

# SOKOM

"SOKOM" Inżynieria Komunikacyjna  
Norman Solonek

05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Topolowa 4/39

E-mail: [biuro@sokom.pl](mailto:biuro@sokom.pl) Tel.: 662 079 897

PROJEKTY \* NADZORY \* DORADZTWO \* GEODEZJA

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

dla drogi wewnętrznej  
w m. Olszewice, gmina Kałuszyn

<b>ZADANIE</b>	Projekt stałej organizacji ruchu dla drogi wewnętrznej w miejscowości Olszewice gm. Kałuszyn
<b>INWESTOR</b>	Gmina Kałuszyn 05-310Kałuszyn ul. Pocztowa 1
<b>STADIUM</b>	Projekt Stałej Organizacji Ruchu
<b>BRANŻA</b>	Drogowa

Funkcja	Imię i Nazwisko	Data	Podpis
Opracował:	mgr inż. Norman Solonek	06.2019r.	
Mińsk Mazowiecki, czerwiec 2019r.			

**Egz. nr:1**

„SOKOM” Inżynieria Komunikacyjna Norman Solonek

05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Topolowa 4/39

Tel.: 662 079 897 E-mail: [biuro@sokom.pl](mailto:biuro@sokom.pl)

NIP: 822 216 81 35 REGON:366434930 KONTO:Bank Millennium 38 1160 2202 0000 0001 4613 0329

**SPIS ZAWARTOŚCI:**

<b>1. UZGODNIENIA, ZAŁĄCZNIKI</b>	<b>3</b>
- Karta opinii	4
<b>1. OPIS TECHNICZNY</b>	<b>5</b>
- Opis techniczny do projektu SOR	6
<b>2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b>	<b>11</b>
- Rysunek nr 1 –Plan orientacyjny – skala 1:25 000	12
- Rysunek nr 2 - Plan sytuacyjny –skala: 1:500	13
- Rysunek nr 3 - Plan sytuacyjny –skala: 1:500	14

## **1. UZGODNIENIA ZAŁĄCZNIKI**

## KARTA OPINII

## **2. OPIS TECHNICZNY**

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu stałej organizacji ruchu

### **1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla drogi wewnętrznej w miejscowości Olszewice w gminie Kałuszyn (dz. ew. nr 125) stanowiącej obwodnicę miejscowości Olszewice.

### **2. Podstawa opracowania**

Podstawę opracowania stanowią:

- Zlecenie od Gminy Kałuszyn, 05-310 Kałuszyn, ul. Poczтова 1 na wykonanie projektu stałej organizacji ruchu.
- Inwentaryzacja istniejącej sytuacji w terenie;
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. 2018 poz. 2086 ze zm.);
- Przepisy Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U., Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz.U. Nr 170, poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju 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 poz. 2181 ze zm.);
- Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym- załącznik Nr 1 do zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw wewnętrznych z dnia 6 czerwca 1990r. (poz. 184).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 ze zm.);

### 3. Stan istniejący – Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Parametry techniczne:

- droga jednojezdniowa, dwupasowa,
- kategoria drogi–wewnętrzna ,
- szerokość jezdni: od 4,0m do 6,00m.

Droga wewnętrzna stanowiąca obwodnicę dla miejscowości Olszewice, przebiega w przedmiotowym odcinku na terenie niezamieszkałym. Stanowi połączenie drogi krajowej nr 2 ze wsią Olszewice. Droga posiada nawierzchnię utwardzoną (asfaltem lub płytami betonowymi) jednojezdniową, dwupasową. W przeważającej długości przebieg drogi jest prostoliniowy. Na całym odcinku brak jest chodników. Szerokość jezdni wynosi od 4,0 do 6,00m.

Do istniejących bram wykonane są zjazdy z zaniżonym krawężnikiem. Zasadnicza szerokość zjazdów nie przekracza szerokości jezdni.

Teren objęty opracowaniem znajduje się w obszarze niezabudowanym.

Na przedmiotowym odcinku nie przeprowadzono pomiaru natężenia ruchu.

### 4. Rozwiązania projektowe

Wszelkie roboty projektowane są tylko w granicach istniejącego pasa drogowego.

W ramach zaplanowanej budowy planuje się wykonanie drogi wewnętrznej o szerokości 5,5m, ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,0m oraz pobocza o szerokości 0,75m.

Nawierzchnia wykonana będzie z betonu asfaltowego. Od strony wschodniej wzdłuż drogi projektowane jest pobocze z kruszywa łamanego. Od strony zachodniej projektuje się krawężnik wystający 15x30 cm, stanowiący opór dla nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego. Ciąg pieszo-rowerowy projektuje się z kostki betonowej gr. 8cm. Od strony wschodniej ciąg pieszo-rowerowy ograniczony będzie obrzeżem 8x30cm z oporem.

Szczegółowe oznakowanie (poziome, pionowe, urządzenia BRD) przedstawiono na planie sytuacyjnym (rysunek nr 2 i 3) w skali 1:500.

### 5. Termin wprowadzenia i zakończenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: **czerwiec 2020r**

Wykonawca robót (organizacji) poinformuje stosowne organy o terminie wprowadzenia organizacji co najmniej 7 dni przed jej planowanym wprowadzeniem.

Wdrożenie stałej organizacji ruchu może się odbyć dopiero po uzyskaniu zatwierdzenia przedmiotowego projektu i odebraniu oznakowania przez Komisję.

## 6.Opis zagrożeń

W czasie wprowadzenia stałej organizacji ruchu nie przewiduje się powstania większych zagrożeń dla ruchu niż w stanie istniejącym.

