

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

TEMAT	BUDOWA ULICY ROLNEJ, KŁOSOWEJ I ŁANOWEJ – PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	DROGA GMINNA PUBLICZNA W MIEJSCOWOŚCI RYCHWAŁ
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA	GMINA RYCHWAŁ OBRĘB RYCHWAŁ POWIAT KONIŃSKI
NAZWA INWESTORA / ADRES INWESTORA	URZĄD GMINY I MIASTA PLAC WOLNOŚCI 16 62-570 RYCHWAŁ

IMIĘ I NAZWISKO PROJEKTANTA	PODPIS	DATA OPRACOWANIA
Artur Szymczak		05. 2023 r.

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU	
Strona tytułowa	str. 1
Spis treści	str. 2
Dokumenty formalno - prawne	str. 3-6
Część opisowa	str. 7-9
Część rysunkowa	str. 10-11
Warunki techniczne umieszczania znaków	str. 12-17

Egz. nr

SPIS TREŚCI

I.	Dokumenty formalno - prawne	str. 3
	1. Opinie	str. 4-6
II.	Część opisowa	str. 7
	1. Opis techniczny	str. 8-9
III.	Część rysunkowa	str. 10
	1. Plan orientacyjny	rys. 1
	2. Plan sytuacyjny – oznakowanie projektowane	rys. 2
	3. Zestawienie oznakowania	str. 11
IV.	Warunki techniczne umieszczania znaków	str. 12-17

I. DOKUMENTY FORMALNO - PRAWNE

KARTY OPINII I USTALEŃ FORMALNO - PRAWNYCH

Dotyczy: Budowa ulicy Rolnej, Kłosowej i Łanowej - Projekt Stałej Organizacji Ruchu

OPINIUJĄCY:

Burmistrz Rychwała

Urząd Gminy i Miasta Rychwał

Plac Wolności 16

62-570 Rychwał

- **opiniuje przedłożony projekt organizacji ruchu:**
 - z następującymi uwagami,
 - bez uwag.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pieczętka ogólna

.....

data

.....

podpis i pieczętka

KARTY OPINII I USTALEŃ FORMALNO - PRAWNYCH

Dotyczy: Budowa ulicy Rolnej, Kłosowej i Łanowej - Projekt Stałej Organizacji Ruchu

OPINIUJĄCY:

Komenda Miejska Policji w Koninie

Wydział Ruchu Drogowego
ul. Przemysłowa 2a
62-510 Konin

- **opiniuje przedłożony projekt organizacji ruchu:**
 - z następującymi uwagami,
 - bez uwag.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pieczętka ogólna

.....

data

.....

podpis i pieczętka

KARTY OPINII I USTALEŃ FORMALNO - PRAWNYCH

Dotyczy: Budowa ulicy Rolnej, Kłosowej i Łanowej - Projekt Stałej Organizacji Ruchu

ZATWIERDZAJĄCY:

Starosta Koniński

Starostwo Powiatowe w Koninie

Al. 1 Maja 9
62-510 Konin

- **opiniuje przedłożony projekt organizacji ruchu:**
 - z następującymi uwagami,
 - bez uwag.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pieczętka ogólna

.....

data

.....

podpis i pieczętka

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. OPIS TECHNICZNY

Dotyczy: Budowa ulicy Rolnej, Kłosowej i Łanowej - Projekt Stałej Organizacji Ruchu

1. Podstawy opracowania

1. Zlecenie Inwestora;
2. Wizja lokalna i wstępne uzgodnienia;
3. Uzgodnienia z zainteresowanymi;
4. Obowiązujące w tym zakresie przepisy i zarządzenia.

2. Zakres opracowania

Zakresem niniejszego opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu w związku z budową ulicy Rolnej, Kłosowej i Łanowej w miejscowości Rychwał. Projekt zawiera część opisową i rysunkową oraz niezbędne uzgodnienia.

3. Charakterystyka drogi i warunków ruchu

Ulica Rolna, Kłosowa, Łanowa :

- droga klasy: D,
- średnio dobowy ruch – brak pomiarów ruch lokalnych do pobliskich zabudowań
- szerokość jezdni 5,0 m,
- przekrój uliczny.

4. Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu

Projekt zmiany stałej organizacji ruchu wynika z budowy ulicy Rolnej, Kłosowej i Łanowej.

5. Organizacja ruchu - stan projektowany

Na początku ulicy Rolnej w km 0+009 strona prawa projektuje się znak D-40 celem oznakowania strefy zamieszkania, w której obowiązuje pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h. Na wyjeździe z ulicy Rolnej w km 0+009 strona lewa projektuje się znak D-41 „koniec strefy zamieszkania”.

Oznakowanie projektowane przedstawiono na rysunku nr 2.

6. Analiza skutków dla uczestników ruchu

Wprowadzone oznakowanie pionowe poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszego na budowanych ulicach jak również ograniczy prędkość w strefie zamieszkania. Wprowadzając organizację ruchu uwzględniono potrzeby wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Nie mniej ponad wszystko niniejszy projekt organizacji ruchu stawia standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także przepisy i wytyczne.

7. Przepisy prawne, wytyczne, katalogi według których został opracowany projekt organizacji ruchu:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022r. poz.988 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 2310)

- Załączniki nr 1 -4 do Rozporządzenia 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. z 2019 r. 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)

8. Podstawowe wymagania dotyczące oznakowania

8.1. Oznakowanie pionowe :

- projektowane znaki drogowe wykonać odblaskowe z folii I generacji wielkość małe,
- słupki do znaków z rur stalowych, ocynkowanych o średnicy 60 mm uszczelnione na końcach,
- mocowanie znaków do słupków za pomocą uchwytów ocynkowanych,
- słupki należy zakotwić w blokach betonowych z betonu C12/15.

8.2. Oznakowanie poziome:

- nie dotyczy

9. Zasady prowadzenia prac podczas montażu oznakowania

- Prace należy prowadzić od świtu do zmierzchu w warunkach dobrej widoczności, ale maksymalnie w godzinach od 7:00 - do 17:00,
- Znaki należy ustawić w odległościach zgodnych z załączonym planem sytuacyjnym,
- Przy umieszczaniu w terenie słupków do znaków drogowych pionowych zwrócić uwagę na istniejące uzbrojenie terenu,
- Wszyscy pracownicy prowadzący prace montażowe muszą być wyposażeni w odzież ochronną odblaskową oznakowaną zgodnie z wymogami przepisów szczegółowych w tym zakresie.
- Oznakowanie poziome wykonywać w temp. powyżej 5°C i wilgotności względnej powietrza najwyżej 85%.

10. Warunki realizacji niniejszego projektu

Na 7 dni przed planowanym wprowadzeniem projektu stałej organizacji ruchu poinformować organ zarządzający ruchem – Starostę Konińskiego, właściwy zarząd drogi Burmistrza Rychwała oraz Komenda Miejska Policji w Koninie.

11. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do 31.12.2024 r.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|--|------------------------|
| 1. PLAN ORIENTACYJNY | - rys 1, skala 1:25000 |
| 2. PLAN SYTUACYJNY - OZNAKOWANIE
PROJEKTOWANE | - rys 2 skala 1:500 |
| 3. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA | - str. 11 |

3. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe			
Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
D-40	Projektowany	900 x 600 mm	1
D-41	Projektowany	900 x 600 mm	1

IV. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Wielkości i wymiary znaków drogowych

1.2.1. Wielkości i wymiary

Stosuje się pięć grup wielkości znaków: ostrzegawczych, zakazu, nakazu, informacyjnych oraz kierunku i miejscowości, a mianowicie:

- a) znaki wielkie (W)
 - na autostradach, umieszczane przy jezdniach głównych,
- b) znaki duże (D):
 - na drogach ekspresowych, umieszczane przy jezdniach głównych,
 - na drogach dwujezdniowych poza obszarem zabudowanym,
 - na drogach dwujezdniowych w obszarze zabudowanym, w których dopuszczalna prędkość jest większa niż 60 km/h,
- c) znaki średnie (S):
 - na łącznicach autostrad i dróg ekspresowych,
 - na jednojezdniowych drogach krajowych i wojewódzkich,
 - na drogach powiatowych, z wyjątkiem drogowskazów tablicowych,
- d) znaki małe (M):
 - na drogach gminnych,
 - drogowskazy tablicowe na drogach powiatowych,
- e) znaki mini (MI):
 - na słupkach przeszkodowych i tablicach kierujących,

- na drogach w obszarze zabudowanym, gdy warunki drogowe nie pozwalają na stosowanie znaków większych lub zastosowanie większych znaków pogorszyłoby warunki widoczności pieszych na przejściu dla pieszych,
- na wąskich uliczkach zabytkowych miast.

