



zet. d/

**Zakład Budowlany Adam Szymański**  
14-200 Ława, ul. Rolna 34  
tel./fax 89 648 71 96  
tel. 505 102 476, 502 932 575  
e-mail: szymanskiilawa@gmail.com

**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**Nazwa przedsięwzięcia:** **Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w miejscowości Stębark**

**Lokalizacja:** **Stębark, dz. nr 368, 376, 300/11, 367/5, 383 obręb: 0017 - Stębark, gm. Grunwald, pow. ostródzki**

**Inwestor:** **Gmina Grunwald Gierzwałd 33, 14-107 Gierzwałd**

**Jednostka proj.:** **Zakład Budowlany Adam Szymański, Ława, ul. Rolna 34**

**Opracował:**

*inż. Wojciech Szymański*  
  
upr. inż. WAM/008 PWOK/12  
do projektowania / kierowania robotami budowlanymi  
bez ograniczeń  
14-200 Ława, ul. Rolna 34  
tel./fax 89 648 71 96 kom. 505 102 476

GMINA GRUNWALD  
z/s w Gierzwałd  
14-107 Gierzwałd  
NIP 741-209-03-87 REGON 142090002  
**ZATWIERDZAM!**  
12.08.2020r.

WÓJTA  
  
Adam Szczepkowski

**sierpień 2020**



# SPIS TREŚCI

## **I. Opinie do projektu**

## **II. Opis techniczny**

1. Przedmiot i cel opracowania
2. Inwestor
3. Podstawa Opracowania
4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień
6. Opis organizacji ruchu
7. Warunki techniczne dla znaków
8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

## **III. Część rysunkowa**

1. Plan Sytuacyjny w skali 1:500

# KARTA UZGODNIEN

do projektu stałej organizacji ruchu

*"Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Stębark"*

1.

*data:*

*(pieczęć i podpis organu opiniującego)*

*(data uzgodnienia)*

2.

*data:*

*(pieczęć i podpis organu opiniującego)*

*(data uzgodnienia)*

3.

*data:*

*(pieczęć i podpis organu opiniującego)*

*(data uzgodnienia)*

# **I. Opis Techniczny**

## **1. Przedmiot i cel opracowania**

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji zadania inwestycyjnego pn. "Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w miejscowości Stębark".

## **2. Inwestor / Organizator**

➤ Gmina Grunwald

Gierzwałd 33, 14-107 Gierzwałd

## **3. Podstawa opracowania**

Niniejszy projekt opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jednolity tekst: Dz. U z 2017 r., poz. 2222 z późn. zm.).
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst: Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 z późn. zm.).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (jednolity tekst: Dz. U z 2017 r., poz. 784).
- Rozporządzenia 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 (jednolity tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).
- Wizji lokalnej i pomiarów w terenie.
- Uzgodnień z Inwestorem.

## **4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze**

Szczegółowy przebieg drogi, w obrębie której planuje się wprowadzenie stałej organizacji ruchu przedstawiony został na załączonym do niniejszego opracowania szkicu sytuacyjnym.



### **Ciągi komunikacyjne ujęte w projekcie organizacji ruchu:**

- droga gminna, wewnętrzna dojazdowa – dz. nr 368, 376, 300/11, 367/5, obr. 0017 – Stębark, gm. Grunwald, pow. ostródzki
- droga powiatowa – dz. nr 383 obr. 0017 – Stębark, gm. Grunwald, pow. ostródzki

### Charakterystyka ruchu na drodze:

Obszar opracowania charakteryzuje się małym natężeniem ruchu.

Po zrealizowaniu inwestycji pn. ” Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w miejscowości Stębark” droga zyska nawierzchnię z kostki brukowej betonowej o szer. 5m.

### **5. Opis występujących zagrożeń i utrudnień**

Nie przewiduje się występowania zagrożeń przy wprowadzaniu oraz obowiązywaniu stałej organizacji ruchu.

### **6. Opis organizacji ruchu**

W związku z projektowanym wykonaniem nawierzchni asfaltowej oraz zamiarem podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego po realizacji w/w zadania inwestycyjnego, niezbędnym jest zastosowanie oznakowania pionowego.

Szczegóły dotyczące stałej organizacji ruchu przedstawiono na załączonym planie orientacyjnym w skali 1: 5 000 oraz uzupełniających planach sytuacyjnych.

