



PRACOWNIA PROJEKTOWA
UL. BOHATERÓW
WESTERPLATTE 11 POK. 334
65-034 ZIELONA GÓRA

NIP 925-184-53-43
REGON 080-521-768
TEL. 607 395 002
BIURO@M-TRAKT.PL

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Tytuł inwestycji:

Przebudowa ul. Sportowej w Lubsku

Lokalizacja dz. nr:

j. ewidencyjna 081106_4, obręb 0003 Lubsko : 411/2

Inwestor:

GMINA LUBSKO
Plac Wolności 1
68-300 Lubsko

Projektował zespół:	Numer uprawnień	Data:	Podpis:
Projektant wiodący mgr inż. Jacek Walencki	LBS/0121/PWBD/19 Spec. drogowa	26.06.2023	

egz. **1**

ZIELONA GÓRA, czerwiec 2023

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZATWIERDZENIE PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

OPINIE:

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**
- 2. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- 3. LOKALIZACJA INWESTYCJI**
- 4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE**
 - 4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu**
 - 4.2. Istniejące oznakowanie**
- 5. STAN PROJEKTOWANY**
 - 5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu**
 - 5.2. Projektowane oznakowanie poziome**
 - 5.3. Projektowane oznakowanie pionowe**
- 6. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW**
 - 6.1. Zasady ogólne**
 - 6.2. Sposób umieszczania znaków**
 - 6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania**
- 7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU**
- 8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU**
- 9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

sor Projekt stałej organizacji ruchu

CZEŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania pn: **Przebudowa ul. Sportowej w Lubsku**. Opracowanie zostało wykonane przez jednostkę projektową *M-Trakt* z siedzibą przy ul. Bohaterów Westerplatte 11 w Zielonej Górze na zlecenie Inwestora, tj. Gmina Lubsko; 68-300 Lubsko; ul. Plac Wolności 1.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 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. z 2016 r. poz. 124);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2015 r. poz. 1314);
- 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. z 2003 r. nr 220 poz. 2181) wraz z załącznikami;
- Pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół projektowy we własnym zakresie;
- Dokumentacja fotograficzna.

3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Niniejsza inwestycja jest zlokalizowana na terenie powiatu żarskiego w gminie Lubsko. Zlokalizowana jest na działkach: 411/2; – j. ewidencyjna 081106_4 Lubsko miasto, obr. 0003

Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane na terenie należącym do Inwestora w pasie drogowym ul. Sportowej.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Ulica posiada nawierzchnie bitumiczną o szerokości od 4,5 do 5,5 m. Zjazdy do działek prywatnych wykonane są przeważanie z k. betonowej.

Po obu stronach ul. Sportowej zlokalizowany jest chodnik wykonany z płytek chodnikowych gr. 5 oraz 7 cm.

4.2. Istniejące oznakowanie

W obszarze projektowanej inwestycji ul. Sportowa nie posiada oznakowanie poziomego. Istniejące oznakowanie pionowe przedstawiono na rysunku planszy sytuacyjnej.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Projektowane oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać jedynie w miejscach projektowanych przejść dla pieszych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do 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, Dziennik Ustaw - załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków.

Oznakowanie należy wykonać jako **cienkowarstwowe** oraz powinno być wykonane w warunkach atmosferycznych zapewniających jego trwałość. Materiał użyty do oznakowania powinien zapewniać:

- dobrą przyczepność do podłoża,
- dużą odporność na ścieranie,
- intensywnie białą barwą,
- właściwości odblaskowe,
- odporność na zabrudzenie,
- szorstkość zbliżona do szorstkości nawierzchni,
- równe krawędzie wyraźnie odróżniające się od tła.

Usunięcie planowanych do likwidacji fragmentów istniejących znaków poziomych, tylko poprzez trwałe ich usunięcie bez uszkodzenia nawierzchni drogi będzie odbywać się za pomocą lancy wodnej.

Tabelaryczne zestawienie projektowanego oznakowania poziomego:

P-10	Projektowane						24,00	
P-14	Projektowane						4,5	
					Całkowita pow. malowania [m2]=		28,5	

5.2. Projektowane oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do 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, Dziennik Ustaw - załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonego projektu stałej organizacji ruchu.