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi (z wyjątkiem robót prowadzonych w pasie drogowym autostrad, gdzie stosuje się znaki wielkie).

Znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż znaki średnie. Znaki nakazu C-9, C-10, C-11 umieszczane w miejscach przejść dla pieszych, w zależności od warunków widoczności, mogą być stosowane w grupach wielkości niższych niż obowiązujące na danej drodze.

Jeżeli w opisach szczegółowych wymiary znaków lub tabliczek nie są podane w zależności od grupy wielkości znaków, wówczas ten znak występuje tylko w jednej wielkości, przedstawionej na danym rysunku.

W zależności od wielkości znaków podstawowe wymiary dla znaków kategorii A, B, C i D podane są w tabeli 1.1.

Podstawowe wymiary znaków kategorii A,B,C i D

Tabela 1.1. Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D (wymiar podano w mm)

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	wysokość (n = 0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200 + 300 n
duże	D	1050	900	900	900 + 225 n
średnie	S	900	800	600	600 + 150 n
małe	M	750	600	600	600 + 150 n
mini	MI	600	400	400	400 + 100 n

Umieszczanie znaków

1.5.1. Zasady ogólne

Znaki umieszcza się:

- 1) po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu;
- 2) nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu;
- 3) po lewej stronie jezdni:
 - a) samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
 - b) jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
 - c) na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G;
- 4) na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony;
- 5) na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazuje wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku.

Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

1.5.2. Sposób umieszczania znaków

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

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.

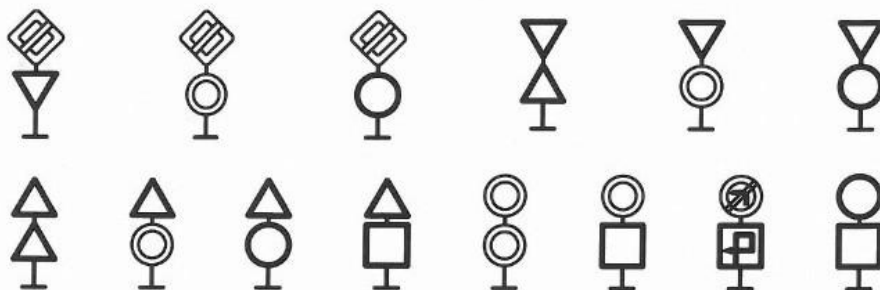
Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Dopuszczalne sposoby rozmieszczenia znaków pokazano na rysunkach: 1.5.1—1.5.4.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.

Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

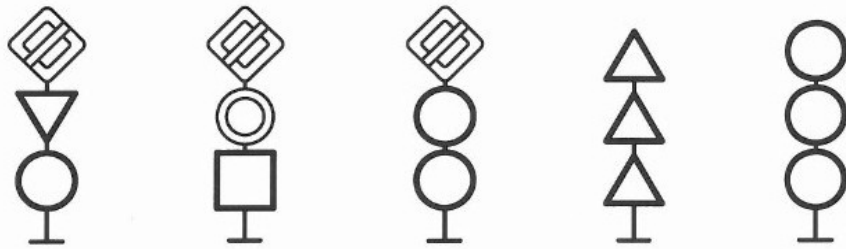
Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na rys. 1.5.5.



