

# PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Temat:** Przebudowa drogi gminnej nr 321001P Promno-Góra,  
gmina Pobiedziska

Inwestor/Zamawiający:

**GMINA POBIEDZISKA**  
**ul. Kościuszki 4**  
**62-010 Pobiedziska**



Wykonawca:

**ACHT Sp. z o.o.**  
**ul. Prosta 8**  
**62-010 Pobiedziska**



wrzesień 2017 r.

## SPIS TREŚCI

<b>I.</b>	<b>UZGODNIENIA PROJEKTU .....</b>	<b>3</b>
1.	Karta opinii i uzgodnień .....	3
<b>II.</b>	<b>DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE .....</b>	<b>4</b>
1.	Oświadczenie .....	4
<b>III.</b>	<b>OPIS TECHNICZNY .....</b>	<b>5</b>
1.	Dane ogólne .....	5
2.	Podstawa opracowania .....	5
3.	Stan istniejący i projektowany drogi w planie .....	5/6
4.	Stan projektowany oznakowania .....	6/7
5.	Termin wprowadzenia .....	7
6.	Uwagi końcowe .....	7
<b>III.</b>	<b>RYSUNKI TECHNICZNE .....</b>	<b>8</b>
1.	Plan orientacyjny (rys. nr 1) .....	9
2.	Plan organizacji ruchu (rys. nr 2.1, 2.2, 2.3) .....	10-12

**I. KARTA UZGODNIEŃ I OPINII**

## **II. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE**

### **1. Oświadczenie**

#### **OŚWIADCZENIE**

W świetle art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz.U. Nr 207, poz. 2016 z 2003 r. z późn. zm.) niniejszym oświadczam, że projekt organizacji ruchu docelowy dla inwestycji pn.:

**„Przebudowa drogi gminnej nr 321001P Promno-Góra, gmina Pobiedziska”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi i obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej.

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

Michał Walkowiak

Lidia Kanak

wrzesień 2017 r.

### III. OPIS TECHNICZNY

#### 1. Dane ogólne

♦ **Obiekt:**

Przedmiot niniejszego opracowania stanowi oznakowanie drogi gminnej nr 321001P Promno-Góra na odcinku od miejscowości Góra do miejscowości Promno wraz z oznakowaniem skrzyżowania w/w drogi z drogą powiatową nr 2409P w miejscowości Promno.

♦ **Cel:**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w zakresie prawidłowego oznakowania pionowego i poziomego drogi gminnej nr 321001P w związku z przebudową odcinka drogi.

Opracowanie projektu stałej organizacji ruchu w uzgodnieniu/zatwierdzeniu ze Starostą Poznańskim oraz po zaopiniowaniu przez Urząd Miasta i Gminy w Pobiedziskach w zakresie drogi gminnej oraz Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu i Komendę Miejską Policji w Poznaniu w zakresie skrzyżowania drogi gminnej z drogą powiatową.

♦ **Inwestor:** Gmina Pobiedziska  
ul. Kościuszki 4  
62-010 Pobiedziska

#### 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. 2012, poz. 1137 z późn. zm.).
- ♦ Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170 z 2002 r., poz. 1393, 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. nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181, 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 zarządzaniem (Dz. U. nr 177 z dnia 14 października 2003 r., poz. 1729)

#### 3. Stan istniejący i projektowany drogi w planie.

Długość przebudowywanego odcinka drogi gminnej wynosi 2,668 km. Kilometrażę poprowadzono w osi jezdni, początek kilometrażu przyjęto na granicy skrzyżowania drogi gminnej z drogą powiatową nr 2409P w m. Promno, koniec odcinka przyjęto wg istniejących uwarunkowań drogi w terenie.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną, w miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania i zjazdy.

Droga posiada kategorię ruchu KR2. Na przebudowywanym odcinku poza ruchem samochodów osobowych występuje również ruch pieszych.

