

| | | |
|-----|---|---|
| 1 | Lokalizacja inwestycji..... | 5 |
| 2 | Cel opracowania | 5 |
| 3 | Nazwa zamawiającego | 5 |
| 4 | Nazwa jednostki projektującej..... | 5 |
| 5 | Formalno-prawne podstawy opracowania..... | 5 |
| 6 | Stan istniejący | 5 |
| 7 | Projektowany stan zagospodarowania..... | 6 |
| 7.1 | Charakterystyka techniczna i funkcjonalna drogi..... | 6 |
| 7.2 | Ukształtowanie drogi..... | 6 |
| 7.3 | Przekrój drogi | 6 |
| 8 | Projekt organizacji ruchu..... | 6 |
| 8.1 | Parametry techniczno-funkcjonalne znaków drogowych i UBR..... | 6 |
| 8.2 | Widoczność i bezpieczeństwo ruchu..... | 7 |
| 9 | Przewidywany termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu..... | 7 |

Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny

skala 1:25 000

2. Projekt stałej organizacji ruchu

skala 1:1 000

1 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa łódzkiego, powiatu pajęczańskiego, gminy Nowa Brzeźnica i obejmuje przebudowę dróg oraz równanie dróg obiektu Kruplin.

2 Cel opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z inwestycją pn. Budowa i przebudowa dróg dla zadania pn. „Scalenie gruntów obiektu Kruplin gmina Nowa Brzeźnica, powiat pajęczański, województwo łódzkie”.

3 Nazwa zamawiającego

Powiat Pajęczański
ul. Kościuszki 76
98-330 Pajęczno

4 Nazwa jednostki projektującej

Via Ambra Sebastian Grabiński
ul. Adama Mickiewicza 37/58
01 - 625 Warszawa

5 Formalno-prawne podstawy opracowania

Materiały opracowano na podstawie następujących danych wyjściowych:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2023.1047);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.2310 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 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 (Dz.U.2019.2311 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518).

6 Stan istniejący

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa łódzkiego, powiatu pajęczańskiego, gminy Nowa Brzeźnica i obejmuje przebudowę dróg oraz równanie dróg obiektu Kruplin. Szczegółowa lokalizacja jest przedstawiona na załączniku graficznym.

Przedmiotowe drogi w stanie istniejącym, poza drogą nr 109361E (odcinek dr nr 1), nie posiadają nawierzchni bitumicznej. Całe zadanie zlokalizowane jest na terenie wiejskim, sporadyczna zabudowa oraz brak chodników czy ścieżek rowerowych.

Ruch na drodze jest znikomy, o charakterze lokalnym.

7 Projektowany stan zagospodarowania

7.1 Charakterystyka techniczna i funkcjonalna drogi

Zakres opracowania obejmuje drogi publiczne oraz drogi wewnętrzne gminne. Do dróg publicznych zaliczamy: drogę nr 109361E (dr nr 1 i dr nr 2), 109362E (dr nr 4), 109363E (dr nr 6), 109367E (dr nr 14a). Pozostałe drogi są drogami gminnymi wewnętrznymi.

7.2 Ukształtowanie drogi

Drogi na przedmiotowych odcinkach składają się z odcinków prostych i łuków kołowych. Inwestycja zakłada wykonanie ok 8,5 km dróg o nawierzchni bitumicznej dla których przedłożono projekt PSOR.

Układ wysokościowy zaprojektowano z uwzględnieniem istniejących rzędnych terenu, z zachowaniem spadków umożliwiających spływ wody z nawierzchni utwardzonych.

7.3 Przekrój drogi

Zaprojektowano jezdnie bitumiczne o pochyleniu poprzecznym wynoszącym 2%. Projektowane pobocza będą miały pochylenie 8% w kierunku rowu.

Prace związane z przebudową należy prowadzić bez naruszania istniejącej konstrukcji dróg publicznych nie objętych opracowaniem, tak, aby nie zmniejszyć stateczności i nośności podłoża oraz nawierzchni drogi publicznej.

8 Projekt organizacji ruchu

Na odcinku drogi publicznej nr 109363E (dr nr 6) oraz 109361E (dr nr 1) wprowadzono oznakowanie definiujące pierwszeństwo (znaki A-6a oraz A-7), a także oznakowanie D-1. Na skrzyżowaniu dróg 109363E (dr nr 6) i 109361E łamane pierwszeństwo oznakowano tabliczkami T-6a oraz T-6c.

Na drodze nr 109367E (dr nr 14a) wprowadzono oznakowanie pionowe A-7 oraz D-1, uzupełnione o odpowiednie tabliczki typu T-6.

Na dr nr 9 należy ustawić oznakowanie A-7.

Istniejące oznakowanie w okolicy inwestycji zostało zinwentaryzowane i przedstawiono na projekcie stałej organizacji ruchu.

8.1 Parametry techniczno-funkcjonalne znaków drogowych i UBR

Wszystkie elementy znaku, tj. wymiary tarcz, wielkość liter oraz zasady umieszczania znaków należy przyjmować zgodnie z Rozporządzeniem, 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 (tekst. jedn. Dz.U.2019.2311 ze zm.).

Znaki należy umieścić poza skrajnią drogową, rowerową i pieszą tj. min. 0,50 m od krawędzi jezdni i na wysokości 2,5 m. Słupek ani tablica znaku drogowego nie może ograniczać skrajni samochodowej, pieszych ani rowerzystów.

Należy zastosować znaki małe, **znak A-7 wielkości średniej**. Lica znaków i tabliczek powinny zostać wykonane z blachy stalowej ocynkowanej, z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie, z zastosowaniem folii odblaskowej typu 2. Tył znaku powinien być koloru szarego. Treść znaku powinna być наносzona na lico znaku metodą sitodruku lub wyklejana. Znaki należy umieścić na słupkach z rury metalowej, ocynkowanej, o średnicy 60 mm oraz grubości ścianki 3,2 mm. Na znaki powinna być udzielona gwarancja na okres co najmniej 60 miesięcy.

Nie dopuszcza się ustawiania znaków w sposób uniemożliwiający ominięcie go przez osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach inwalidzkich.

8.2 Widoczność i bezpieczeństwo ruchu

Nie stwierdzono negatywnego wpływu na widoczność.

Przebudowa dróg nie zmniejsza widoczności poziomej. Przebudowa dróg nie zmniejsza widoczności pionowej.

9 Przewidywany termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu III kwartał 2024.