

Pracownia Projektowa M – Trakt

65-119 Zielona Góra, Ul. Sulechowska
NIP 925-184-53-43 REGON 080 521 768
tel. 607 39 50 02 E-mail: biuro@m-trakt.pl



STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Tytuł inwestycji:

**REMONT ODCINKA UL. MONIUSZKI W LUBSKU ORAZ
UTWARDZENIE NAWIERZCHNI NA DZ. NR 368/2 ORAZ 1**

Lokalizacja dz. nr:

1, 5/1 – j. ewidencyjna 081106_4 gm. Lubsko – miasto, obręb 0001 Lubsko;

101 – j. ewidencyjna 081106_4 gm. Lubsko – miasto, obręb 0002 Lubsko;

Inwestor:

**GMINA LUBSKO
PLAC WOLNOŚCI 1, 68-300 LUBSKO**

Projektował zespół:	Numer uprawnień	Data:	Podpis:
mgr inż. Bartosz Michalak		20.12.2022	

egz. **1**

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 *remontu odcinka ul. Moniuszki w Lubsku*. Opracowanie zostało wykonane przez jednostkę projektową *M-Trakt* z siedzibą przy ul. Sulechowskiej 8 w Zielonej Górze na zlecenie Inwestora, tj. Gmina Lubsko z siedzibą przy placu Wolności 1, 68-300 Lubsko.

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;

- Pomiarzy 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 1, 5/1 obręb 0001 Lubsko; 101 obręb 0002 Lubsko. Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane na terenie należącym do inwestora w pasie drogowym ul. Moniuszki.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Istniejąca ulica Moniuszki posiada nawierzchnie bitumiczną (przy szkole) szerokości 5,0 do 5,5 m oraz z kostki granitowej szerokości 4,0 m (na odcinku jednokierunkowym w kierunku ul. Gdańskiej). Wzdłuż jedni północnej zlokalizowany jest chodnik jednostronny z kostki betonowej o szerokości ok. 2,0 m, natomiast wzdłuż drogi jednokierunkowej chodnik posiada nawierzchnie z płytek chodnikowych 35x35x5 cm.

W pasie drogowym ulicy zlokalizowane są następujące sieci:

- sieć telekomunikacyjna,
- sieć energetyczna,
- sieć gazowa,
- sieć kanalizacji deszczowej.

Inwestycja nie koliduje z żadną z ww. sieci.

W pasie drogowym brak jest kolidującej zieleni do wycinki. Droga odwodniona jest grawitacyjnie w przyległe tereny zielone oraz do wpustu deszczowego na ul. Gdańskiej

4.2. Istniejące oznakowanie

W obszarze projektowanej inwestycji ul. Moniuszki nie posiada oznakowanie poziomego.

Istniejące oznakowanie pionowe przedstawiono na rysunku planszy sytuacyjnej.

Tabelaryczne zestawienie istniejącego oznakowania pionowego:

Oznakowanie pionowe										
I D	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiary	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	A-7		Istniejące							1
	A-11		Do likwidacji							2
	A-17		Istniejące							1
	B-1		Istniejące							1
	B-18		Istniejące							1
	B-33		Istniejące							2
	B-36		Istniejące/do przeniesienia							2
	B-36		Istniejące							7
	D-6		Istniejące							2

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiary	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	D-46		Istniejące							1
	D-47		Istniejące							1
	T-0		Do likwidacji							4
	T-0		Istniejące							13
	T-1		Istniejące							1
	T-25a		Istniejące							3
	T-25a		Istniejące/do przeniesienia							1
	T-25b		Istniejące							3
	T-25b		Istniejące/do przeniesienia							1
Razem szt. =										47
Urządzenia bezpieczeństwa										
ID	Nazwa			Stan	Warstwa	Kilometraż		Trasa	Dł.	Szt.
	Bariera U-12a			Do likw.					14.0	
Razem =										14.0

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu

- Remont konstrukcji drogi ul. Moniuszki – ok. 844,3 m,
- Utwardzenie terenu – 370 m²,
- Nawierzchni zjazdów do posesji – 94,6 m²,
- Nawierzchnia chodników – 349,5 m²,
- Kategoria ruchu – KR3,
- Prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- Szerokość pobocza – 0,75 m,
- Skosy na zjazdach – 1:1.5,
- Spadek poprzeczny jezdni – jednostronny 3%,
- Długość odcinka ul. Moniuszki – 210,92 mb.

5.2. Projektowane oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome 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 załączonych rysunków.

