USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR
W BUDOWNICTWIE GRZEGORZ RUDZKI
97-330 Sulejów
ul. Góra Strzelecka 18
kom. 509-481-679
e-mail: grzegorz.rudzki@gmail.com NIP: 771-155-53-16

INWESTOR	**GMINA MOSZCZENICA** **ul. Kosowska 1, 97-310 Moszczenica**
TEMAT/PRZEDMIOT OPRACOWANIA	**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ NR 110253E RELACJI RĘKORAJ - KOSÓW**
ADRES OBIEKTU	Nazwa jednostki ewidencyjnej: **GMINA MOSZCZENICA_ 101006_2** Numery działek i obrębów ewidencyjnych: ▪ **409 obręb 0026 Rękoraj Dobra, 865/1 obręb 0016 Kosów 81 OBRĘB 0014 MNISZKÓW;**
FAZA OPRACOWANIA	**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**
BRANŻA	**DROGOWA**
PROJEKTANT	**mgr inż. Grzegorz Rudzki** **upr. nr NB.IV.7342/22/98**
DATA OPRACOWANIA	**MAJ, 2025 r.**

SPIS TREŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA .....

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....

A. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi gminnej nr 110253E relacji Rękoraj – Kosów w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt obejmuje docelowe, stałe oznakowanie na projektowanym odcinku.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Do opracowania projektu organizacji ruchu wykorzystano następujące opracowania:

1) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990. 2244, 2322, z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579, 1818, 2020, 2202; z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087, 1517);
2) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity - Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z 2019 r. poz. 698, 730, 1495, 1716, 1815, 2020);
3) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawne warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r., póz, 430);
4) Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.);
5) 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. Nr 220 z dn. 23 grudnia 2003 r., poz. 2181, z późn. zm.);
6) 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. poz. 1314 z dnia 7 września 2015 r.);
7) Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załącznik do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.;
8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tymi urządzeniami (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn.zm.);
9) Materiały i uzgodnienia z Inwestorem;
10) Umowa zawarta z Inwestorem.

3. LOKALIZACJA

Droga gminna nr 110253E na odcinku od ul. Północnej w Kosowie (bez skrzyżowania) w kierunku północnym do działek drogowych 408 i 439 obr. 0026 Rękoraj Dobra, długość odcinka 640 m.

4. CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU DROGOWEGO

Droga gminna na omawianym odcinku Rękoraj - Kosów jest jedno jezdniowa. W chwili obecnej nawierzchnia przedmiotowej drogi posiada nawierzchnię częściowo ulepszoną destruktem bitumicznym o szerokości ok. 3,0 - 4,0 m. W ciągu drogi przebiegają odcinkowo przydrożne rowy odwadniające pas drogi. Droga na przedmiotowym odcinku przebiega w terenie niezabudowanym.

W pasie drogowym inwestycji na mapie do celów projektowych występuje podziemna i naziemna infrastruktura techniczna.

Droga na tym odcinku posiada istniejące oznakowanie pionowe, przedstawione w części rysunkowej.

Na tym odcinku drogi natężenie ruchu pojazdów jest niskie, natomiast ruch pieszych jest znikomy.

5. ROZWIAZANIA PROJEKTOWE

5.1 UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

W wyniku przebudowy nie przewiduje się zmiany oznakowania. Przebudowa nie zmieni znacznie ukształtowań geometrycznych trasy, a jedynie poprawi komfort ruchu na odcinku.

Wykonanie inwestycji spowoduje podniesienie bezpieczeństwa w obrębie dostępu do działek przyległych poprzez umożliwienie płynnego skrętu jak i wyjazdu.

Odpowiedzialnym za oznakowanie jest zarządca drogi: Gmina Moszczenica.

Istniejące oznakowanie, należy zlokalizować tak, aby nie utrudniało widoczności na drodze.

Znaki przewiduje się do wymiany na nowe.