Na odcinku objętym inwestycją w obecnym stanie droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni są niezadowalające. Występują liczne uszkodzenia: nierówności, zapadnięcia, wyboje.

W projektowanym rozwiązaniu droga ma szerokość 5,5m – 6,0m z poszerzeniami, wyłukowania włączeń /zjazdów/ mają promień 6,0m, ukosowania zjazdów indywidualnych zaprojektowano jako 1:1.

Chodnik wzdłuż fragmentu drogi ma szerokość zmienną, dochodzącą do 2,0m.

### Przyjęte parametry projektowe

Dla projektowanej ulicy przyjęto następujące parametry techniczne:

- kategoria:	droga gminna
- klasa techniczna drogi:	L
- przekrój:	półuliczny i drogowy
- prędkość projektowa	Vp = 50km/h
- kategoria ruchu:	KR 2

Parametry przekroju poprzecznego

ilość pasów ruchu:	2 pasy ruchu
szerokość jezdni:	5,5 - 6,0m
pochylenie poprzeczne jezdni	2%
szerokość chodnika:	2,0m

## 4. Stan projektowany oznakowania

- ◆ Oznakowanie pionowe
- ◆ Oznakowanie poziome
- ◆ Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

### 4.1. Oznakowanie pionowe

Do oznakowania pionowego należy używać znaków z grupy średnich „S” na podkładzie z folii odblaskowej II generacji. Do wykonania tarcz projektowanych znaków należy stosować blachy stalowe, obustronnie ocynkowane ogniowo. Tarcze znaków muszą posiadać podwójnie zagięte krawędzie na całym obwodzie. Tylne powierzchnie tarczy 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. Folie odblaskowe użyte do wykonania lica znaku powinny 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. 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.

### 4.2. Oznakowanie poziome

Do oznakowania poziomego należy stosować materiały do znakowania cienkowarstwowego - farby rozpuszczalnikowe, wodorozcieńczalne i chemoutwardzalne nakładane warstwą grubości od 0,4 mm do 0,8 mm, mierzoną na mokro. W celu uzyskania widzialności oznakowania w nocy oznakowanie należy stosować kulki szklane – materiał w postaci przezroczystych, kulistych cząstek szklanych do posypywania lub

narzucania pod ciśnieniem na oznakowanie wykonane materiałami w stanie ciekłym.

- punktowe elementy odblaskowe

#### **4.2. Zestawienie oznakowania**

Zestawienie projektowanego oznakowania pionowego, poziomego przedstawiono w formie tabelarycznej na rysunku nr 2.2 PSOR.

#### **5. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Stała organizacja ruchu opracowana na podstawie niniejszego projektu zostanie wprowadzona do dnia 31.12.2018 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 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.);

Szczegółowe rozmieszczenie projektowanego oznakowania pionowych, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na rysunku 2.1 PSOR, 2.2 PSOR i 2.3 PSOR, który to jest integralną częścią projektu stałej organizacji ruchu. Projektowane oznakowanie pionowe wraz z elementami wchodzącymi w jego skład oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy przyjąć jako fabrycznie nowe. Istniejące oznakowanie, które w związku z wprowadzoną zmianą stałej organizacji ruchu należało będzie przestawić, należy wraz z Zamawiającym ocenić pod kątem jego stanu technicznego, natomiast oznakowanie przewidziane do likwidacji należy zdemontować i zwrócić do Zamawiającego lub po uzgodnieniu z nim przekazać do utylizacji.

O terminie wprowadzenia stałej organizacji ruchu należy poinformować odpowiednie organy zgodnie z uwagami w Kartach uzgodnień.

Projektował: inż. Michał Walkowiak

Opracował: Lidia Kanak

wrzesień 2017 r.

### **III. RYSUNKI TECHNICZNE**

- ♦ Plan orientacyjny skala 1:25000

rysunek nr 1 PSOR

- ♦ Plan organizacji ruchu – skala 1:1000

rysunek nr 2.1 PSOR

rysunek nr 2.2 PSOR

rysunek nr 2.3 PSOR