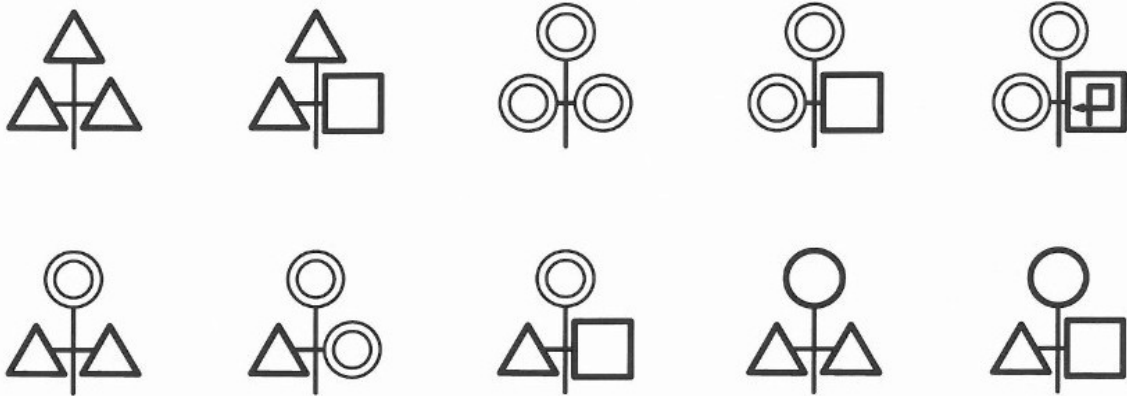
Rys. 1.5.1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



Rys. 1.5.2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

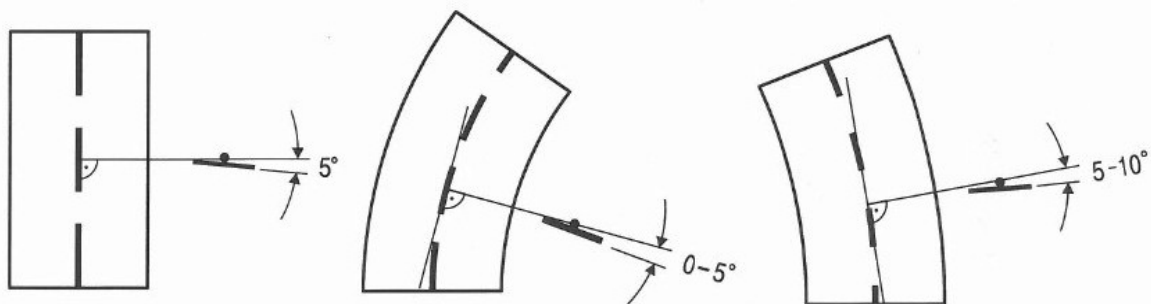


Rys. 1.5.3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



Rys. 1.5.4. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie mieszanym

Rys. 1.5.5. Odchylenie poziome tarczy znaku:



a) na odcinku prostym

b) na łuku poziomym w prawo

c) na łuku poziomym w lewo

1.5.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m (rys. 1.5.6 lit. a). W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- na drogach z poboczami gruntowymi — na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,
- na drogach z poboczami o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) — w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

