

Nazwa elementu projektu budowlanego	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Numer tomu / łączna liczba tomów	1/1
Numer egzemplarza / Rewizja	1 / M
Nazwa zamierzenia budowlanego	PRZEBUDOWA UL. ŁOWICKIEJ OD UL. POMORSKIEJ DO UL. OPALOWEJ W LEGNICY
Adres obiektu budowlanego	MIEJSCOWOŚĆ LEGNICA, UL. ŁOWICKA POW. LEGNICA, WOJ. DOLNOŚLĄSKIE
Kategoria obiektu budowlanego	XXV, XXVI
- nazwa jednostki ewidencyjnej, - nazwa i numer obrębu ewiden., - opis zajmowanych nieruchomości	jednostka: Legnica Miasto (id.026201_1); obręb: 026201_1.0038 (Piekary Osiedle) pasy drogowe następujących dróg publicznych: - droga powiatowa nr 2361D (ul. Sikorskiego); - droga gminna nr 107888D (ul. Śląska); - droga gminna nr 107878D (ul. Łowicka); - droga gminna nr 107887D (ul. Kujawska); - droga gminna nr 107656D (ul. Opalowa); - droga gminna nr 107747D (ul. Szmaragdowa); - droga gminna nr 107873D (ul. Pomorska)
Nazwa i adres Inwestora	 LEGNICA Prezydent Miasta Legnicy Plac Słowiański 8 59-220 Legnica
Nazwa i adres Jednostki Projektowej	 saw-tech studio Wojciech Sawicki STUDIO PROJEKTÓW INŻYNIERII LĄDOWEJ ul. Oliwkowa 8, 59-900 Zgorzelec

Zakres opracowania	Pełniona funkcja projektowa	Imię i Nazwisko specjalność nr uprawnień budowlanych	Data oprac.	Podpis
BD / IR	PROJEKTANT (obiektu)	mgr inż. Wojciech Sawicki	aktualizacja maj 2024 r.	
	spec. uprawnień	inż. drogowa do proj. bez ograniczeń		
	numer upr.	DOŚ/0123/PWBD/17		

SPIS TREŚCI PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	STRONA
I. ZAWARTOŚĆ CZĘŚCI OPISOWEJ PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	03-06
1. Podstawa opracowania	04
2. Cel i zakres opracowania	04
3. Charakterystykę drogi i ruchu na drodze	04-05
4. Rozwiązania projektowe stałej organizacji ruchu	05-08
5. Przewidywany termin wprowadzenie stałej organizacji ruchu	08
II. ZAWARTOŚĆ CZĘŚCI RYSUNKOWEJ PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	09-IR.02a
Stała organizacja ruchu - plan orientacyjny, z zaznaczeniem dróg, których dotyczy przedmiotowe opracowanie	IR.01
Stała organizacja ruchu - plan sytuacyjny, zawierająca: – lokalizację docelowych znaków drogowych (pionowych i poziomych) oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu (BRD) dla układu drogowego z powiązaniem z istniejącą geometrią pasa drogowego ul. Śląskiej	IR.02a

I. ZAWARTOŚĆ CZĘŚCI OPISOWEJ PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejszą dokumentację projektową wykonano na podstawie niżej wymienionych aktów prawnych i innych, powiązanych z nimi, dokumentów, w tym m. in.:

- umowy o prace projektowe nr 127/M/20 wraz ze stosownymi aneksami do umowy głównej;
- ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 162);
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (t.j. Dz. U. 2023 poz. 682 ze zmianami);
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 poz. 124 ze zm.);
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2023 poz. 645);
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. 2023 poz. 1047);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz. U. 2017 poz. 784);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. 2019 poz. 2310);
- rozporządzenia 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 (t.j. Dz. U. 2019 poz. 2311);
- mapy do celów projektowych terenu objętego opracowaniem w skali 1:500 wraz z mapą zasadniczą pasów drogowych ulic: Opalowej i Szmaragdowej;
- e44inwentaryzacji i pomiarów terenowych.

