

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

<b>Jednostka projektowa:</b> PBS "Dit" Ryszard Przybył – Września ul. Staszica 14		
Nazwa Zadania	<b>Zmiana stałej organizacji ruchu – skrzyżowanie ul. Paderewskiego z ul. Działkowców i ul. Słoneczną w m. Września</b>	
Obiekt	<b>DROGA GMINNA WE WRZEŚNI</b>	
Branża	<b>BRD</b>	
Adres obiektu	WRZEŚNIA	
Inwestor	<b>Gmina Września</b>	
Adres inwestora	<b>UL. Ratuszowa 1 62-300 Września</b>	
OPRACOWAŁ MGR INŻ. RYSZARD PRZYBYŁ uprawnienia nr 285/PW/90		Podpisy:
2023.09.25	<b>SOR</b>	Egzemplarz nr:

---

### **SPIS ZAWARTOŚCI**

UZGODNIENIA I OPINIE .....	1
OŚWIADCZENIE .....	2
OPIS TECHNICZNY .....	3
ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA .....	7
CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	8

**UZGODNIENIA I OPINIE**

## **OŚWIADCZENIE**

Jednostka projektowa składająca projekt

**PBS "Dit" Ryszard Przybył** 62-300 Września ul. Kościuszki 60/4

działa na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku „w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem”(tekst jednolity Dz. U. z 2017 roku poz. 784), §4 ust.3 p.4

jako osoba realizująca zamówienie zarządu drogi **GMINA WRZEŚNIA**

## **OPIS TECHNICZNY**

### **Podstawa opracowania**

Projekt został opracowany na podstawie umowy zawartej pomiędzy Gminą Września a firmą: PBS "Dit" Ryszard Przybył – Września.

### **1 Materiały źródłowe**

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku „o drogach publicznych” (Dz. U. z 2015 roku poz. 460) wraz z późniejszymi zmianami,
- 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 2002r. , poz. 1393) wraz z późniejszymi zmianami,
- 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 2003r. poz. 2181) wraz z późniejszymi zmianami,
- 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. nr 2017 poz. 784),

### **UWAGA na zapisy**

- §12 1. Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.
- 2. W przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 2, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o planowanym rozpoczęciu prac, podając datę, czas i miejsce ich wykonywania, co najmniej na 24 godziny przed ich rozpoczęciem. Organizacja ruchu może być wprowadzona pod warunkiem braku sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem.
- 3. Jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.
- 4. Jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

**2 Termin realizacji zmiany:** w terminach od 25 października 2023 do 30 czerwca 2026. Dokładna data zostanie określona przy zgłaszaniu zajęcia pasa drogowego.

**Zakres opracowania:** Projekt dotyczy zmiany stałej organizacji ruchu (zwanej dalej SOR) związanej z wydzieleniem pasów kierunku na ul. Paderewskiego we Wrześni.

### **3 Charakterystyka drogi i ruchu na drodze:**

Droga należy do kategorii dróg gminnych, skrzyżowanie jest klasy „L” – lokalna.

Ruch na drodze służy głównie obsłudze ruchu lokalnego. Ruch głównie samochodów osobowych – w mniejszym stopniu samochodów ciężarowych. Natężenie ruchu przewidywane na tym odcinku ul. Paderewskiego to maksymalnie w godzinach szczytu 1500 pojazdów silnikowych na godzinę. Istniejące natężenie ruchu w godzinach szczytu zostanie przedstawione w opracowaniu programów sygnalizacji świetlnej.

#### **4 Stan istniejący:**

Droga łączy się z drogą gminną ul. Daszyńskiego i drogą krajową nr 92 i dalej z siecią dróg. Jezdnia utwardzona o nawierzchni z betonu asfaltowego z obustronnymi chodnikami.

#### **5 Stan projektowany**

- ul. Paderewskiego - zostaje zaprojektowane wykonanie pasa dla skręcających w lewo oraz pasa dla jazdy prosto wraz ze skręcającymi w prawo z obu kierunków. Droga jest klasy L, nie ma możliwości wydzielenia wszystkich pasów ruchu o szerokości 3,0m, zaproponowano pasy szerokości 2,75m oraz 2,9m przy wjazdach na skrzyżowanie oraz 3,0m dla pasów na zjazdach ze skrzyżowania. W obrębie skrzyżowania tylko na kierunku od ul. Działkowców do ul. Paderewskiego w kierunku DK92 jest tymczasowo dopuszczony ruch samochodów ciężarowych. Na ul. Działkowców pasy ruchu mają szerokość ok. 3,3m a pas w kierunku DK92 na ul. Paderewskiego będzie miał szerokość 3,0m.
- Jezdnia od skrzyżowania do DK92 zostanie poszerzona do 8,86m, tak aby uzyskać pas zjeżdżający o szerokości 3,0m. Jest zatem konieczna korekta lokalizacji sygnalizatora na słupku.
- Projekt sygnalizacji świetlnej stanowi uzupełnienie do niniejszego projektu. Projekt zmiany programu sygnalizacji oraz sygnalizacji jest przedmiotem oddzielnego zlecenia. Należy przebudować sygnalizację dla ul. Paderewskiego umieszczając na wysięgniku sygnalizatory dla każdego z kierunków.
- Oznakowanie projektowane
  - i) Oznakowanie pionowe. Zastosowano słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych średnicy min. 60mm z zabezpieczeniem przeciw okręcaniu. Szczegółowe rozmieszczenie znaków pokazano na rys. nr 2. Całość oznakowania pionowego jest z folii odblaskowej typu 2 i rozmiaru – średnie.
  - ii) Oznakowanie poziome. Szczegółowe rozmieszczenie znaków pokazano na rys. nr 2. Istniejące oznakowanie poziome w miejscu nowego, należy usunąć.
- Wygląd znaków przedstawiony w projekcie jest schematyczny, wykonawca musi wykonać znaki zgodnie z załącznikiem do 220, poz. 2181 D.U. z dnia 23 grudnia 2003 z późniejszymi zmianami „SZCZEGÓŁOWE WYTYCZNE DLA ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH ORAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH”.

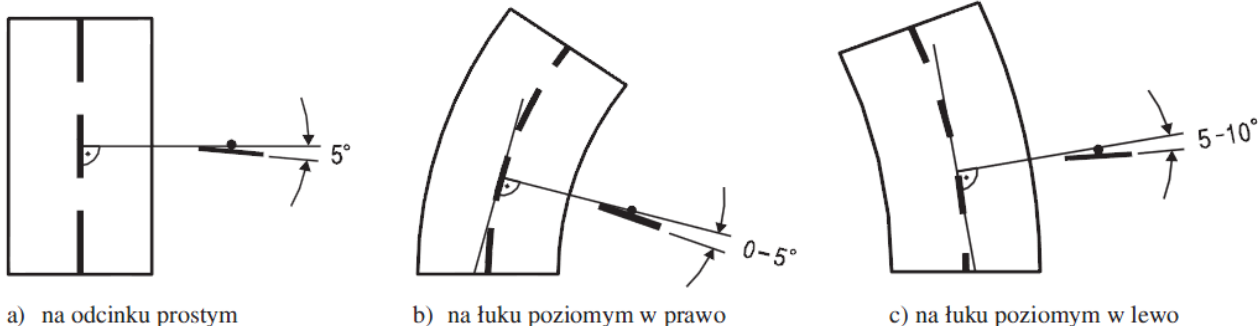
#### **6 Materiał**

- Wszystkie tablice znaków średnich są wykonane z blachy ocynkowanej podwójnie giętej.
- Znaki pionowe są znakami z folią odblaskową typu 2. Znaki umieszczono na słupkach stalowych ocynkowanych o średnicy 60mm ( $\pm 5$  mm) z zabezpieczeniem przed okręceniem.

