

## Spis treści

<b>KARTA UZGODNIENÍ</b> .....	3
<b>CZĘŚĆ OPISOWA</b> .....	4
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	5
1.1 Przedmiot opracowania.....	5
1.2 Zakres opracowania.....	5
1.3 Lokalizacja inwestycji.....	5
1.4 Podstawowe parametry techniczne.....	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	6
3. CHARAKTERYSTYKA DROGI .....	6
3.1 Istniejący układ drogowy .....	6
3.2 Projektowany układ drogowy.....	6
3.2.1 Rozwiązania sytuacyjne.....	6
3.2.2 Rozwiązania wysokościowe .....	7
3.2.3 Obsługa przyległego terenu .....	7
3.2.4 Komunikacja zbiorowa .....	7
4. RUCH PIESZY .....	7
5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....	8
6. OZNAKOWANIE POZIOME .....	8
7. OZNAKOWANIE PIONOWE .....	8
8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	10
<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b> .....	11
PLAN ORIENTACYJNY .....	12
PW_SOR_01.1 – INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA.....	13
PW_SOR_01.2 – INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA.....	14
PW_SOR_02.1 – SCHEMAT PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA.....	15
PW_SOR_02.2 – SCHEMAT PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA.....	16

# KARTA UZGODNIEŃ

dla projektu stałej organizacji ruchu  
dla zadania pn.

***„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 482 w m. Próba”***

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

## 1. INFORMACJE OGÓLNE

### 1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn. „**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 482 w m. Próba**”. Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami.

### 1.2 Zakres opracowania

Zakres robót dla przedmiotowego opracowania obejmuje:

- budowa chodnika
- budowa peronów autobusowych
- rozbiórka i budowa zjazdów wraz z rowami krytymi pod zjazdami
- budowa zatok autobusowych
- przebudowa rowów przydrożnych
- przebudowa nawierzchni jezdni

### 1.3 Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Próba, w województwie łódzkim, w powiecie sieradzkim, w gminie Brzeźno. Budowa obejmuje działkę nr 188, obręb 0020 Próba.

### 1.4 Podstawowe parametry techniczne

#### PARAMETRY TECHNICZNE

- klasa drogi: G
- kategoria ruchu: KR5
- przekrój drogi: 1x2
- szerokość jezdni: 7,00 m
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2,0 %, dwustronne
- nawierzchnia jezdni: beton asfaltowy
- odwodnienie pasa drogowego przy wykorzystaniu rowów
- szerokość zjazdów indywidualnych: 4,50 m
- szerokość zjazdów publicznych: 6,00 m
- szerokość chodnika przy jezdni: 2,00 m
- szerokość peronu autobusowego: 1,50 m
- szerokość zatoki autobusowej: 2,65-3,00 m
- długość peronu autobusowego: 20,00 m
- nawierzchnia zjazdów: kostka betonowa
- nawierzchnia chodnika / peronu: kostka betonowa
- nawierzchnia zatoki autobusowej: kostka kamienna

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawowe akty normatywne wykorzystane do realizacji zlecenia:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2017.1260 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.170.1393 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2017.784).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Załączniki nr 1 – 4 Dz.U.2003.220.2181 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.143).

## **3. CHARAKTERYSTYKA DROGI**

### **3.1 Istniejący układ drogowy**

W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 482 jest drogą jednojezdniową klasy technicznej G o szerokości 7,00 m, na odcinku od km 96+550 do km 97+542 przebiegającą przez miejscowość Próba. Droga posiada obustronne pobocza z destruktu asfaltowego szerokości 0,8-1,0m. Wzdłuż drogi po obu stronach zlokalizowane są rowy otwarte. Zjazdy do posesji posiadają nawierzchnię z destruktu asfaltowego. Na odcinku drogi objętym inwestycją zlokalizowane są dwie zatoki autobusowe o nawierzchni bitumicznej. Perony wyposażone są w wiaty. Na odcinku pomiędzy przystankami autobusowymi wyznaczone jest przejście dla pieszych. W rejonie km 96+550 droga wojewódzka nr 482 krzyżuje się z drogą gminną nr 114155E, klasy technicznej L, prowadzącą w kierunku Stefanowa Ruszkowskiego.

### **3.2 Projektowany układ drogowy**

Parametry techniczne projektowanego układu drogowego są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124). Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

#### **3.2.1 Rozwiązania sytuacyjne**

Wzdłuż zachodniej krawędzi istniejącej jezdni zaprojektowano chodnik z kostki betonowej o szerokości 2,00m, oddzielony od jezdni krawężnikiem betonowym 20x30cm. W ramach inwestycji przewidziano także budowę zatok autobusowych z kostki granitowej po obu stronach drogi. Zaprojektowano perony autobusowe o szerokości 1,50 m . Projekt przewiduje także przebudowę istniejących oraz budowę nowych zjazdów z kostki betonowej po zachodniej stronie

drogi oraz na długości przebudowywanej zatoki autobusowej po stronie wschodniej. Zjazdy indywidualne zaprojektowano o szerokości 4,50m ze skrzydełkami o szerokości 1,00m. Natomiast zjazdy publiczne przewidziano o szerokości 6,00m i wyokrąglone łukami o promieniu 5,00m.

Odwodnienie pasa drogowego będzie realizowane powierzchniowo z wykorzystaniem rowów otwartych. Woda z istniejącej jezdni, zbierająca się wzdłuż projektowanego krawężnika odprowadzana będzie za pomocą projektowanych korytek ściekowych krytych do rowów. Z uwagi na budowę chodnika oraz wąską szerokość pasa drogowego zachodzi konieczność przebudowy istniejących rowów otwartych. Projekt przewiduje budowę rowów umocnionych płytami ażurowymi o pochyleniu skarp 1:1. Z uwagi na zbyt wąską szerokość pasa drogowego, na kilku fragmentach drogi, pod chodnikami/peronami zamiast rowów otwartych zaprojektowano rowy kryte z rur PEHD o średnicy 500mm z betonowymi studniami rewizyjnymi o średnicy 1000mm. Pod zjazdami zaprojektowano wykonanie rowów krytych z rur PEHD o średnicy 500mm z wlotami/wylotami umocnionymi zabrukiem z kostki granitowej. W rejonie najwyższego punktu niwelety drogi zaprojektowano otwarty rów z prefabrykowanych korytek skrzynkowych, kryty jedynie na długości zjazdów.

### **3.2.2 Rozwiązania wysokościowe**

Projektowany układ wysokościowy dostosowano do istniejącego zagospodarowania terenu. Pochylenie poprzeczne chodnika zaprojektowano jako jednostronne o wartości 2,0% w kierunku projektowanego rowu. Pochylenie poprzeczne zatoki autobusowej zaprojektowano jako jednostronne o wartości 2,0% w kierunku jezdni. Pochylenie zjazdów należy dostosować do wysokości bram lub terenu przyległego. Ze względu na duże różnice wysokości na kilku zjazdach niezbędne jest wejście w działki prywatne w celu wykonania dowiązań zjazdów do terenu istniejącego.

### **3.2.3 Obsługa przyległego terenu**

Na projektowanym odcinku drogi zlokalizowane są zjazdy do posesji. Projekt przewiduje przebudowę istniejących oraz budowę nowych zjazdów z kostki betonowej po zachodniej stronie drogi oraz na długości przebudowywanej zatoki autobusowej po stronie wschodniej. Zjazdy indywidualne zaprojektowano o szerokości 4,50m ze skrzydełkami o szerokości 1,00m. Natomiast zjazdy publiczne przewidziano o szerokości 6,00m i wyokrąglone łukami o promieniu 5,00m.

### **3.2.4 Komunikacja zbiorowa**

W ciągu projektowanej drogi występuje zbiorowa komunikacja autobusowa. Na odcinku drogi objętym inwestycją zlokalizowane są dwie zatoki autobusowe, które zostaną przebudowane w ramach inwestycji.

## **4. RUCH PIESZY**

Na całym odcinku objętym opracowaniem po stronie zachodniej drogi wojewódzkiej nr 482 zaprojektowano przy krawędzi jezdni chodnik dla pieszych o szerokości 2,00. Po stronie wschodniej natomiast zaprojektowano chodnik łączący zatokę autobusową z istniejącym przejściem dla pieszych. Projekt przewiduje także w rejonie skrzyżowania z drogą prowadzącą w kierunku Stefanowa Ruszkowskiego (ok. km 96+560) budowę krótkiego odcinka chodnika po wschodniej stronie drogi i wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych.