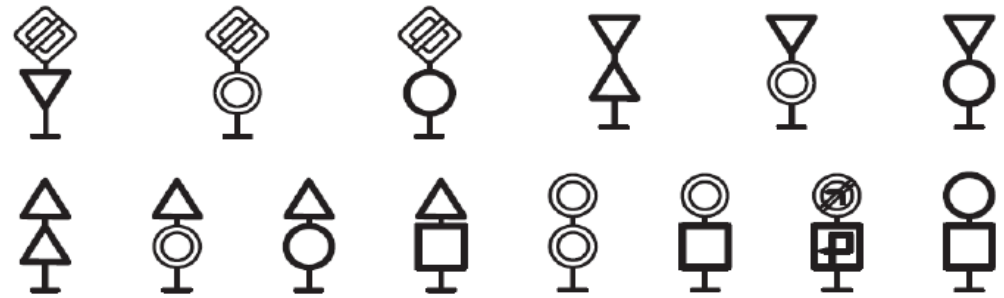
5.2 WARUNKI TECHNICZNE DO OZNAKOWANIA

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni oraz na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony. Znaki umocowuje się je na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach,

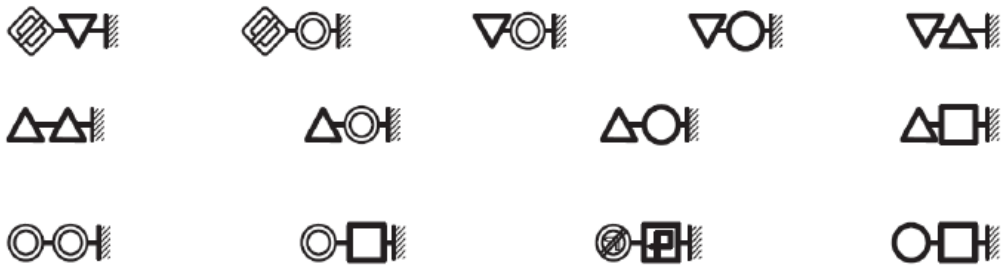
wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny (rury stalowe ocynkowane Ø60,3mm).

Wszystkie materiały muszą posiadać niezbędne dokumenty dopuszczające je do stosowania w drogownictwie.

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

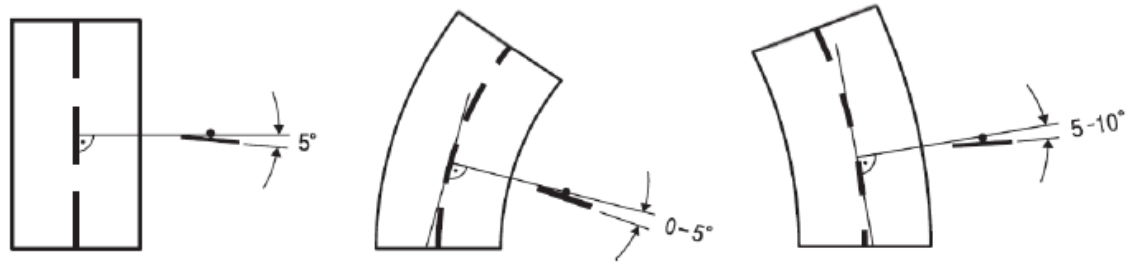


Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5˚ w kierunku jezdni. Jeżeli znaki umieszczone są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku

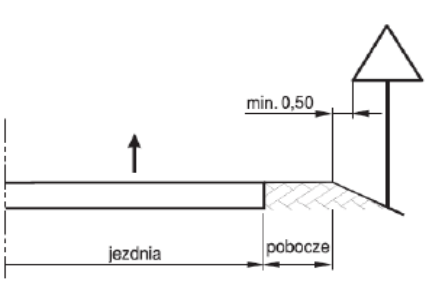


na odcinku prostym na łuku poziomym w prawo na łuku poziomym w lewo

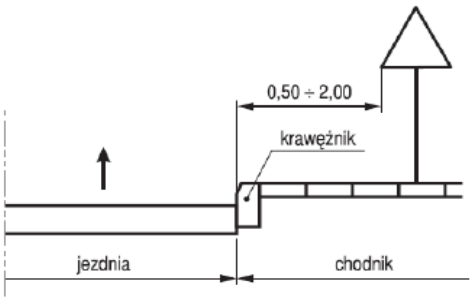
Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

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

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 m 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, co przedstawiają poniższe rysunki.