Projektowane oznakowanie należy wykonać jako oznakowanie średnie – zgodnie z wytycznymi stosowania znaków pionowych. Wszystkie znaki należy wykonać z folii odblaskowej II generacji, z blachy ocynkowanej o krawędziach podwójnie giętych. Kolorystyka wszystkich projektowanych znaków musi być zgodna z rzeczywistością. Znaki pionowe należy ustawiać zgodnie z warunkami technicznymi umieszczania znaków zawartymi w opracowaniu, w kwestiach nieokreślonych należy stosować powyższe przepisy.

Przy pracach związanych z usytuowaniem wszystkich znaków pionowych należy zachować szczególną ostrożność i w miarę możliwości prace wykonywać ręcznie, z uwagi na możliwość uszkodzenia istniejącego, projektowanego lub nie zewidencjonowanego uzbrojenia podziemnego.

Tabelaryczne zestawienie projektowanego oznakowania pionowego:

Nazwa	Stan	Szt.
B-35	Istniejące	2
A-7	Istniejące	1
T-0	Istniejące	3
B-2	Istniejące	1
B-5	Istniejące	1
B-2	Istniejące	1
D-6	Projektowane	4
		13

6. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW

6.1. Zasady ogólne

- po prawej stronie jezdni lub nad nią, jeżeli obowiązują jadących każdym pasem ruchu,
- nad poszczególnym pasem ruchu, jeżeli dotyczą jadących wyłącznie tym pasem ruchu,
- po lewej stronie jezdni samodzielnie jeżeli dopuszczają to przepisy lub jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, gdy posiadają one więcej niż jeden pas ruchu oraz na drogach jednokierunkowych,
- na jezdni jeżeli droga jest zamknięta lub ruch na niej jest ograniczony,
- na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku,
- stosować znaki z grupy znaków duże wykonane z folii odblaskowej typu 2,

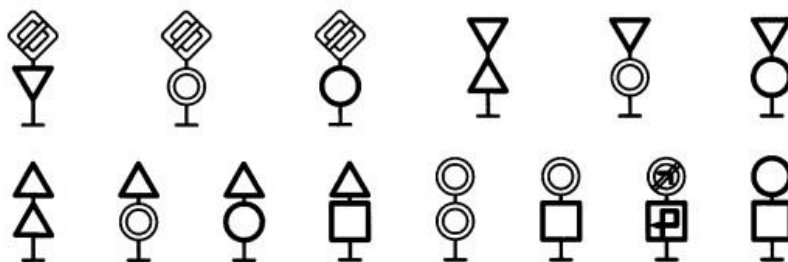
6.2. Sposób umieszczania znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych, takich jak słupki, ramy wysięgniki, konstrukcje bramowe wykonane z materiałów trwałych, z wyłączeniem betonu. Dopuszcza się również możliwość umieszczania znaków z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, np. latarni słupów telekomunikacyjnych, ścian budynków itp. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć kształt kołowy lub eliptyczny.

Odległość pomiędzy następującymi po sobie znakami powinna wynosić:

- 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.

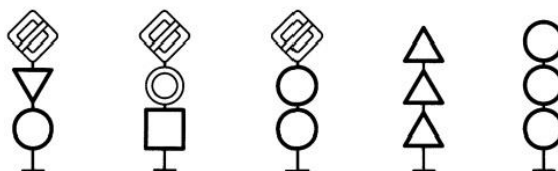
Jeżeli istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednej konstrukcji wsporczej, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.



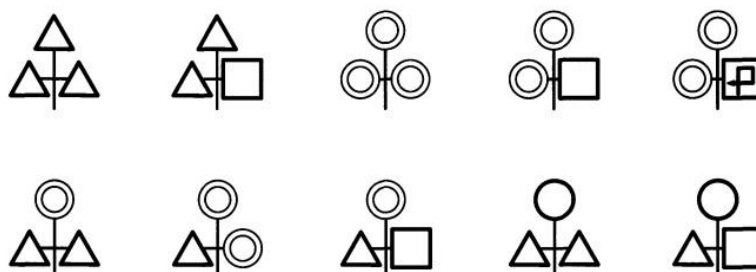
Rys. 1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