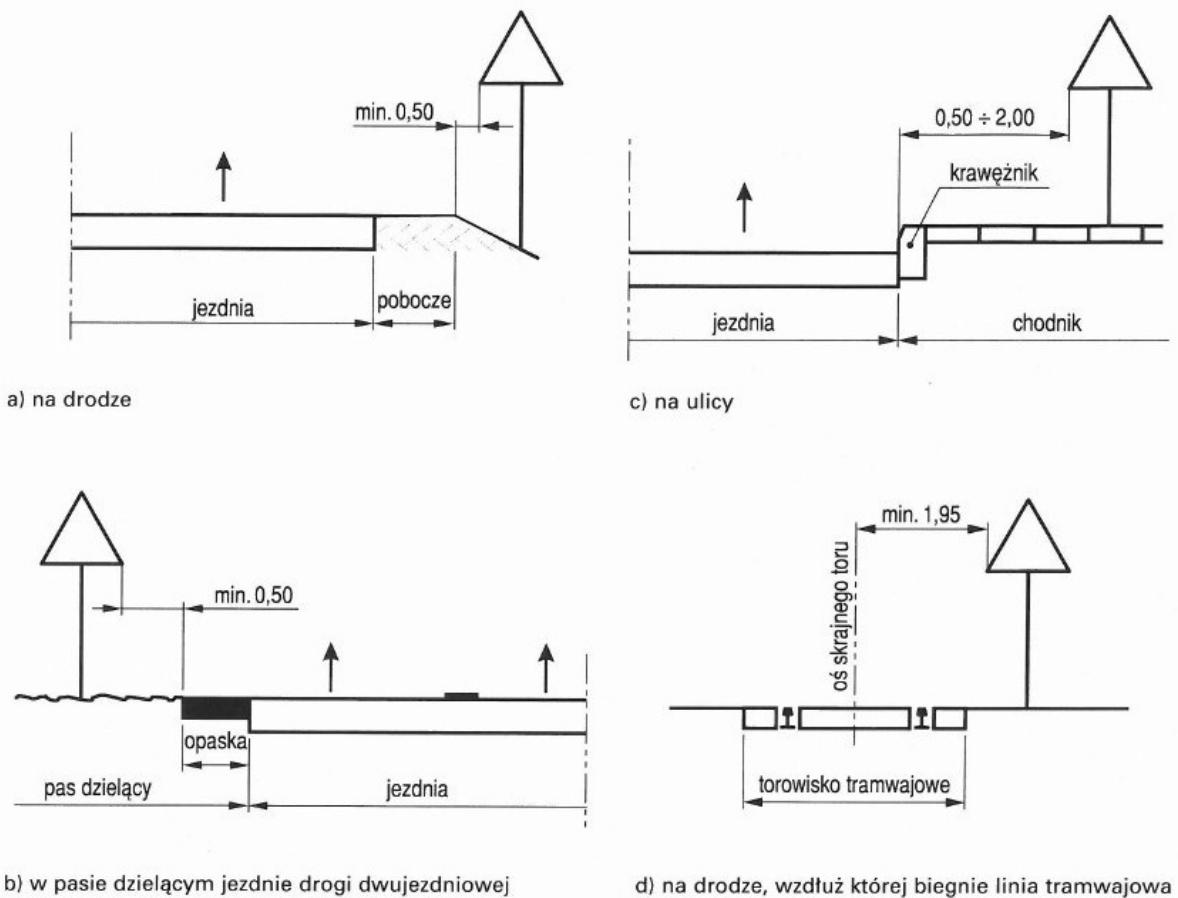
W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni.

Znaki w pasie dzielącym jezdnie dróg dwujezdniowych umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od zewnętrznej krawędzi opaski (rys. 1.5.6 lit. b).

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 — 2,00 m od krawędzi jezdni (rys. 1.5.6 lit. c). Minimalna odległość umieszczenia znaków od osi skrajnego toru linii tramwajowej biegnącej wzdłuż drogi wynosi 1,95 m (rys. 1.5.6 lit. d).

Powyższe odległości nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego; znaki te mogą być umieszczane na jezdni.

Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy (rys. 1.5.6). Odległości znaków od krawędzi jezdni pokazane na rys. 1.5.6 powinny być zachowane również w stosunku do znaków, np. nakazu lub drogowskazów w kształcie strzały, które mogą być umieszczane równoległe do krawędzi jezdni. Odległość mierzy się wówczas do powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczenia znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku

drogowego, które mogą być umieszczane w poziomie nawierzchni jezdni.

Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F, to dolna krawędź niższego położonego znaku znajduje się na wysokości podanej w tabeli 1.11.