Przy wprowadzaniu organizacji ruchu należy zastosować następujące oznakowanie pionowe:

1. tabliczka D-47 „koniec wewnętrznej” – 2 szt.
2. A-11A „próg zwalniający” - 4 szt.
3. B-33 „ograniczenie prędkości (20km/h)” – 4 szt.
4. B-33 „ograniczenie prędkości (30km/h)” - 2 szt. (z tabliczką D-46 „Droga wewnętrzna” oraz D-52 „strefa ruchu”)
5. A-12c „zwężenie jezdni lewostronne” - 1 szt.
6. A-12b „zwężenie jezdni prawostronne” - 1 szt.

7. D-5 „pierwszeństwo na zwężonym odcinku jezdni” - 1 szt.
8. B-31 „pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwnika” - 1 szt.
9. D-6 aktywny obustronny „przejście dla pieszych” – 2 szt. z tabliczką T-27  
”tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci”

## **7. Warunki techniczne dla znaków**

Znaki drogowe należy wykonać zgodnie z wymaganiami technicznymi i wzorami graficznymi zawartymi w niniejszym opracowaniu.

- Znaki pionowe umieścić w poboczu z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej.
- Znaki pionowe i poziome muszą odpowiadać wymogom zawartym w:
  - Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (jednolity tekst: Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.)
  - Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).
- Tarcze znaków winny być wykonane z blachy ocynkowanej (grubości min. 1,5 mm) zaginanej krawędziowo.
- Tarcze znaków montować na wysokości 2m od trawnika do dolnej krawędzi lica znaku. Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku. Dokładną lokalizację oznakowania pionowego ilustruje (graficzny) projekt organizacji ruchu.
- Tylne strony tarczy znaku winna być zabezpieczona matową farbą nie odblaskową barwy ciemnoszarej, o grubości powłoki min. 30 mikronów
- Folia odblaskowa II generacji użyta do wykonania lica znaku powinna posiadać 2-letni czas trwałości oraz wykazywać pełne związanie z tarczą znaku przez cały ten okres. Każdy powtarzalny symbol znaku powinien być wykonany metodą sitodruku.
- Każdy znak drogowy powinien posiadać tabliczkę informacyjną, zawierającą następujące dane:
  - a) nazwę wytwórcy,

- b) datę produkcji,
- c) oznaczenie dotyczące parametrów odblaskowych lica znaku,
- d) nr certyfikatu ITS Warszawa, upoważniający do oznaczenia wyrobów znakiem bezpieczeństwa

- Znaki winny być przymocowane do słupków stalowych (z rur o średnicy ~ 50 mm), stabilizowanych w wykopie.
- Tarcze znaków zważywszy na kategorię drogi winny być wielkości małej (M).

#### Sposób umieszczania znaków:

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu inwestor / zarządca drogi zobowiązany jest do utrzymania oznakowania w stałej czystości oraz odpowiednim stanie technicznym. W przypadku uszkodzenia znaku należy bezzwłocznie wymienić go na nowy. Znaki należy montować na stabilnych podstawach wykluczających jego wywrócenie lub zmianę przepisowego położenia.

#### **8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

- 30 listopad 2021 r.

Opracował:

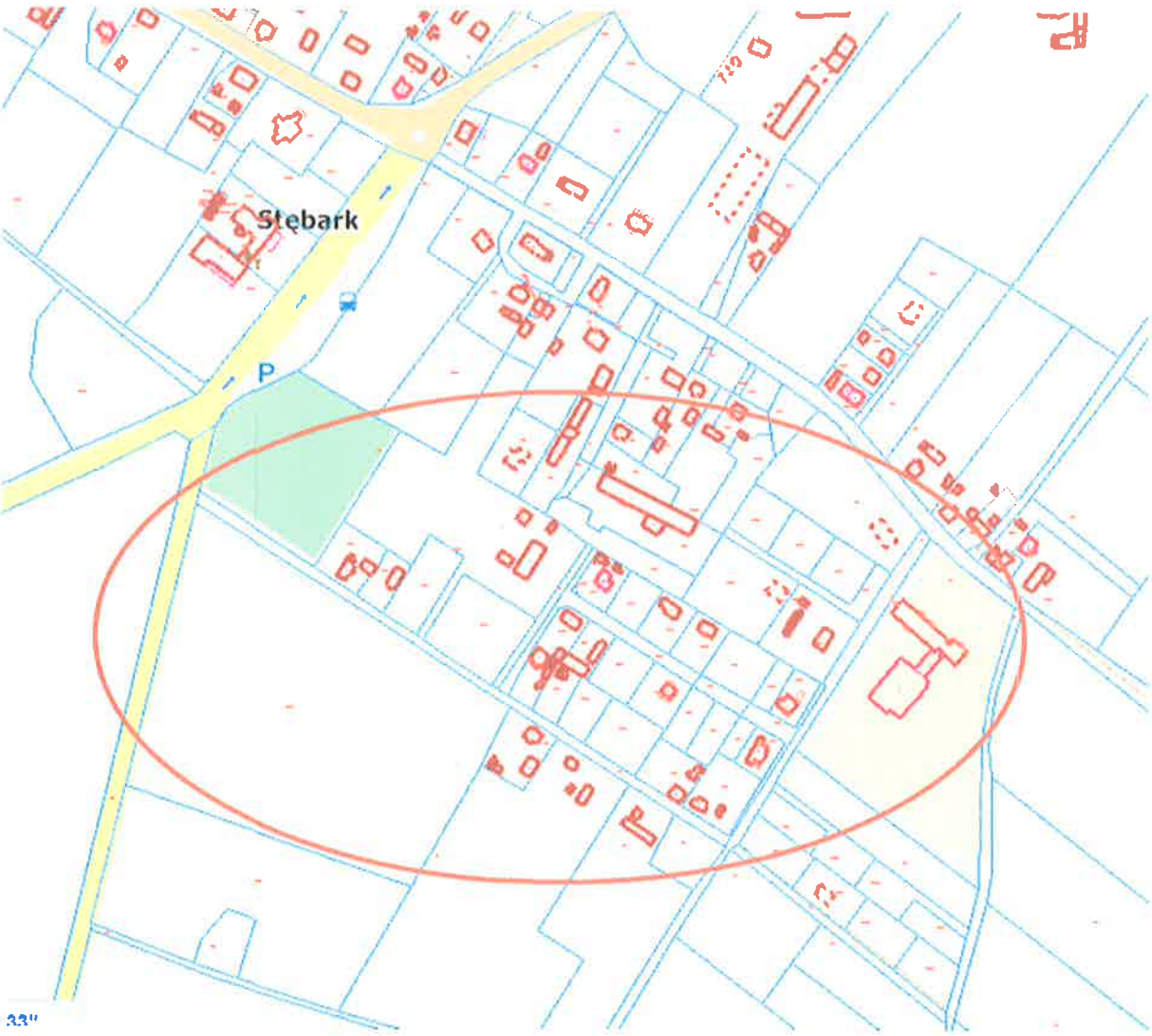
inż. Wojciech Szymański  
  
uprządk nr WAM0088 PWOK/12  
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi  
bez ograniczeń  
11-200 Ilawa, ul. Rolna 34  
tel./fax 09 648 71 96 kom. 505 102 476



