



**FIRMA BUDOWLANA „E.Z.O.P.”**

**ZBIGNIEW PAJĄK**

**Blękwit 35e, 77-400 Złotów**

**NIP : 767-129-13-30, REGON : 570795239**

**e-mail. pajak@firma-ezop.pl, kom. 797 171 630**

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

<b>PROJEKT :</b>	Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Stara Wiśniewka na działce ewid. nr 101/2, 488
<b>KAT. OBIEKTU:</b>	XXV
<b>ADRES BUDOWY :</b>	Jedn. ewid. 303107_2 gmina Zakrzewo, obr. ewid. 0031 Stara Wiśniewka, dz. ewid. nr 101/2, 488
<b>INWESTOR :</b>	Gmina Zakrzewo ul. Kujańska 5 77-424 Zakrzewo
<b>BRANŻA :</b>	Drogowa,
<b>STADIUM :</b>	Projekt stałej organizacji ruchu

### **ZESPÓŁ PROJEKTOWY**

<b>STANOWISKO:</b>	<b>Imię i nazwisko</b>	<b>Zakres i nr uprawnień budowlanych</b>	<b>Podpis</b>
PROJEKTANT BR. DROGOWA	ZBIGNIEW PAJĄK	Do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ewid. WKP/0122/POOD/16	

*ZŁOTÓW, grudzień 2019 r.*

**EGZ NR  
1**

# SPIS TREŚCI

<b>I. KARTA UZGODNIEŃ.....</b>	<b>3</b>
<b>II. CZĘŚĆ OPISOWA .....</b>	<b>4</b>
1. Podstawa opracowania.....	4
2. Przedmiot opracowania. ....	4
3. Materiały wyjściowe. ....	4
4. Cel opracowania. ....	4
5. Opis stanu istniejącego. ....	4
6. Opis przyjętych rozwiązań. ....	4
7. Zasady umieszczania znaków w pasie drogowym. ....	5
<b>III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA. ....</b>	<b>9</b>
1. Plan orientacyjny	– rys. nr 1
2. Projekt docelowej organizacji ruchu w skali 1:500	– rys. nr 2

## I. KARTA UZGODNIENÍ

Lp.	Data	Uwagi

## **II. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. Podstawa opracowania.**

- Umowa z Zamawiającym,
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500,
- Wizja w terenie.

### **2. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu w ramach przebudowy drogi gminnej w miejscowości Stara Wiśniewka na działkach ewid. nr 101/2, 488.

### **3. Materiały wyjściowe.**

- a) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dz.U. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 ze zmianami i załącznikami,
- b) Ustawa Prawo o ruchu drogowym - Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 z późniejszymi zmianami,
- c) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. z 2016 r., poz. 124,
- d) Ustawa o drogach publicznych Dz. U. z 2016 r. poz. 1440 z późniejszymi zmianami,
- e) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. nr 170 z 2002 r. poz. 1393 ze zmianami,
- f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, Dz. U. z 2017 r. poz. 784.

### **4. Cel opracowania.**

Projekt opracowano w celu wprowadzenia nowej (docelowej) organizacji ruchu w związku z planowaną przebudową drogi gminnej w miejscowości Stara Wiśniewka na działce ewid. nr 216/2.

Planowana data wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu: lipiec 2020 r.

### **5. Opis stanu istniejącego.**

Istniejąca droga gminna posiada nawierzchnię nieulepszoną z kruszywa. Wzdłuż drogi zlokalizowane są budynki jednorodzinne oraz zabudowania gospodarskie. Stanowi ona również dojazd do pól.

### **6. Opis przyjętych rozwiązań.**

W ramach planowanej przebudowy drogi gminnej założono oznakowanie skrzyżowania z dróg gminnych znakiem A-7 oraz oznakowanie przejść dla pieszych znakami D-6. Skrzyżowanie dróg gminnych oznakowano znakami poziomymi P-4 oraz P13 oraz przejścia dla pieszych P-10.

Docelową organizację ruchu wprowadza się w celu uporządkowania ruchu. Głównym zamierzeniem planowanej zmiany organizacji ruchu jest poprawa bezpieczeństwa.

