



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

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Tytuł inwestycji:

PRZEBUDOWA UL. SZKOLNEJ W LUBSKU

Lokalizacja dz. nr:

20/2, 105/1 – j. ewidencyjna 081106_4 Lubsko miasto, obręb 0008

Inwestor:

Gmina Lubsko

68-300 Lubsko, Plac Wolności 1

Projektował zespół:	Numer uprawnień	Data:	Podpis:
Projektant wiodący mgr inż. Mateusz Mokwiński	LBS/0012/POOD/10 Spec. drogowa	16.12.2022	

egz. **3**

ZIELONA GÓRA, GRUDZIEŃ 2022

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. Długiej 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: 20/2; 105/1– j. ewidencyjna 081106_4 Lubsko miasto, obr. 0008. Pas drogi objęty pracami składa się jedynie z drogi gminnej bez połączenia z drogami przyległymi.

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

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Istniejąca ulica Szkolna posiada nawierzchnie z płyt trylinka o szerokości od 4,0 do 5,50 m. Wzdłuż jezdni zlokalizowany jest chodnik jednostronny (ok. 172,0 m) oraz dwustronny (ok. 135,0 m) z płytek chodnikowych betonowych 35x35x5 o szerokości od 1,5 do 4,0 m.

W pasie drogowym ulicy zlokalizowane są następujące sieci:

- Sieć wodociągowa,
- Sieć kanalizacji deszczowej,
- Sieć gazowa,
- Sieć telekomunikacyjna,
- Sieć energetyczna.

W pasie drogowym są liczne drzewa przeznaczone do wycinki. Droga odwodniona jest grawitacyjnie w przyległe tereny zielone oraz do wpustów deszczowych.

4.2. Istniejące oznakowanie

W obszarze samej projektowanej ulicy brak jest oznakowania poziomego. Pojawia się ono dopiero na połączeniach z drogami ościennymi.

W ciągu projektowanej ulicy zlokalizowane są jednak oznakowania pionowe oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci barierek dla pieszych do zachowania.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Projektowane oznakowanie poziome

Nazwa	Stan	Szt.
P-10	Projektowane	2

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 **MAŁE** – 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.
D-3	Istniejące	1
B-33	Projektowane	1
D-6	Projektowane	4
B-2	Istniejące	1
B-20	Istniejące	1
		8

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 **MAŁE** wykonanych z folii odblaskowej typu 2,

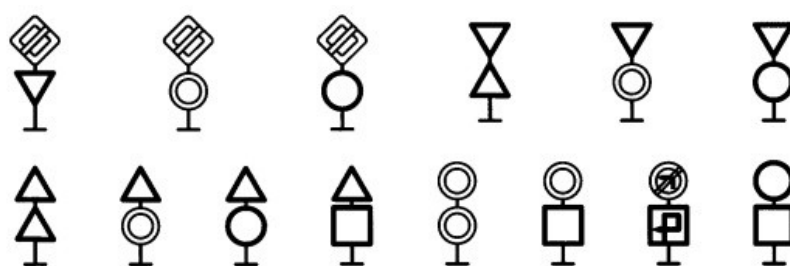
6.2. Sposób umieszczania znaków

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.

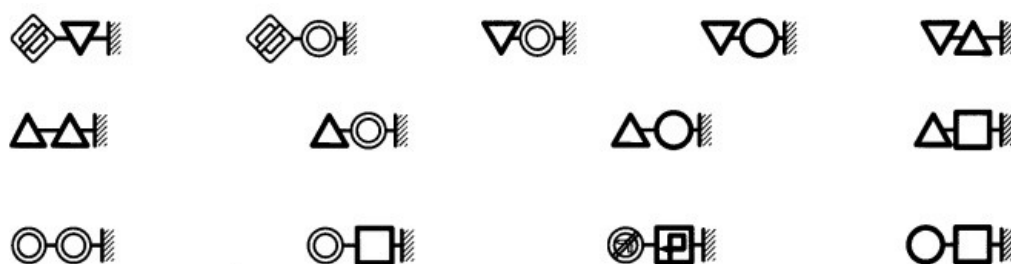
Odległość pomiędzy następującymi po sobie znakami powinna wynosić:

- 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.

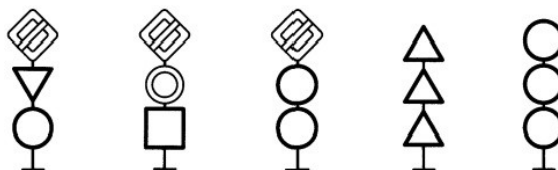
Jeżeli istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednej konstrukcji wsporczej, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.



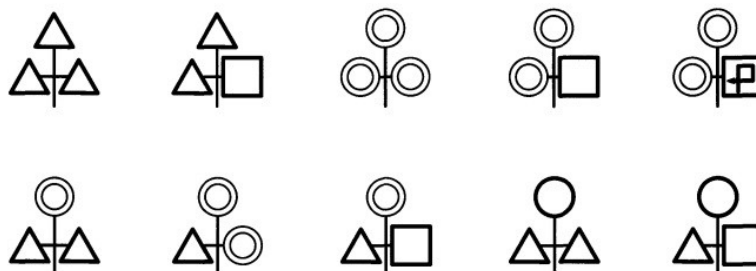
Rys. 1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



Rys. 2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

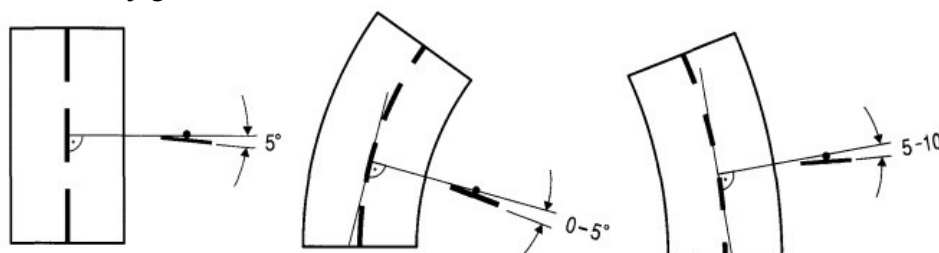


Rys. 3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



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

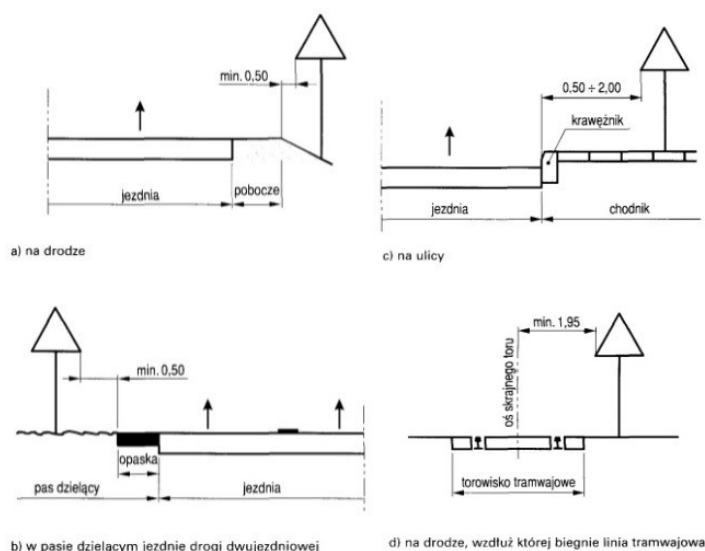
6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

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. Mateusz Mokwiński
LBS/0121/PWBD/19

CZĘŚĆ RYSUNKOWA