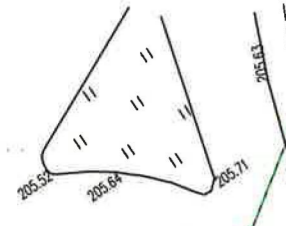
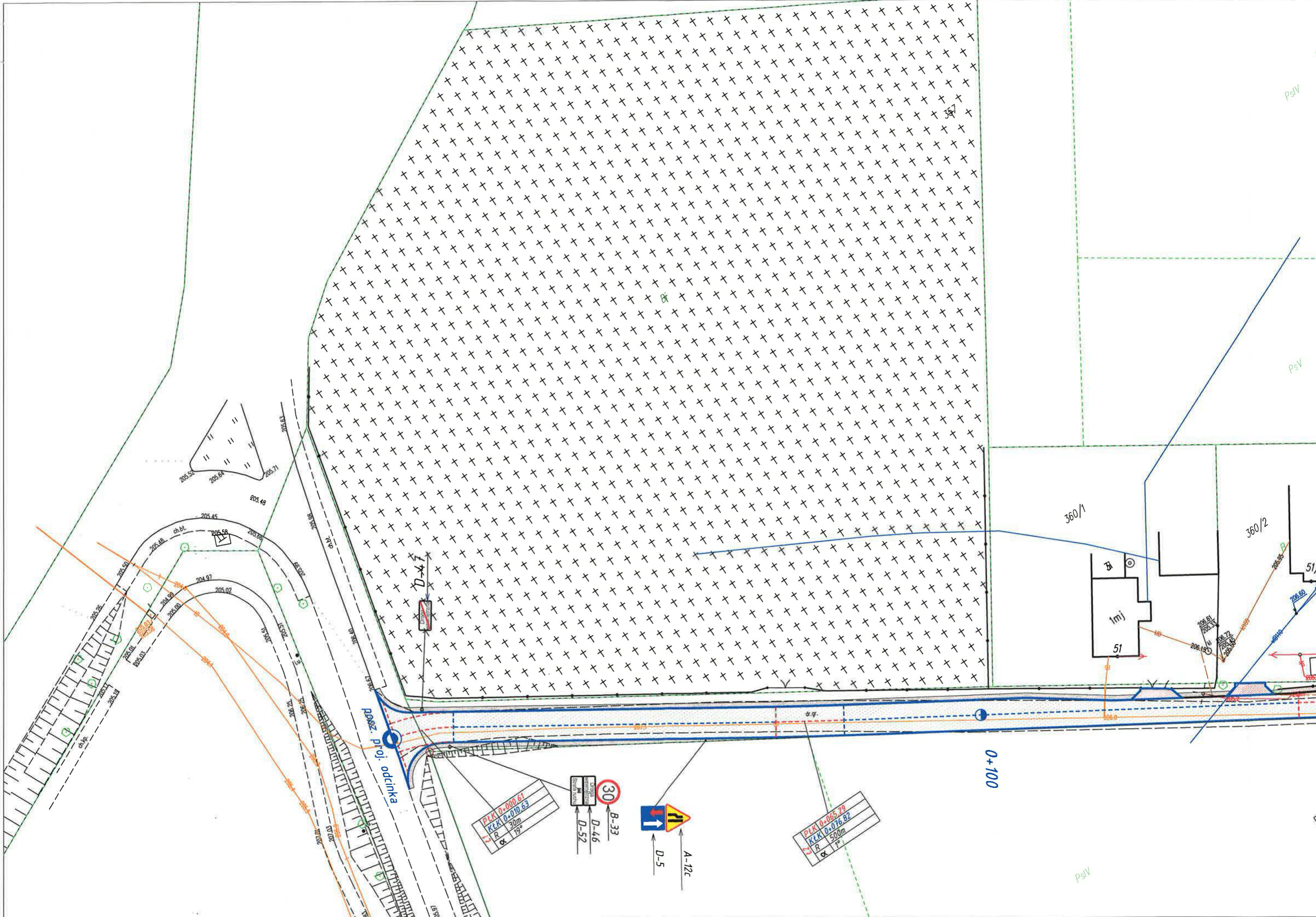
## **II. Część Rysunkowa**

1. Plan Orientacyjny
2. Plan sytuacyjny nr 1 w skali 1:500

Plan orientacyjny

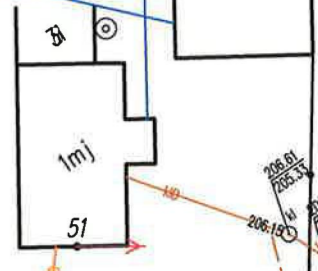




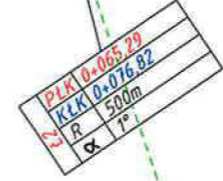
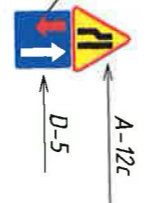
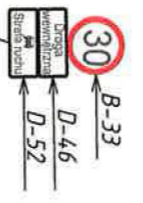
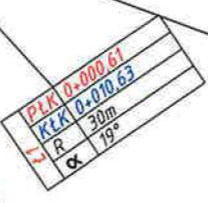