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn. „Przebudowa ul. Łowickiej od ul. Pomorskiej do ul. Opalowej w Legnicy”.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest w województwie dolnośląskim, w mieście Legnica (miasto na prawach powiatu), na obszarze osiedla mieszkaniowego Piekary. Istniejące: ul. Łowicka oraz ul. Łowicka – łącznik do ul. Sikorskiego oraz ul. Łowicka – łącznik do ul. Śląskiej są drogami o nawierzchni bitumicznej, przekroju ulicznym z obustronnie wyniesionymi krawężnikami drogowymi. Szerokość jezdni przedmiotowych dróg jest zmienna i oscyluje w granicach 5,0 do 5,5 m. Pasy ww. drogi gminnej uzupełniają takie elementy jak: zatoki postojowe o nawierzchni betonowej lub nieurządzonej, chodniki o nawierzchni bitumicznej, betonowej oraz kostki betonowej oraz zjazdy indywidualne o nawierzchni bitumicznej oraz kostki betonowej. W związku z tym, iż poszczególne odcinki ul. Łowickiej, w tym ul. Łowickiej – łącznik do ul. Sikorskiego, przebiegają przez teren silnej zabudowy wielorodzinnej posiadają one bezpośrednie powiązanie z ww. drogami dojazdowymi do poszczególnych budynków wielorodzinnych. Ww. drogi dojazdowe posiadają nawierzchnię bitumiczną, przekrój uliczny i szerokość jezdni zmienną oscylującą od 3,0 m do 4,0 m. Stan nawierzchni i warstw konstrukcyjnych jezdni ul. Łowickiej i pozostałych elementów korpusu drogowego jest niezadowalający. Nawierzchnie opisane powyżej nie posiadają poprawnej równości poprzecznej ani podłużnej. Pas drogowy wnioskowanej ulicy jest wyposażony w liczne sieci zagospodarowania terenu, w tym między innymi w sieci elektroenergetyczne, sieci oświetlenia ulicznego, sieci wodociągowe, sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej, doziemne sieci ciepłownicze, sieci teletechniczne oraz gazowe.

Geometria jezdni ul. Łowickiej (wszystkich jej odcinków objętych przedmiotowym opracowaniem) jest widoczna w postaci wymiarów liniowych zamieszczonych na załączniku graficznym (rys. IR.02) stanowiącym integralną część niniejszej dokumentacji technicznej.

Ruch drogowy na rozpatrywanych drogach gminnych ma charakter ruchu lokalnego, gdzie występują niewielkie sezonowe wahania natężenia ruchu drogowego, co oznacza, że SRD w dni robocze jest większy od SDR w dni świąteczne.

W stanie istniejącym przy drodze gminnej nr 107878D (ul. Łowicka), objętej niniejszym opracowaniem, zlokalizowane są istniejące znaki drogowe pionowe i poziome zgodne ze stosownym załącznikiem

graficznym. Inwentaryzacji elementów dotychczasowej, stałej organizacji ruchu dokonano w II kw. 2023 r. oraz ponownie w I kw. 2024 r. (aktualizacja pierwotnej wersji stałej organizacji ruchu).

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

W przedmiotowym opracowaniu projektowym uwzględniono docelowe oznakowanie ul. Łowickiej (droga gminna nr 107878D), na odcinku od ul. Opalowej do ul. Pomorskiej, związane z planowaną przebudową jej układu drogowego pokazane na tle istniejących elementów obowiązującej dotychczas stałej organizacji ruchu drogowego.

Pokreślić w tym miejscu należy, że pozostałe ulice ujęte w przedmiotowym opracowaniu tj. ul. Śląska, Opalowa, Szmaragdowa, Kujawska i Pomorska nie podlegają przebudowie ich układów drogowych w ramach opracowania pn. „Przebudowa ul. Łowickiej od ul. Pomorskiej do ul. Opalowej w Legnicy”, a ich ujęcie we wnioskowanym projekcie stałej organizacji ruchu wynika z faktu konieczności uporządkowania i dostosowania istniejących elementów organizacji ruchu do planowanego zakresu przebudowy ul. Łowickiej.

Droga gminna nr 107878D (ul. Łowicka) została zaprojektowana jako droga jednojezdniowa, dwupasowa o dwóch kierunkach ruchu drogowego (z wyłączeniem odcinka od skrzyżowania z ul. Kujawską do wlotu na ul. Opalową, gdzie obowiązuje ruch jednokierunkowy w strefie zamieszkania) w przekroju ulicznym, w trzech odcinkach, mianowicie:

- odcinek główny przebiegający od ul. Opalowej do ul. Pomorskiej;
- odcinek sięgacza ul. Łowickiej do skrzyżowania z ul. Sikorskiego i ul. Śląską;
- odcinek sięgacza ul. Łowickiej do ul. Śląskiej na wysokości budynków u numerach porządkowych ul. Łowicka 1-9.

Odcinek główny ul. Łowickiej jest odcinkiem z pierwszeństwem przejazdu oznakowanym znakami pionowymi D-1. Pokreślić w tym miejscu należy, iż wnioskowane zmiany w stałej organizacji ruchu sięgają od skrzyżowania ul. Szmaragdowej z ul. Opalową, gdzie wprowadzono ruch jednokierunkowy, z wyłączeniem rowerów w kierunku ul. Łowickiej, w strefie zamieszkania, poprzez montaż zestawu znaków pionowych D-40 i D-41 (na jednej konstrukcji wsporczej, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami szczegółowymi) + D-3 + T-22, po likwidacji znaków pionowych D-4a oraz D-5. Likwidacji w tej lokalizacji podlegają ponadto zestawy znaków A-11a + B-33 + T-1 (obustronnie) informujące o lokalizacji progu zwalniającego (istniejący próg nie podlega likwidacji) oraz znak B-31. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w strefie zamieszkania w ciągu ww. ulicy spowodowane jest istniejącą geometrią ul. Opalowej, która w stanie aktualnym posiada jezdnię o szerokości oscylującej od 3,20 do 4,0 m bez wyodrębnionej drogi dla pieszych. W związku z powyższym ruch pieszych, ze względów bezpieczeństwa, musi odbywać się po jezdni przedmiotowej drogi na zasadach ruchu drogowego charakterystycznego dla stref zamieszkania (pierwszeństwo ruchu pieszego przed ruchem kołowym; ograniczenie prędkości poruszania się pojazdów mechanicznych do 20 km/h)). Na ww. odcinku, w związku z wprowadzeniem oznakowania D-40, wykluczono również postój pojazdów mechanicznych, który w stanie istniejącym powodował utrudnienia w ruchu drogowym. Tożsama zasada wprowadzenia strefy zamieszkania z wyłączeniem ruchu rowerowego dotyczy odcinka jezdni ul. Łowickiej, w kierunku ul. Kujawskiej, na wysokości budynków mieszkalnych oznaczonych numerami porządkowymi od 12 do 20. Na przedmiotowym odcinku wprowadzono projektowo zestawy znaków: D-40 + D-3 + T-22 (wlot ul. Łowickiej w kierunku ul. Kujawskiej) oraz D-41 na odrębnym słupku wsporczym, natomiast przeciwległy wlot przedmiotowej ulicy oznakowano poprzez montaż zestawu znaków B-2 + T-22 + D-40 oraz D-41 na odrębnym słupku wsporczym, których lokalizacja jest zgodna z odpowiednimi załącznikami graficznymi stanowiącymi integralną część niniejszego opracowania.

W tym miejscu pokreślić należy, iż na wniosek zarządcy pasa drogowego wszystkich dróg publicznych objętych przedmiotowym opracowaniem, zmianom uległ również sposób prowadzenia ruchu kołowego w ciągu ulicy Kujawskiej. Ze względu na jej istniejącą geometrię – szerokość jezdni oscylująca od 5,0 do 5,5 m, droga zakończona placem manewrowym umożliwiającym wykonanie manewru zawracania – zdecydowano o wprowadzeniu w ciągu ww. drogi ruchu dwukierunkowego. Wlot przedmiotowej jezdni, na skrzyżowaniu z ul. Łowicką, oznakowano zestawem znaków B-5+T-0+D-4a, po likwidacji istniejącego znaku B-2. Przedmiotowy zabieg projektowy umożliwi odciążenie wjazdu mieszkańców ul. Kujawskiej przez odcinek ul. Łowickiej zlokalizowany na wysokości budynków mieszkalnych o adresach porządkowych ul. Łowicka 12-20, gdzie wprowadzono wyżej opisaną strefę zamieszkania, minimalizując tym samym możliwość (ryzyko) kolizji ruchu pieszego i kołowego na przedmiotowym odcinku dojazdowym do ul. Kujawskiej.

