poz. 2222 z późn. zm.).
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst: Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 z późn. zm.).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (jednolity tekst: Dz. U z 2017 r., poz. 784).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (jednolity tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).
- Wizji lokalnej i pomiarów w terenie.
- Uzgodnień z Inwestorem.

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Szczegółowy przebieg drogi, w obrębie której planuje się wprowadzenie stałej organizacji ruchu przedstawiony został na załączonym do niniejszego opracowania szkicu sytuacyjnym.

Ciągi komunikacyjne ujęte w projekcie organizacji ruchu:

- droga gminna, dojazdowa – dz. nr 67 obr. 0015 - Nick, dz. nr 63 obr. 0003 - Biernaty, gm. Lidzbark, pow. działdowski
- droga powiatowa – dz. nr 64 obr. 0015 - Nick, gm. Lidzbark, pow. działdowski

Charakterystyka ruchu na drodze:

Obszar opracowania charakteryzuje się małym natężeniem ruchu.

Po zrealizowaniu inwestycji pn. ” Przebudowa drogi Nick - Biernaty” droga zyska nawierzchnię asfaltową o szer. 5 m.

5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień

Nie przewiduje się występowania zagrożeń przy wprowadzaniu oraz obowiązywaniu stałej organizacji ruchu.

6. Opis organizacji ruchu

W związku z projektowanym wykonaniem nawierzchni asfaltowej oraz zamiarem podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji w/w zadania inwestycyjnego, niezbędnym jest zastosowanie oznakowania pionowego.

Szczegóły dotyczące stałej organizacji ruchu przedstawiono na załączonym planie orientacyjnym w skali 1: 5 000 oraz uzupełniających planach sytuacyjnych.

Przy wprowadzaniu organizacji ruchu należy zastosować następujące oznakowanie pionowe:

1. A-7 „ustąp pierwszeństwa” - 1 szt.
2. A-7 „ustąp pierwszeństwa” - 1 szt. (z tabliczką T-01 „tabliczka wskazująca odległość znaku od miejsca niebezpiecznego)
3. D-1 „droga z pierwszeństwem” - 2 szt.
4. D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem” - 1 szt.
5. B-33 „ograniczenie prędkości (40km/h)” - 2 szt.
6. B-34 „koniec ograniczenia prędkości (40km/h)” - 1 szt.
7. A-30 „inne niebezpieczeństwo” - 1 szt. (z tabliczką „koniec nawierzchni”)

Istniejące oznakowanie pionowe:

1. D-15 „przystanek autobusowy” - 1 szt. - znak istniejący

7. Warunki techniczne dla znaków

Znaki drogowe należy wykonać zgodnie z wymaganiami technicznymi i wzorami graficznymi zawartymi w niniejszym opracowaniu.

- Znaki pionowe umieścić w poboczu z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (jednolity tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).

- Tarcze znaków winny być wykonane z blachy ocynkowanej (grubości min. 1,5 mm) zaginanej krawędziowo.

- Tarcze znaków montować na wysokości 2m od trawnika do dolnej krawędzi lica znaku. Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.

Dokładną lokalizację oznakowania pionowego ilustruje (graficzny) projekt organizacji ruchu.

- Tylne strony tarcz znaków winny być zabezpieczone matową farbą nie odblaskową barwy ciemnoszarej, o grubości powłoki min. 30 mikronów

- Folia odblaskowa II generacji użyta do wykonania lica znaku powinna posiadać 2-letni czas trwałości oraz wykazywać pełne związanie z tarczą znaku przez cały ten okres. Każdy powtarzalny symbol znaku powinien być wykonany metodą sitodruku.

- Każdy znak drogowy powinien posiadać tabliczkę informacyjną, zawierającą następujące dane:

- a) nazwę wytwórcy,

- b) datę produkcji,

- c) oznaczenie dotyczące parametrów odblaskowych lica znaku,

- d) nr certyfikatu ITS Warszawa, upoważniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa

- Znaki winny być przymocowane do słupków stalowych (z rur o średnicy ~ 50 mm), stabilizowanych w wykopie.
- Tarcze znaków zważywszy na kategorię drogi winny być wielkości małej (M).

Sposób umieszczania znaków:

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu inwestor / zarządca drogi zobowiązany jest do utrzymania oznakowania w stałej czystości oraz odpowiednim stanie technicznym. W przypadku uszkodzenia znaku należy bezzwłocznie wymienić go na nowy. Znaki należy montować na stabilnych podstawach wykluczających jego wywrócenie lub zmianę przepisowego położenia.

8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

- 29 listopad 2019 r.

Opracował:

II. Część Rysunkowa

1. Plan Orientacyjny w skali 1:5 000
2. Plan sytuacyjny nr 1 w skali 1:500

Plan orientacyjny

zakres opracowania



lokalizacja skrzyżowania