Miejsce robót należy oznakować zgodnie z załączonymi schematami, a po zakończeniu prac teren

przywrócić do stanu pierwotnego. Szczegółowe rozwiązania docelowej organizacji ruchu przedstawiono na rysunku nr 2.

## **7. Zasady umieszczania znaków w pasie drogowym.**

### **7.1. Umieszczanie znaków:**

1. Po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu;
2. Nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu;
3. Po lewej stronie jezdni:
  - a. samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
  - b. jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
  - c. na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G;
4. Na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony;
5. Na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku.
6. Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

### **7.2. Sposób umieszczania znaków.**

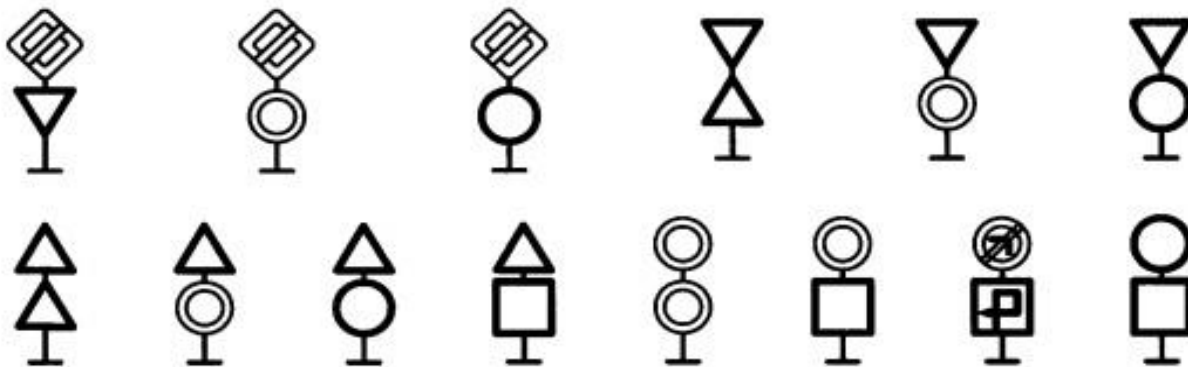
Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. 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.

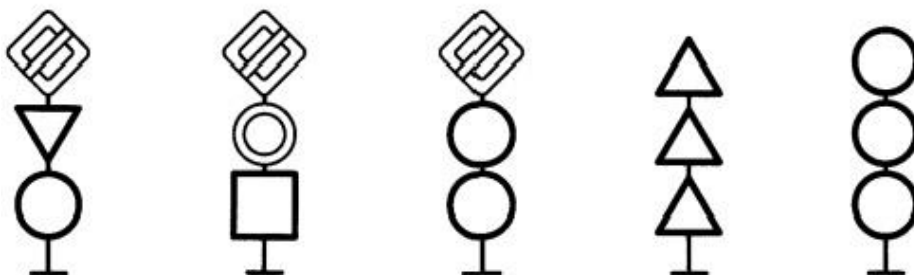
Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Dopuszczalne sposoby rozmieszczenia znaków pokazano na rysunku poniżej:

- sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym:



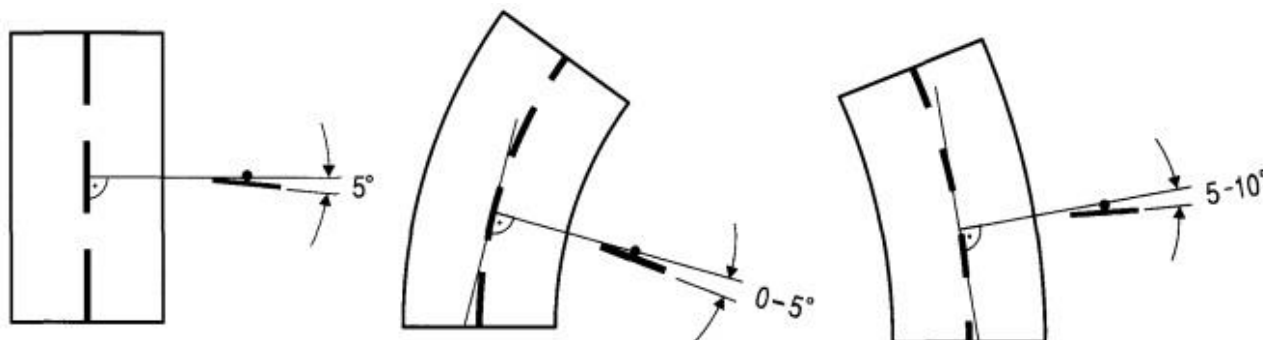
- sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