360/1

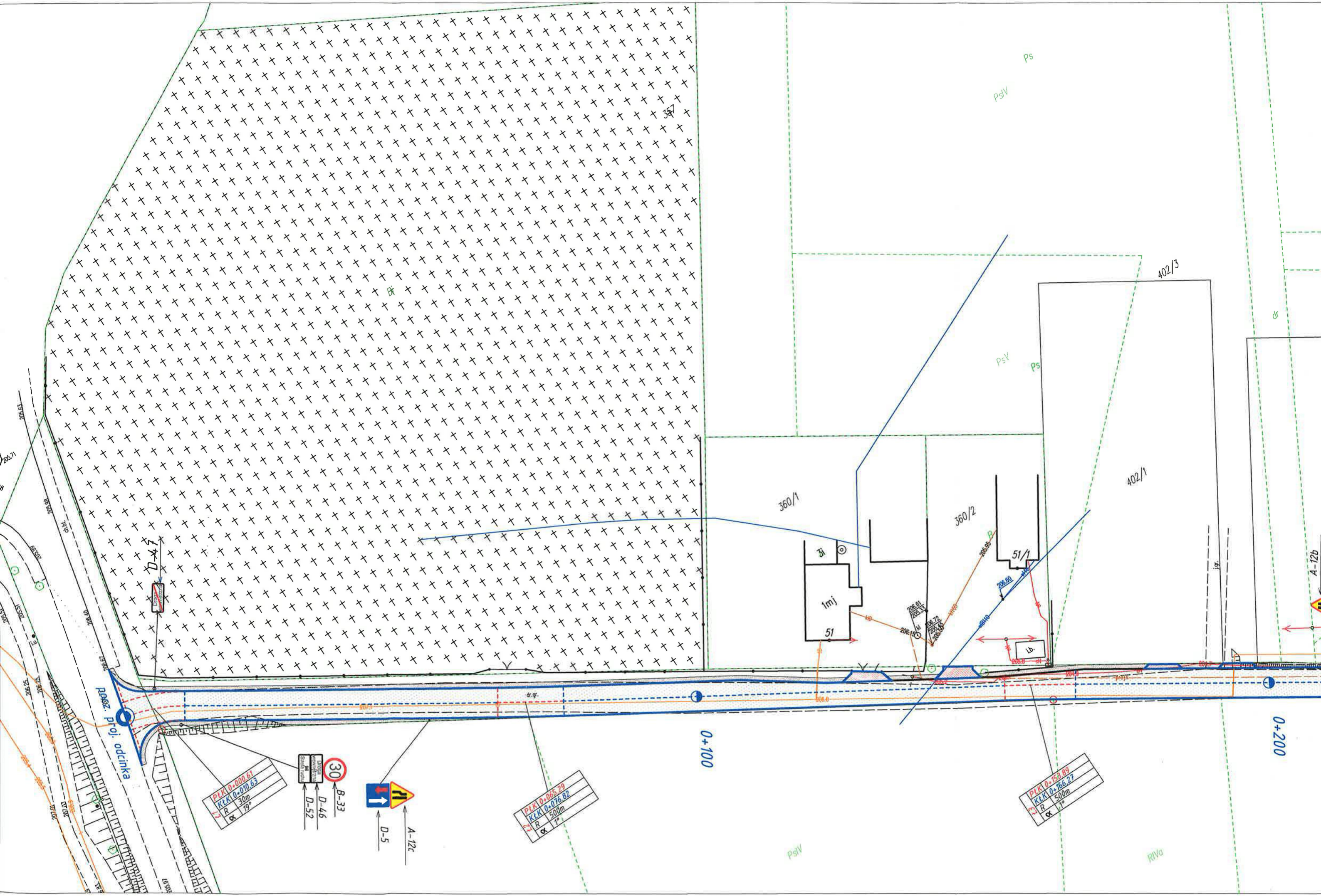
360/2



0+100












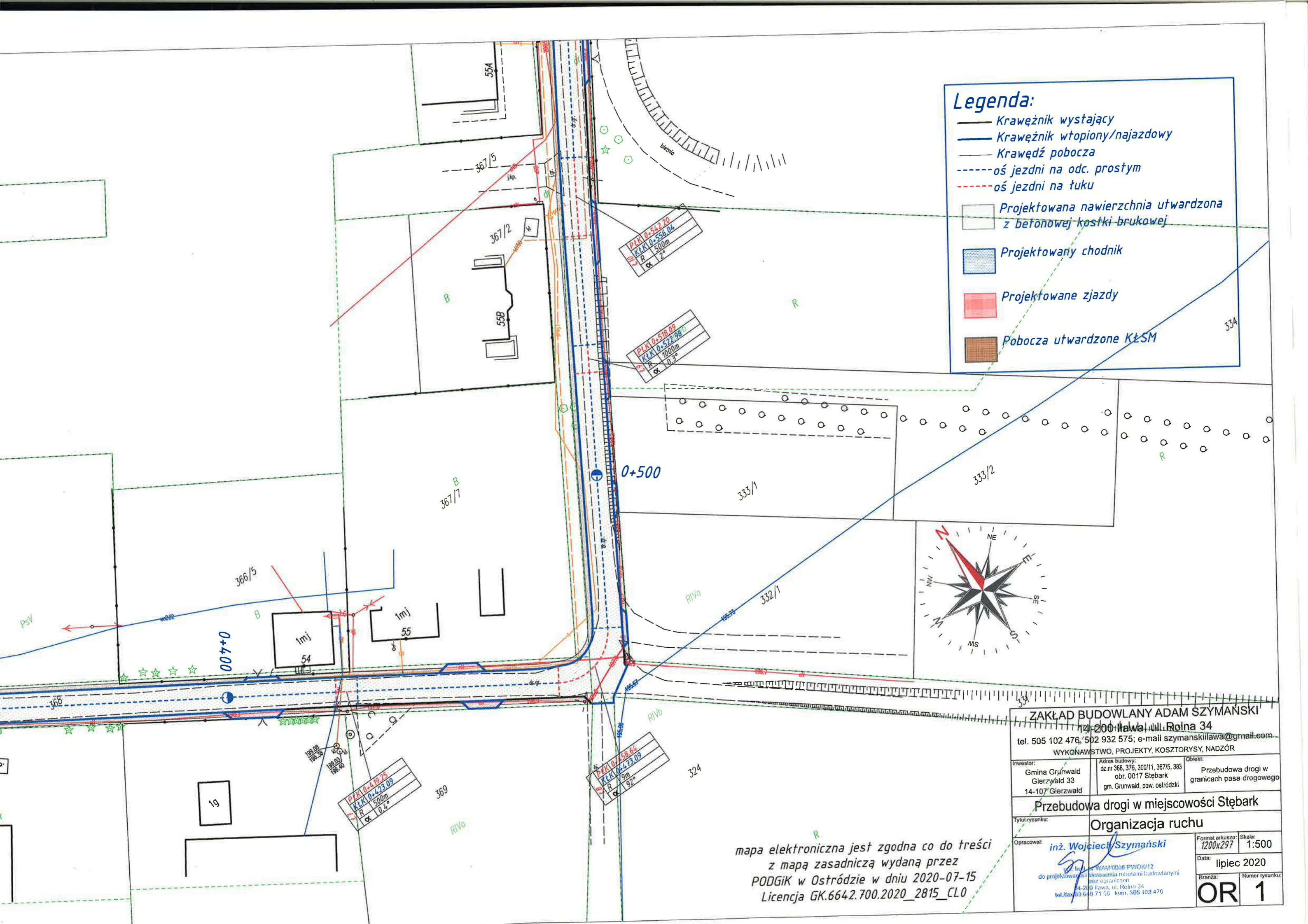






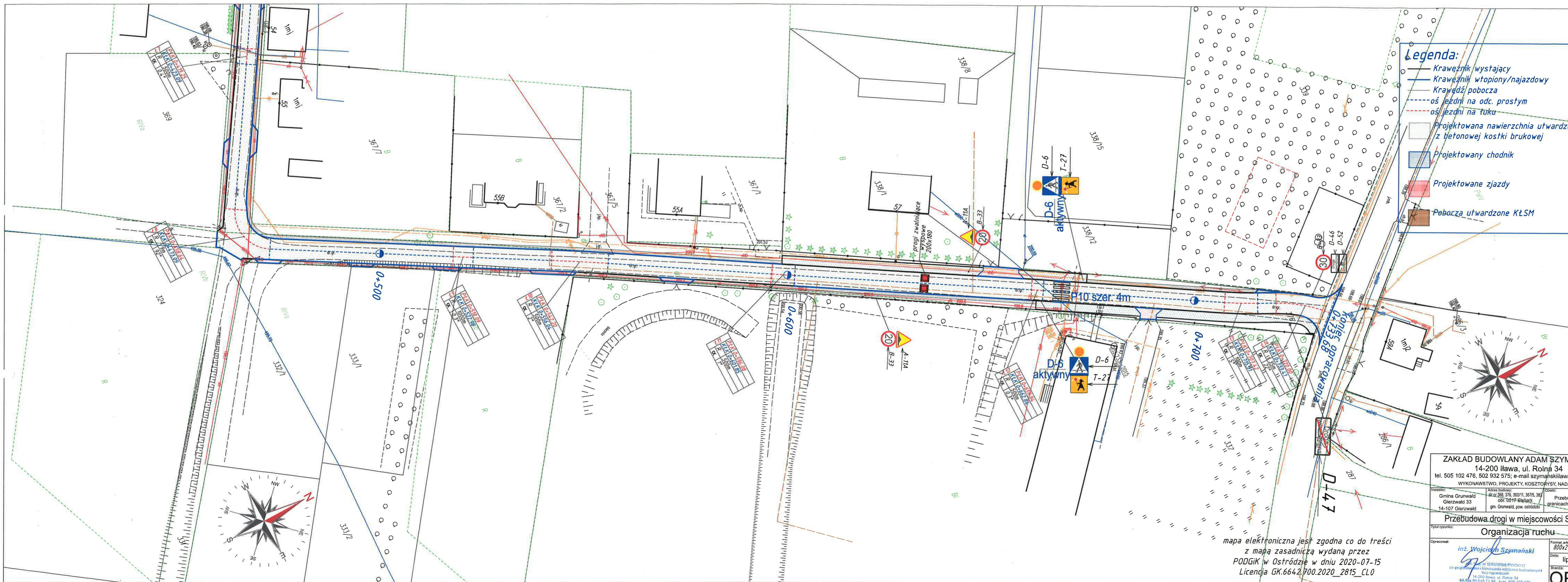
**Legenda:**

-  Krawężnik wystający
-  Krawężnik wtopiony/najzdowy
-  Krawędź pobocza
-  oś jezdni na odc. prostym
-  oś jezdni na łuku
-  Projektowana nawierzchnia utwardzona z betonowej kostki brukowej
-  Projektowany chodnik
-  Projektowane zjazdy
-  Pobocza utwardzone KŁSM

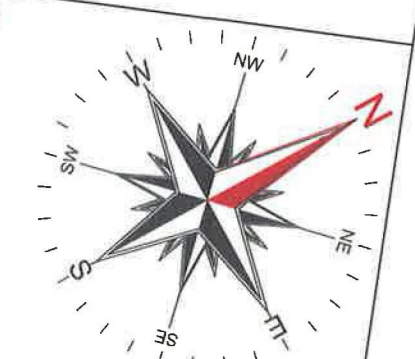