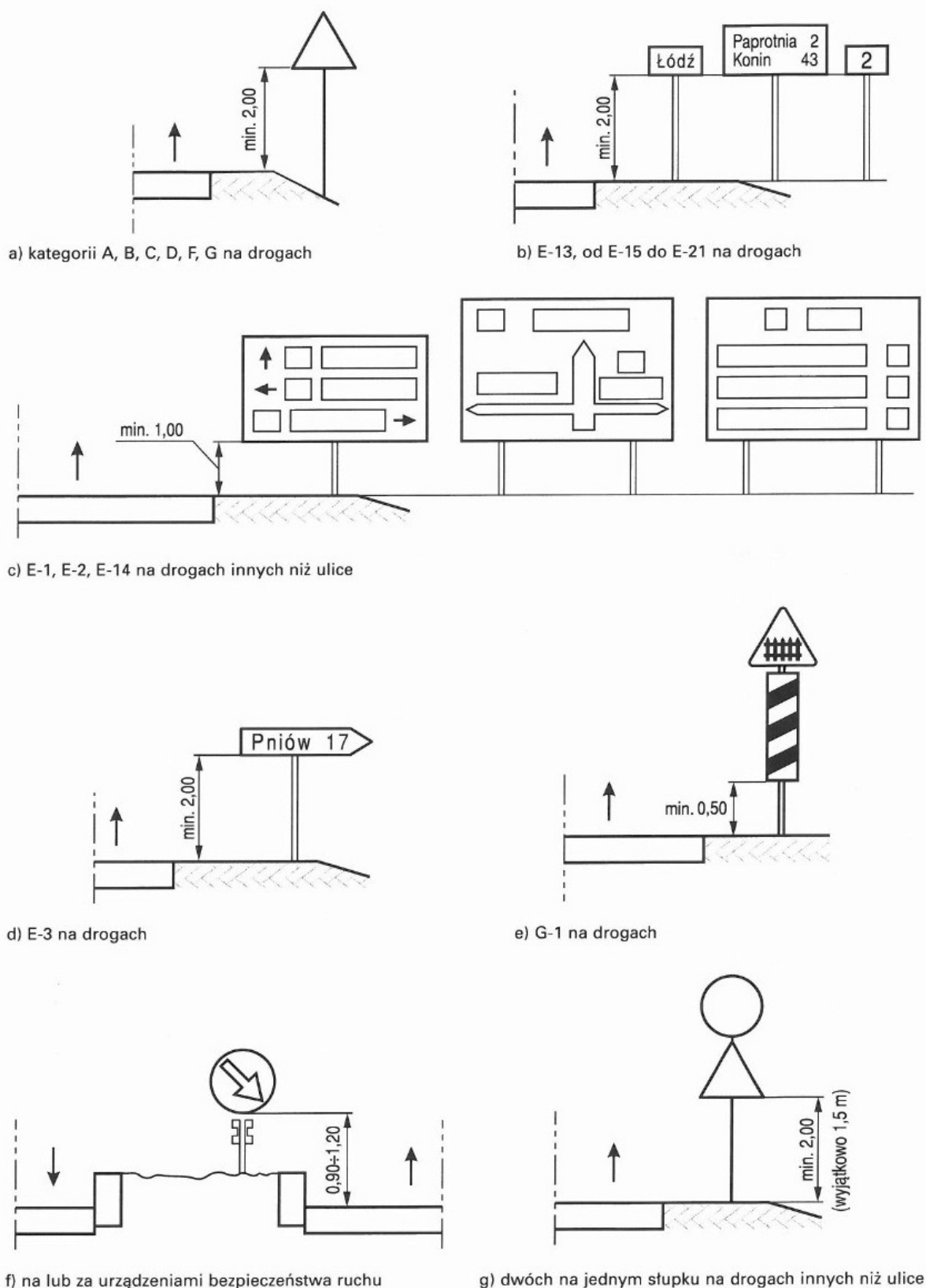
Na ulicach w obszarach zabudowanych przez niższe umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami.

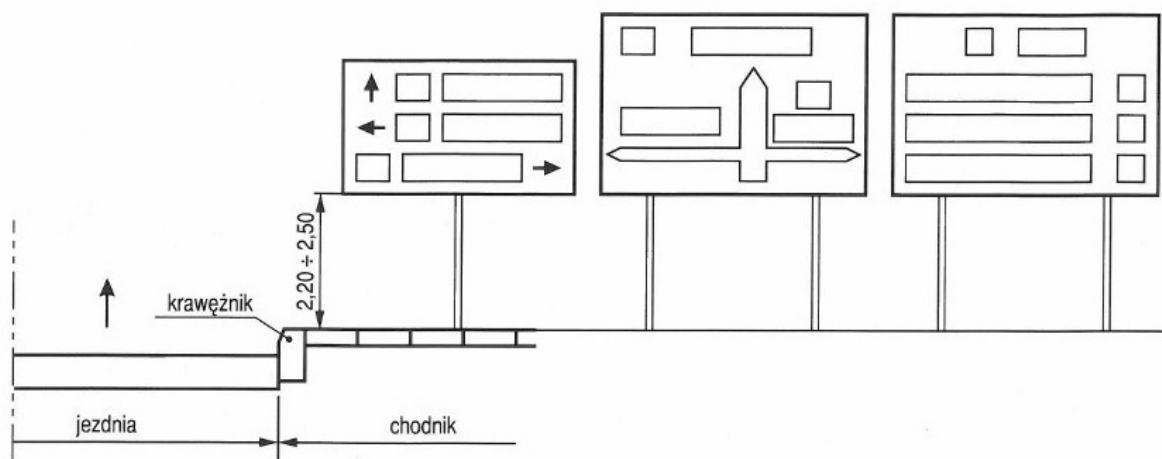
Dopuszcza się umieszczanie znaków D-1 i A-7 wspólnie z sygnalizatorem (rys. 1.5.7 lit. i).