### 7.3. Poziome odchylenie tarczy znaku.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

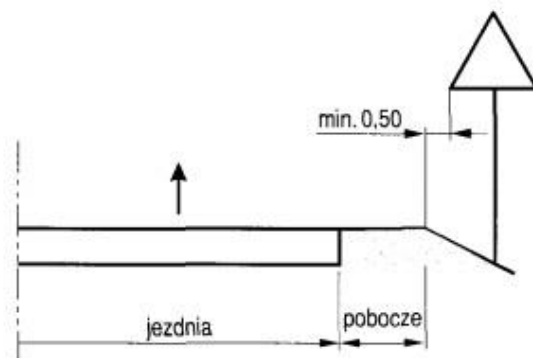
Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na rysunkach poniżej:



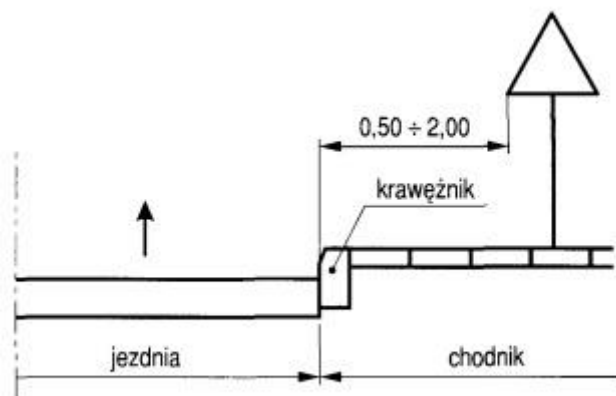
a) na odcinku prostym b) na łuku poziomym w prawo c) na łuku poziomym w lewo

### 7.4. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania.

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:



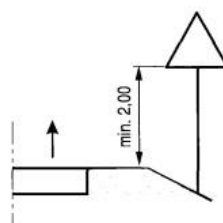
a) na drodze



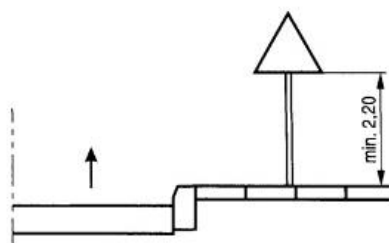
c) na ulicy

### 7.5. Wysokość umieszczenia znaków:

Wysokość umieszczenia dużych drogowskazów w kształcie strzały (E-3) powinna być tak dobrana, aby zapewnić jak najlepszą widoczność drogowskazu, nie pogarszając warunków widoczności na skrzyżowaniu.



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



j) kategorii A, B, C, D, F, G

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. Odległości znaków od krawędzi jezdni przedstawione na rysunkach powyżej powinny być zachowane również w stosunku do znaków, np. nakazu lub drogowskazów w kształcie strzały,

które mogą być umieszczane równolegle do krawędzi jezdni. Odległość mierzy się wówczas do powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym jezdni. Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) podano w tabeli poniżej. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, które mogą być umieszczane w poziomie nawierzchni jezdni. Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F, to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości podanej w tabeli poniżej. Na ulicach w obszarach zabudowanych przez niżej umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami.

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi	min. 2,00 (min. 1,50)	min. 2,00 (2,20)

#### 7.6. Wymiary znaków pionowych w podziale na grupy:

Grupa znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne
		Długość boku	Średnica	Długość podstawy	Wysokość (n=0,1,2)
Wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300n
Duże	D	1050	900	900	900+225n
Średnie	S	900	800	600	600+150n
Małe	M	750	600	600	600+150n
Mini	MI	600	400	400	400+10

Opracował:

mgr inż. Zbigniew Pająk

Złotów, grudzień 2019 r.



### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**