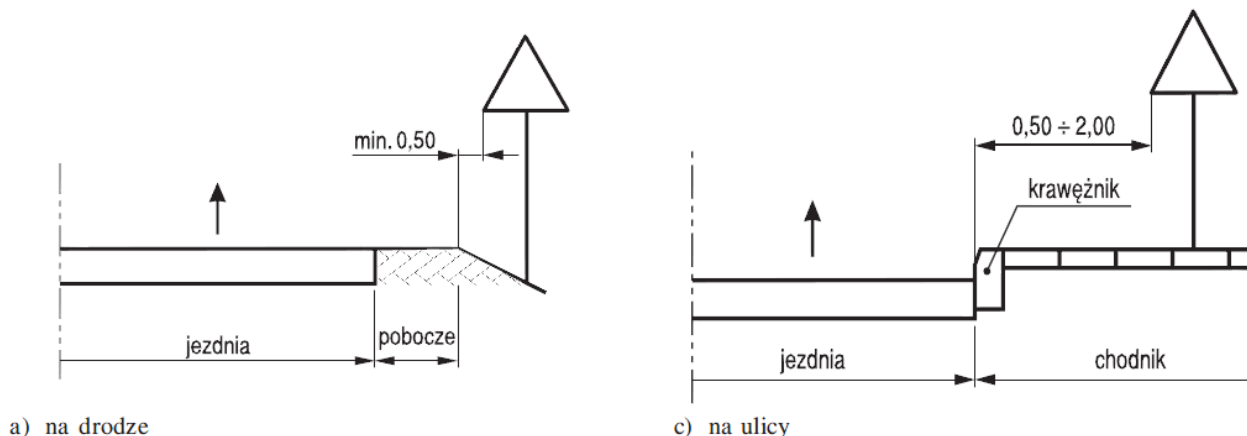
#### **7 Warunki techniczne**

- Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Znaki umocowuje się je na konstrukcjach wsporczych, tu na wysięgnikach. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy.

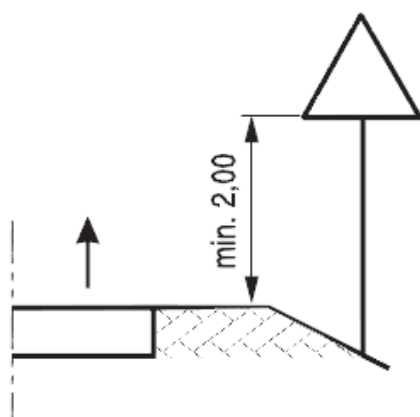
- Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m.
- Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. Jeżeli znaki umieszczone są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku na odcinku prostym na łuku poziomym w prawo na łuku poziomym w lewo.



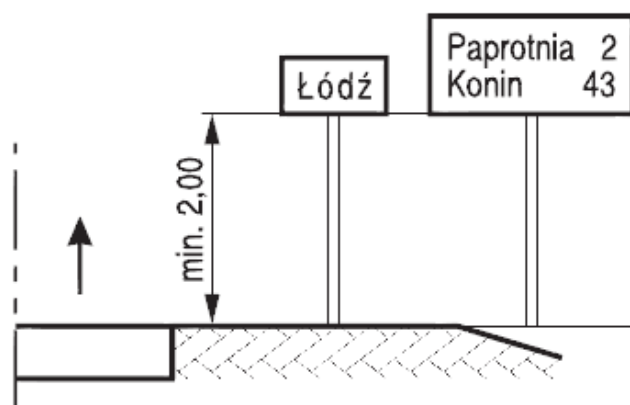
- Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:
  - a) na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,
  - b) na drogach z poboczami o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) – w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy co przedstawiają poniższe rysunki.



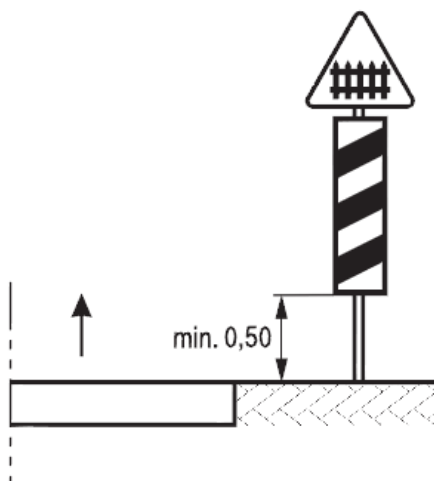
- Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględniać, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę. Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) pokazano na poniższych rysunkach i mierzy się od poziomu dolnej krawędzi tarczy. Wysokość umieszczenia znaków nie powinna być mniejsza niż 2,0 m a dla znaków znajdujących się w ciągach pieszych, pieszo-rowerowych i ścieżkach rowerowych i ich pobliżu oraz dla znaków „aktywnych” D-6 powinna wynosić 2,2 m.