Oznakowanie należy wykonać jako **grubowarstwowe** 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 odbłaskowe,
- 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:

Lp.	Rodzaj linii	Dł./Pow/Szt.	Razem [m ²]
1	P-10	5	10.0
2	P-14	3	3
Suma =			13.00

5.3. 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 odbłaskowej 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:

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Wars twa	Wielkoś ć	Wymiar	Kilometra ż	Tras a	Opis	Szt.
	B-2		Projektowane							1
	B-21		Projektowane							1
	B-22		Projektowane							1
	D-3		Projektowane							1
	D-15		Projektowane							1
	T-0		Projektowane							1
	T-27		Projektowane							2
Razem szt. =										8
Urządzenia bezpieczeństwa										
ID	Nazwa		Stan	Warstw	Kilometra ż	Tras a	Dł.	Szt.		
	Bariera U-12a		Projektowane				36.0			
Razem =								36.0		

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 odbłaskowej typu 2,

6.2. Sposób umieszczania znaków

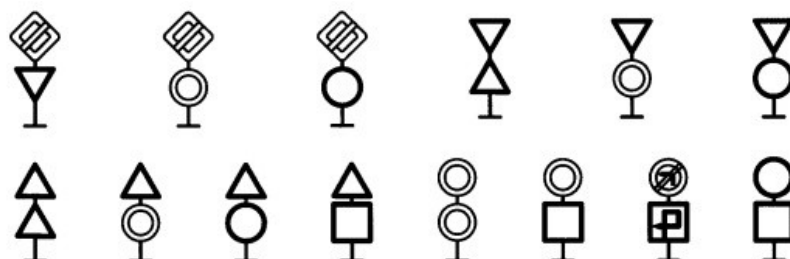
Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych, takich jak słupki, ramy wysięgniki, konstrukcje bramowe wykonane z materiałów trwałych, z wyłączeniem betonu. Dopuszcza się również możliwość umieszczania znaków z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, np. latarni

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.

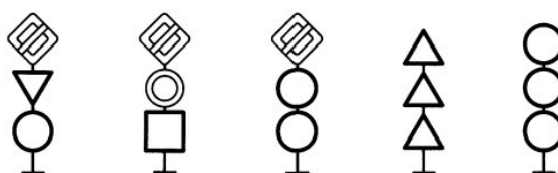
Jeżeli istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednej konstrukcji wsporczej, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.



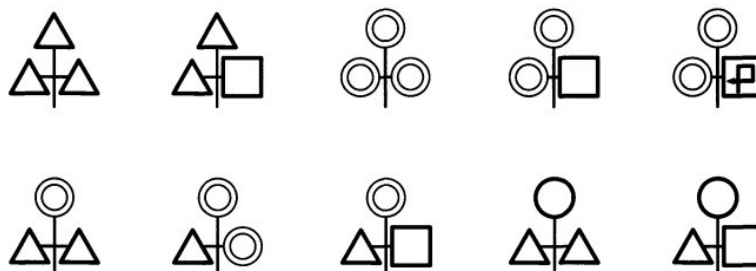
Rys. 1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym



Rys. 2. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie poziomym

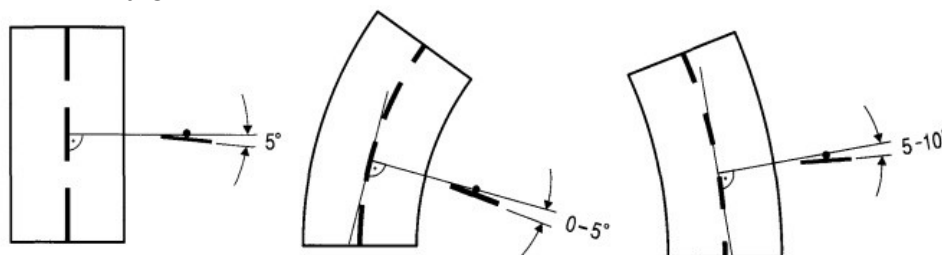


Rys. 3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



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

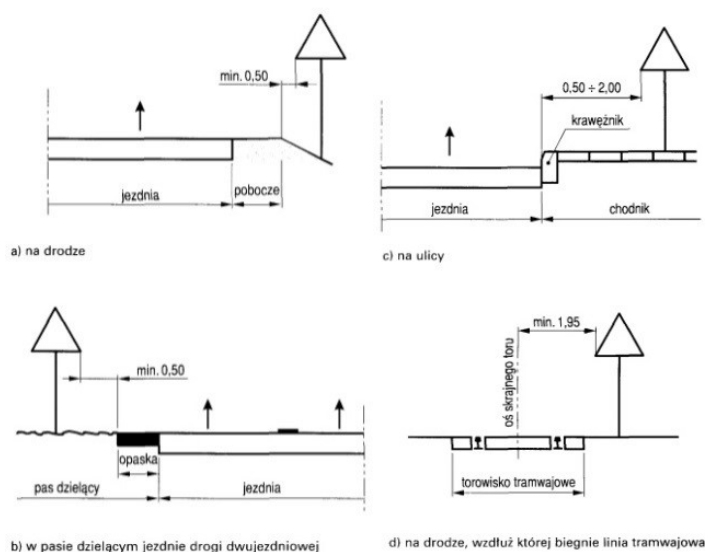
6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

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 0,5 m 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 remontem projektowanej ul. Moniuszki.

9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu: grudzień 2022 r.

Opracował:
mgr inż. Mateusz Mokwiński
LBS/0012/POOD/10

CZĘŚĆ RYSUNKOWA