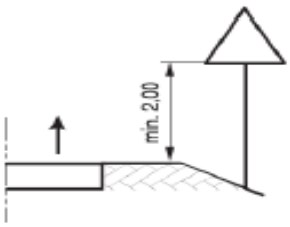
na drogach



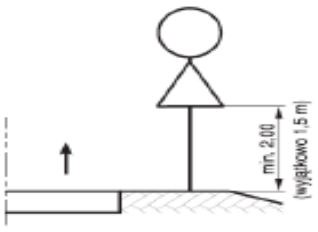
na ulicach

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

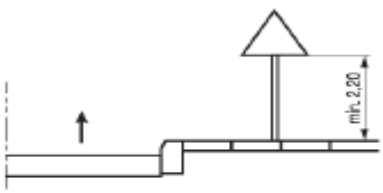
Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) pokazano na poniższych rysunkach i mierzy się od poziomu dolnej krawędzi tarczy.



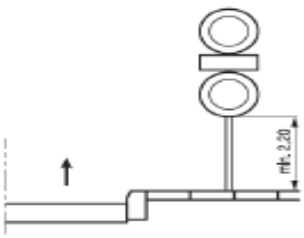
na drogach



na drogach innych niż ulice



na ulicach



na ulicach

Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości pokazanej na powyższych rysunkach.

Na ulicach w obszarach zabudowanych przez niżej umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami. Przy ustalaniu wysokości umieszczenia znaku poza obszarami zabudowanymi oraz w obszarach zabudowanych na drogach nie będących 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.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości, co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi.

5.3 ZESTAWIENIE ZNAKÓW DROGOWYCH OZNAKOWANIA PIONOWEGO

L.p.	Oznaczenie	Ilość znaków [szt.]	Stan
1	**D-1**	**2**	**Istniejące/do wymiany**
2	**E-17**	**1**	**Istniejące/do wymiany**
3	**E-18**	**1**	**Istniejące/do wymiany**

7. TERMIN PROWADZENIA ROBÓT

Data wprowadzenia docelowej organizacji ruchu – IV kwartał 2025 r.

8. ZALECENIA KOŃCOWE I UWAGI

Wszystkie stosowane znaki pionowe należy zastosować w grupie **wielkości „średnie”.** Stosować tarcze znaków podwójnie zawijane, malowane proszkowo, o licach **z folii II generacji**. Tył tarczy znaków pionowych w kolorze RAL 7016. Tarcze znaków pionowych mocować tak, aby ich dolne krawędzie znajdowały się na wysokości min. 2.5 metra. Elementy mocowania winny być ocynkowane.

Pracownicy pracujący w pasie drogowym powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze.

Teren prac w godzinach wieczornych powinien być odpowiednio oświetlony.

Przy prowadzeniu robót należy wybrać technologię i organizację umożliwiającą najkrótszy termin wykonania prac. Pozostałe elementy należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP na czas prowadzenia robót.

W razie potrzeby w gestii wykonawcy robót w przypadkach nieujętych w niniejszym opracowaniu leży odpowiednie zabezpieczenie ruchu pojazdów i pieszych.

Zajęcie pasa nie powinno kolidować w bezpiecznym poruszaniu się pojazdów i pieszych.

Po zakończeniu prac i wprowadzeniu stałej, docelowej organizacji ruchu obszar ich prowadzenia należy pozostawić w czystości i porządku oraz przywrócić otoczenie drogi do stanu pierwotnego.

Projektant

mgr inż. Grzegorz Rudzki

upr. nr NB.IV.7342/22/98

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA