

„DAN-TOR” spółka z o.o.
14 - 200 Ilawa ul. Kopernika 4c / 22
t e l. kom. 0 793 123 153
e-mail dan-ilawa@wp.pl



egz.1

RODZAJ OPRACOWANIA	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
OBIEKT	Droga gminna Biała Góra-Samplawa-Rakowice
INWESTOR	Gmina Lubawa, Fijewo 73, 14-260 Lubawa
TEMAT	Przebudowa drogi gminnej Biała Góra-Samplawa-Rakowice
ADRES	Działki pod inwestycje 114, 86, 681-obręb Samplawa
BRANŻA	drogowa : CPV - 45 23 31 20-6 Kategoria obiektu budowlanego IV, XXV
PROJEKTANT	inż. Grzegorz Drzycimski uprawnienia bez ograniczeń w specjalności drogowej nr 191/81/OL
ASYSTENT PROJEKTANTA	mgr Daniel Drzycimski

O P I S T E C H N I C Z N Y
stałej organizacji ruchu

1. Zakres robót

- oznakowanie zadania **Przebudowa drogi gminnej Biała Góra-Samplawa-Rakowice**

2. Inwestor: Gmina Lubawa, Fijewo 73, 14-260 Lubawa

3. Podstawa opracowania

- zlecenie od Inwestora
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 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 wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz. U. Nr. 220 poz. 2181)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729)

4. Lokalizacja zadania

Przebudowa drogi gminnej Biała Góra-Samplawa-Rakowice

5. Uzasadnienie wprowadzanych zmian

- oznakowanie istniejącej drogi ma na celu poprawienie bezpieczeństwa ruchu

6. Termin wprowadzenia

- 01.12.2017 r.

7. Stan istniejący dróg

- pas drogowy częściowo zagospodarowany, w granicach pasa znajduje się droga gminna o nawierzchni asfaltowej, gruntowej
- chodnik z kostki betonowej w msc. Samplawa
- zatoka autobusowa – brak
- parkingi – gruntowe
- istniejące zjazdy indywidualne na posesję
- istniejące instalacje podziemne

- **teren zabudowany w msc. Samplawa**
- odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów drogowych, kan. deszczowej
- średnie natężenie ruchu

8. Stan projektowany

Projekt stałej organizacji ruchu ma na celu inwentaryzację istniejącego oznakowania pionowego w przypadku konieczności uzupełnienia jego o konieczne znaki

Widoczność przy zbliżaniu się do skrzyżowania po krzywoliniowym odcinku drogi podporządkowanej jest zachowana

Widoczność przy zbliżaniu się do skrzyżowania po drodze podporządkowanej-ogrodzenia z lewej i prawej strony w polu widoczności

Widoczność przy ruszaniu z miejsca zatrzymania na wlocie drogi podporządkowanej-ogrodzenia z prawej strony w polu widoczności

W związku z powyższym zastosowano znak B-20

9. Projektowane schematy stałej organizacji ruchu

- projektowane znaki wg załącznika
- oznakowanie odblaskowe: typ 1, 2, znaki małe średnie

10. Wykaz oznakowania

10.1. Wykaz istniejącego oznakowania pionowego

- B-20 - szt. 1
- D-1 - szt. 2
- D-6 - szt. 2
- T-27 - szt. 2

10.2. Wykaz istniejącego oznakowania poziomego droga gminna

- P-1e, P-4, P-7a, P-10, P-12, P-13- skrzyżowanie z DK 15

10.3. Wykaz projektowanego oznakowania pionowego

- B-20 - szt. 1 średni typ 2
- B-33 - szt. 1 mały typ 1
- B-36 - szt. 10 mały typ 1
- D-42,43 - szt. 4 mały typ 1
- T-25a - szt. 4 mały typ 1
- T-6b, d - szt. 4 średni, typ 1
- T-25b, c - szt. 6 mały typ 1

10.5. Wykaz projektowanego oznakowania poziomego

- brak
 - oznakowanie odblaskowe , typ 1, 2
 - zastosowano oznakowanie pionowe małe, średnie
 - lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej 1, 2 typu
 - znaki umieścić na słupkach z rur stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm malowane farbą poliwinylową modyfikowaną w kolorze jasnoszarym
 - tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.
 - odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.
Odchylenie tarcz znaków na łukach poziomych powinno być skorygowane zależnie od wielkości promienia łuku oraz jego kierunku
 - dolna krawędź znaków lub tabliczki pod znakiem należy umieścić na wysokości 2,00 m od poziomu pobocza
 - dolną krawędź znaku usytuowanego na chodniku należy umieścić na wysokości min. 2,20 m od poziomu chodnika. Znaki należy ustawiać w odległości 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni, lokalnie dopuszcza się większą odległość ze względu na warunki terenowe
 - słupek, konstrukcja wsporcza nie może znajdować się w pasie ruchu: rowerów lub pieszych.
 - w przypadku braku miejsca należy wspólnie z Inżynierem uzgodnić sposób wykonania słupka, konstrukcji wsporczej oraz lokalizację z zachowaniem skrajni

Plan orientacyjny