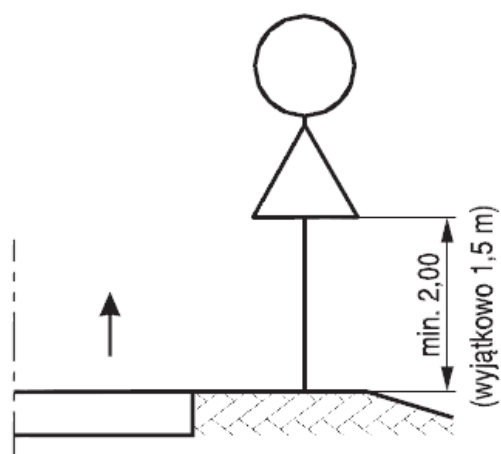
kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



E-13, od E-15 do E-21 na drogach



G-1 na drogach



dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice

- Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F to dolna krawędź niższego położonego znaku znajduje się na wysokości pokazanej na powyższych rysunkach. Przy ustalaniu wysokości umieszczenia znaku poza obszarami zabudowanymi oraz w obszarach zabudowanych na drogach nie będących ulicami uwzględnia się dolną krawędź tabliczki znajdującej się pod znakiem. Znaki umieszczane na zaporze lub za zaporą i na tablicach prowadzących nie mogą być umieszczone niżej niż górna krawędź zapory lub tablicy.

## ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

### 1 Znaki pionowe

- F-10 (3strzałki) – 2 szt.
- słupek do sygnalizatora korekta lokalizacji – 1 szt.

### 2 Oznakowanie poziome

- P-1e –  $(5,0+5,0+3,0+15+15)=43\text{m} \times \text{wsp.} 0,12=5,16 \text{ m}^2$
- P-1d –  $(74+68)=142\text{m} \times \text{wsp.} 0,06 = 8,52\text{m}^2$
- P-2a –  $(20+8+10)=38\text{m} \times \text{wsp.} 0,12 = 4,56\text{m}^2$
- P-4 –  $(77+8+10+5+11+20+19+7+7,5)=166 \times 0,24 = 39,84\text{m}^2$
- P-7b –  $38= 38\text{m} \times \text{wsp.} 0,24= 9,12\text{m}^2$
- P-8b- 11 szt  $\times \text{wsp.} 1,49 = 16,39 \text{ m}^2$
- P-8f- 11 szt  $\times \text{wsp.} 2,19 = 24,09 \text{ m}^2$
- P-10-  $(4 \times 2)=8\text{m}^2 \times \text{wsp.} 0,5 = 4 \text{ m}^2$
- Malowanie czerwone pełne  $3 \times 2,0=6\text{m}^2$
- P-13-  $22\text{m} \times \text{wsp.} 0,2625 = 5,78 \text{ m}^2$
- P-14 –  $(5+6)=11\text{m} \times \text{wsp.} 0,375= 4,125\text{m}^2$
- P21a  $(22) = 22 \text{ m}^2 \times \text{wsp.} 0,38 = 8,36\text{m}^2$



## **CZEŚĆ RYSUNKOWA**

Spis rysunków:

Rys. nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000

Rys. nr 2 Plan sytuacyjny – projektowane oznakowanie skala 1:500



## INWESTOR

Gmina Września  
ul. Ratuszowa 1  
62-300 Września

**TEMAT:** Zmiana stałej organizacji ruchu  
ul. Paderewskiego w m. Września

**RYSUNEK NR:** 1

Plan orientacyjny

Staća organizacja ruchu  
Plan orientacyjny

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ I SPECJALNOŚĆ	DATA	PODPIS
<b>OPRACOWAŁ:</b>	mgr inż. Ryszard Przybył	285/PW/90 drogowa	07/2023	
<b>BRANŻA</b> DROGOWA	<b>STADIUM</b> OR	<b>ROK OPRACOWANIA</b> 2023	<b>NR UMOWY</b>	<b>SKALA</b> 1:10 000