## 5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Projekt przewiduje ustawienie balustrad drogowych wzdłuż fragmentów krawędzi chodnika i rowu w rejonie przejść dla pieszych z uwagi na wzmożone natężenie ruchu pieszych. Przejście dla pieszych zlokalizowane między zatokami autobusowymi należy dodatkowo oznakować aktywnym znakiem D-6 na wysięgniku zasilanym panelem solarnym.

Projekt przewiduje także na całym odcinku wymianę słupków hektometrycznych na nowe, przy czym po stronie zachodniej słupki należy ustawić między chodnikiem a rowem.

Urządzenia bezpieczeństwa			
ID	Nazwa	Stan	Dł./Szt.
1	U-35a	Projektowane	2
2	U-11a	Projektowane	42,5
3	U-1	Projektowane	20

## 6. OZNAKOWANIE POZIOME

**Przeanalizowano profil podłużny drogi pod względem widoczności.** Dla całego odcinka drogi zachowana jest minimalna długość odcinka widoczności, która wynosi 180m. Przebieg drogi w planie nie wymaga zastosowania oznakowania P-4.

Oznakowanie poziome należy wykonać przy pomocy mas chemoutwardzalnych, grubowarstwowych. Wszystkie znaki należy wykonać zgodnie z załączonym schematem oznakowania.

Projektowane oznakowanie poziome				
Lp	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
1	P-4	Projektowane	250,3502	60,05
2	P-1b	Projektowane	468,65	18,75
3	P-6	Projektowane	149,9999	12
4	P-1e	Projektowane	112,5009	13,5
5	P-7b	Projektowane	740,3542	177,7
6	P-7a	Projektowane	131,9354	15,83
7	P-10	Projektowane	13,6852	28
8	P-14	Projektowane	13,9898	5,25
Całkowita powierzchnia malowania [m2]				331,08

## 7. OZNAKOWANIE PIONOWE

Grupa wielkości tablic zgodnie z załączonym schematem oznakowania: średnie (znaki nakazu/zakazu średnica 800 mm, znaki ostrzegawcze średnica 900 mm; znaki informacyjne podstawa 600 mm) oraz mini (znaki nakazu/zakazu średnica 400 mm, znaki informacyjne podstawa 400 mm). Do oznakowania należy stosować tablice normatywne z krawędziami podwójnie zaginanyymi, lico z folii odblaskowej typu 1. Słupki konstrukcji wsporczych tablic należy wykonać z rur ocynkowanych Ø60mm. Słupki oraz tył tarcz tablic należy zabezpieczyć antykorozyjnie i pomalować farbą w kolorze RAL 7016. Wszystkie znaki pionowe należy zamocować tak, aby ich wysokość była zgodna z obowiązującymi przepisami. Aluminiowe

tarcze znaków należy montować do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka. Wszystkie znaki należy wyznaczyć zgodnie z załączonym schematem oznakowania.

Parametry znaków i tablic:

- Grupa wielkości znaków pionowych – znaki średnie ( S ).
- Folia odblaskowa użyta na lica znaków – typu 1.
- Znaki D-6 należy wykonać folią odblaskową typu 2.

Istniejące oznakowanie pionowe do likwidacji				
Lp	Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
1	A-6c	Do likwidacji	Średnie	1
2	D-15	Do likwidacji	Średnie	2
3	D-6	Do likwidacji	Średnie	2
4	A-6b	Do likwidacji	Średnie	1
Razem				6

Istniejące oznakowanie pionowe do przeniesienia				
Lp	Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
1	A-16	Do przeniesienia	Średnie	1
2	E-4	Do przeniesienia	Średnie	2
Razem				3

Projektowane oznakowanie pionowe				
Lp	Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
1	B-18	Projektowane	Średnie	1
2	T-0	Projektowane	Średnie	1
3	F-6	Projektowane	Średnie	2
4	D-1	Projektowane	Średnie	2
5	A-16	Projektowane	Średnie	2
6	D-15	Projektowane	Średnie	4
7	D-6	Projektowane	Średnie	6
Razem				18

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki	Do likwidacji	4
Słupki	Do przeniesienia	1
Słupki	Projektowane	6
Podwójny słupki	Projektowane	3
wysięgnik	Projektowane	1