Rys. 2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

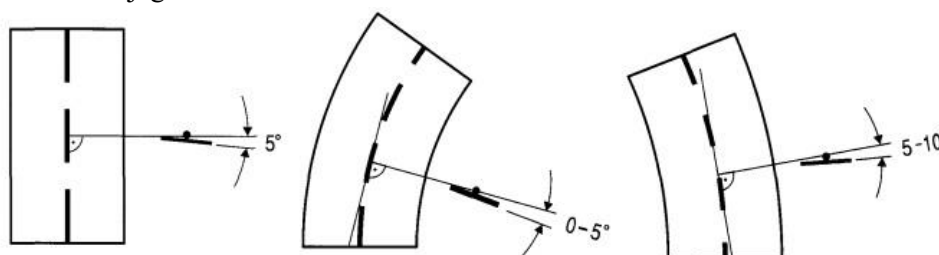


Rys. 3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



Rys. 4. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie poziomym

Tarcze znaków powinny być odchylone o 5° względem linii prostopadłej do osi jezdni. Natomiast na łukach poziomych odchylenie to należy skorygować w zależności od wielkości promienia łuku oraz jego kierunku.



Rys. 5. Usytuowanie tarczy znaku względem osi jezdni

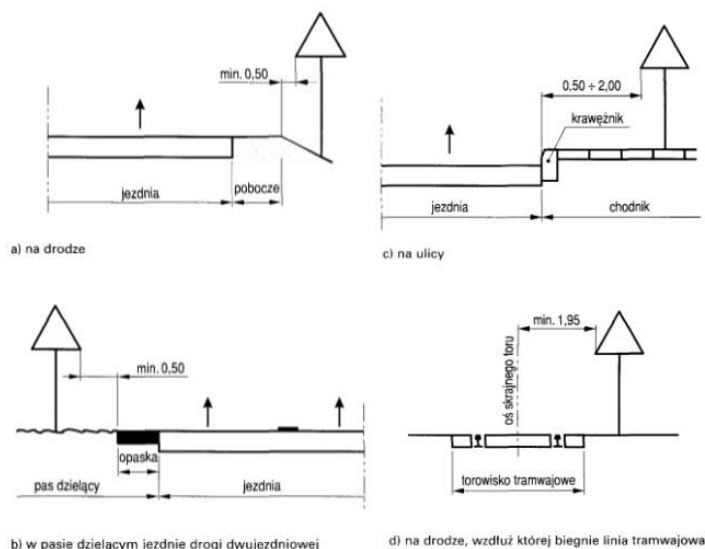
6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby ich odległość od krawędzi drogi wynosiła minimum 0,5 m. Jeśli warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi należy:

- Na drogach z poboczami gruntowymi umieścić znak na poboczu zachowując odległość minimalną 0,5 m od krawędzi jezdni,
- Na drogach z poboczami o nawierzchni twardej umieścić znak w odległości minimalnej 0,5m od krawędzi pobocza bitumicznego.

Znaki umieszcza się:

- W przypadku szerokiego nasypu w koronie drogi w odległości nie przekraczającej 5,0 m od krawędzi jezdni,
- W pasie dzielącym jezdnie w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od zewnętrznej granicy opaski,
- Na ulicach w odległości 0,5 – 2,0 m od krawędzi jezdni.



Rys. 6. Odległość znaków od krawędzi jezdni

Kategorie znaków	Wysokość umieszczania znaków [m]	
	Poza obszarami zabudowanymi	Na obszarach zabudowanych
A – ostrzegawcze B – zakazu ²⁾ C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające ¹⁾ G – dodatkowe ⁴⁾	min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E – tablice E1, E2, E14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ (min. 1,00) ⁵⁾
E – znaki E-15, E-16 E – tablice E-13, E17a, E18a E – drogowskazy	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ max. 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki nad jezdnią	min. 5,0	min. 5,0
Znaki na lub za urządz. bezpieczeństwa ruchu	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20

- ¹⁾ Z wyjątkiem znaków F-11 (5,0 m) i F-14a,b,c (0,5 m)
- ²⁾ Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni
- ³⁾ Znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych
- ⁴⁾ Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m – na ulicach, 0,50 m – na pozostałych drogach)
- ⁵⁾ Dla znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego
- ⁶⁾ W przypadku umieszczania znaku na chodniku

7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

Podczas opracowywania niniejszego projektu poddano wszechstronnej analizie wpływ każdego projektowanego elementu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno z punktu widzenia kierowców jak i pozostałych uczestników ruchu. Projektowany remont spełnia wymagania pola widoczności.

8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu związana jest z przebudową projektowanej ul. Sportowej.

9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu: III kwartał 2023 r.

Opracował:
mgr inż. Jacek Walencki
LBS/0121/PWBD/19

CZĘŚĆ RYSUNKOWA