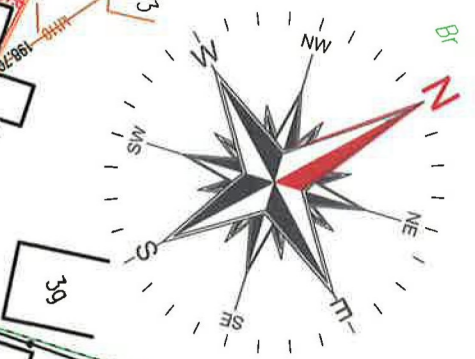


mapa elektroniczna jest zgodna co do treści z mapą zasadniczą wydaną przez PODGiK w Ostródzie w dniu 2020-07-15  
 Licencja GK.6642.700.2020\_2815\_CL0





- Legenda:**
- Krawężnik wystający
  - Krawężnik wtopiony/najzdowy
  - Krawężnik pobocza
  - - - oś jezdnia na odc. prostym
  - - - oś jezdnia na tuku
  - Projektowana nawierzchnia utwardzona z betonowej kostki brukowej
  - ▒ Projektowany chodnik
  - ▒ Projektowane zjazdy
  - ▒ Pobocza utwardzone KŁSM



mapa elektroniczna jest zgodna co do treści z mapą zasadniczą wydaną przez PODGIK w Ostródzie w dniu 2020-07-15 Licencja GK.6642.700.2020\_2815\_CL0

ZAKŁAD BUDOWLANY ADAM SZYMAŃSKI  
 14-200 Iława, ul. Rolna 34  
 tel. 505 102 476, 502 932 575; e-mail szymanskiilawa@gmail.com  
 WYKONAWSTWO, PROJEKTY, KOSZTORYSY, NADZÓR

Przebudowa drogi w miejscowości Stęba  
 Organizacja ruchu

Opracował: inż. Wojciech Szymański

Format arkusza: 800x297  
 Data: lipiec 2020  
 Branża: OR