Przy ustalaniu wysokości umieszczenia znaku poza obszarami zabudowanymi oraz w obszarach zabudowanych na drogach niebędących ulicami uwzględnia się dolną krawędź tabliczki znajdującej się pod znakiem. Znaki umieszczane na zaporze lub za zaporą i na tablicach prowadzących nie mogą być umieszczone niżej niż górna krawędź zapory lub tablicy.

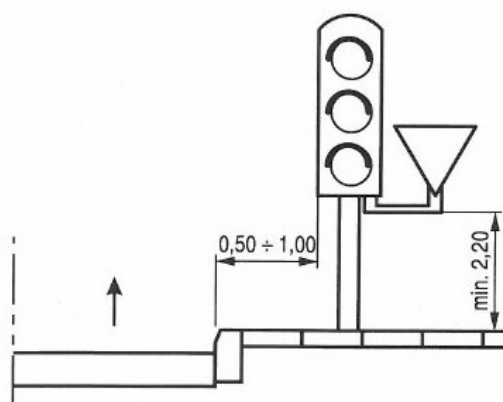
Wysokość umieszczenia dużych drogowskazów w kształcie strzały (E-3) powinna być tak dobrana, aby zapewnić jak najlepszą widoczność drogowskazu, nie pogarszając warunków widoczności na skrzyżowaniu.

Rys. 1.5.7. Wysokość umieszczenia znaków:

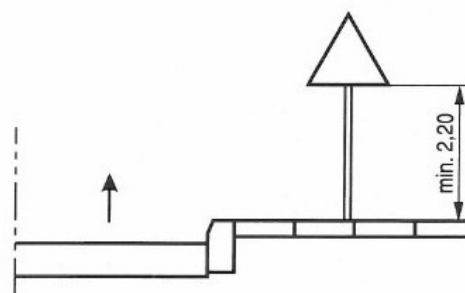




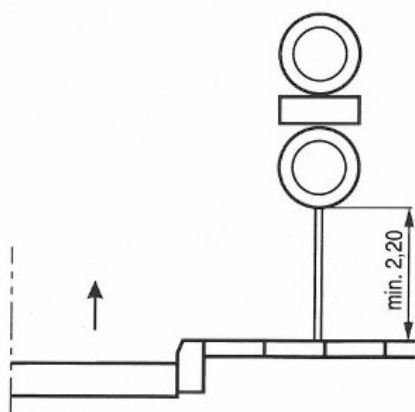
h) E-1, E-2, E-14 na ulicach



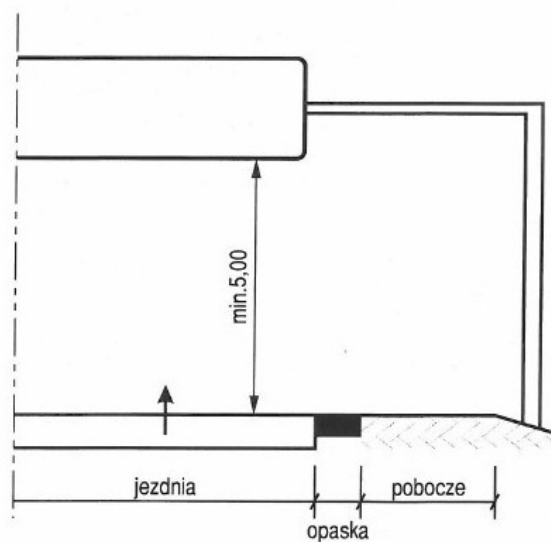
i) wspólnie z sygnalizatorem na ulicach



j) kategorii A, B, C, D, F, G



k) dwóch na jednym słupku na ulicach



l) nad jezdnią