## 7.Wielkość,wymiary i zasady umieszczania znaków

Oznakowanie pionowe, poziome i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy umieszczać zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach (załącznik do Dziennika Ustaw nr 220, poz. 2181 z dnia 3lipca 2003r.) w miejscach wskazanych na rysunkach stanowiących część graficzną opracowania.

Dla przestawianych czy też nowoprojektowanych znaków należy zapewnić stabilne zakotwienie uniemożliwiające ich wywrócenie. Dla umocowania znaków drogowych pionowych należy zastosować słupki stalowe  $\varnothing$  60 mm, jeśli szerokość znaku tego wymaga, zastosować dwa słupki lub odpowiednią – stabilną konstrukcję.

Lica znaków drogowych powinny być pokryte folią odblaskową:

- minimum typu 2 – dla znaków nad jezdnią
- minimum typu 1\* – dla znaków obok jezdni

(\*) – dla znaków A-7, B-2, B-20, D-6,D-6a i D-6b obowiązują stosowanie folii typu 2.

**Należy zastosować następującą wielkość znaków:**

- znaki drogowe pionowe:

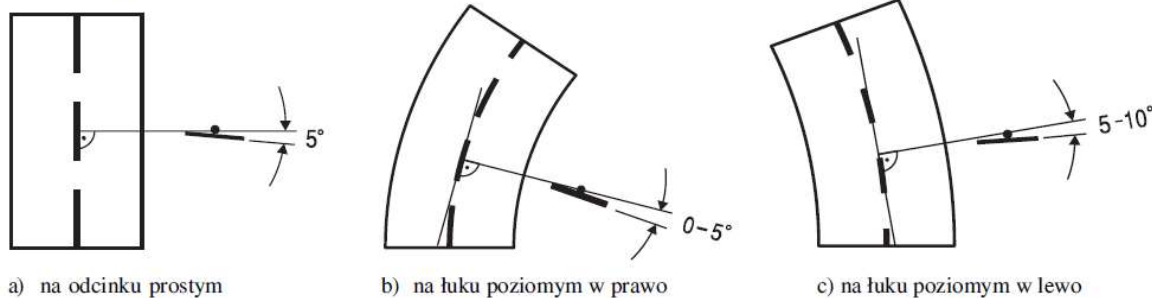
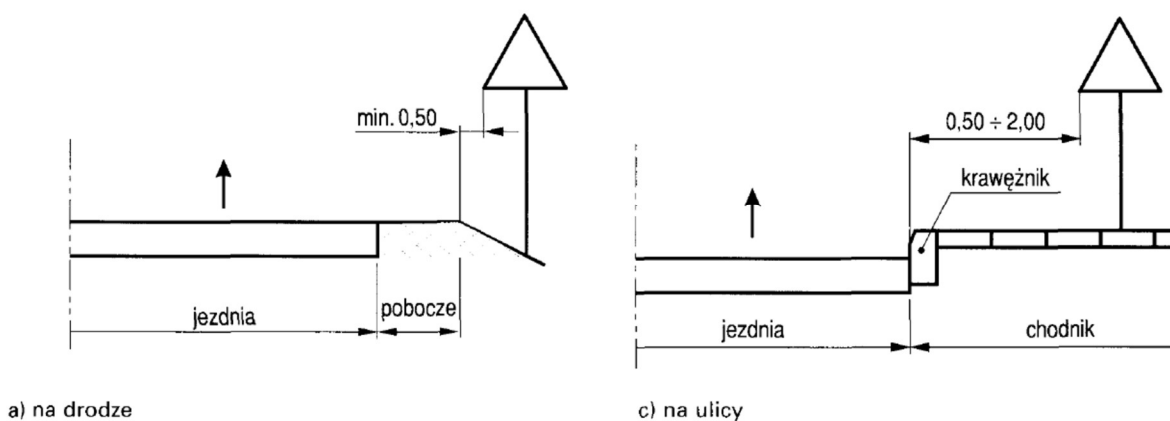
- droga wewnętrzna: małe (M)

- (ostrzegawcze - długość boku 750 mm, zakazu/ nakazu- średnica 600 mm, informacyjne 600mm x 600+150n, gdzie n=0,1,2)



**Umieszczanie znaków w planie:**

Odchylenie poziome tarczy znaku:

**Odległość tablic od krawędzi jezdni:****Wysokość umieszczania znaków:**

- poza obszarami zabudowanymi – minimum 2,00m
- w obszarach zabudowanych – minimum 2,00m (2,20m w przypadku zlokalizowania znaku na chodniku)

Stosowane znaki drogowe muszą posiadać aktualny certyfikat oznaczenia znakiem „B” lub „CE”. Tylne strony tarczy znaku powinny być wykonane z blachy ocynkowanej grubości 1,25 mm z podwójnie giętą krawędzią. Tylne strony znaków i ich krawędzie malowane na szaro w technologii i przy użyciu materiałów zapewniających trwałość równorzędną trwałości lica znaku. Na tylnej stronie tarczy znaku umieszcza się tabliczkę znamionową wytwórcy, z datą produkcji i danymi dotyczącymi parametrów jakościowo-technicznych, nie usuwalna, wyraźna oraz czytelna przez cały okres używania znaku. Znaki należy montować w sposób uniemożliwiający obrót znaku wokół własnej osi.

## **8. Warunki zajęcia pasa drogowego**

Osoby wykonujące czynności w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe. Robotnicy pracujący w koronie drogi powinni być przeszkoleni w zakresie prowadzenia prac w pasie drogowym.

Pojazdy wykorzystywane przy robotach powinny być wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500m, przy przejrzystości powietrza. Wystające poza obrys pojazdu części urządzeń lub ładunku powinny być oznakowane taśmą ostrzegawczą U-22.

Opracował:

Norman Solonek

### **3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**