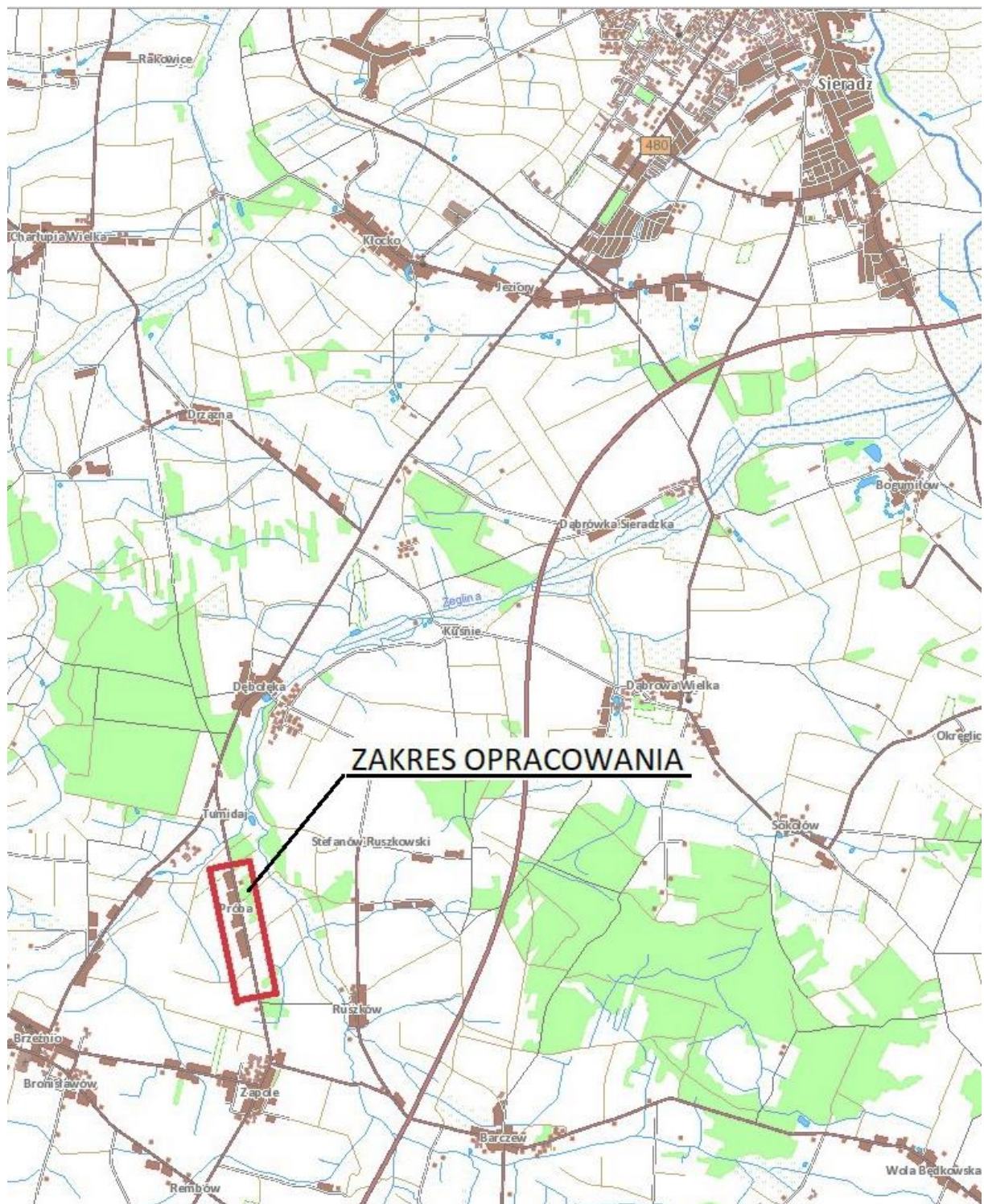
## **8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu na podstawie zatwierdzonego projektu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, co najmniej na 7 dni przed terminem jej rozpoczęcia. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: po zakończeniu przebudowy, zgodnie z harmonogramem zamawiającego.

## **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

## PLAN ORIENTACYJNY

SKALA 1:10000



## **PW\_SOR\_01.1 – INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA**

## **PW\_SOR\_01.2 – INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA**

## **PW\_SOR\_02.1 – SCHEMAT PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

## **PW\_SOR\_02.2 – SCHEMAT PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**