Skrzyżowanie ulic Łowickiej i Kujawskiej oznakowano znakami D-1 wraz z tabliczkami T-6a oraz stosownie do kierunku ruchu drogowego znakami C-2/C-4 (po likwidacji oznakowania B-21/B-22) nadając przedmiotowej relacji pierwszeństwo przejazdu. Wprowadzenie przedmiotowej zmiany podkreślono jednocześnie poprzez zastosowanie oznakowania poziomego P-1e. Ze względu na lokalizację na tarczy ww. skrzyżowania istniejącego zjazdu zwykłego na teren miejscowego centrum handlowego, przedmiotowy zjazd oznakowano zestawem znaków D-46/D-47 oraz B-2 uniemożliwiając tym samym wyjazd przedmiotowym zjazdem na ww. tarczę skrzyżowania pojazdom korzystającym z parkingu przy miejscowej placówce handlowej (wyjazd jedynie w sytuacji awaryjnej bądź zagrożenia życia lub zagrożenia w ruchu drogowym – organizacja tymczasowych objazdów). Zestawem znaków D-46/D-47 oznakowano również drugi z istniejących zjazdów zwykłych na teren miejscowego centrum handlowego.

Za przedmiotowym skrzyżowaniem, w kierunku ul. Opalowej, zaprojektowano zestaw znaków: B-2 + T-22 montowany na wysięgniku nad osią pasa ruchu dla rowerów uniemożliwiający wjazd pojazdów mechanicznych z ul. Łowickiej w kierunku ul. Szmaragdowej z jednoczesnym umożliwieniem skorzystania z tej relacji rowerzystom. Wjazd w przedmiotową relację dla rowerzystów podkreślono przez zastosowanie na jezdni ul. Łowickiej wyniesionej wyspy dzielącej z projektowanym słupkiem przeszkodowym U-5a. Za ww. znakiem, w odległości min. 10,0 m, zaprojektowano znak D-40 oznaczający wjazd do strefy zamieszkania. Wyjazd z przedmiotowej strefy w kierunku ul. Pomorskiej oznakowano znakiem D-41 ustalając jednocześnie regułę włączenia się do ruchu drogowego przez pojazdy mechaniczne ją opuszczające. Opuszczenie przedmiotowej strefy oznakowano również na skrzyżowaniu ul. Opalowej i Szmaragdowej poprzez montaż znaku D-41 (ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego ul. Opalowej przewidziano montaż tarczy znaku na jednej konstrukcji wsporczej z zestawem znaków D-40 + D-3 + T-22), który ma za zadanie poinformowanie pieszych, że opuszczają strefę z możliwością poruszania się po jezdni ulicy z pierwszeństwem przed ruchem pojazdów mechanicznych.

W ciągu ul. Łowickiej w kierunku ul. Pomorskiej, na wysokości miejscowego centrum handlowego, zaprojektowano wydzieloną zatokę parkingową z miejscami postojowymi równoległymi, oznakowanymi znakiem pionowym D-18 wraz z tabliczką T-0 („Tylko w zatoce równolegle do krawężnika”) oraz konstrukcyjnym wydzieleniem poszczególnych stanowisk postojowych poprzez montaż rzędu kostki betonowej w kolorze grafitowym (na podstawowej szerokości stanowiska postojowego zastosowano kostkę betonową w kolorze szarym). Eliminację możliwości postoju pojazdów mechanicznych na projektowanych w tej lokalizacji terenach zieleni przyulicznej zapewniono poprzez lokalizację elementów BRD w postaci słupków U-12c zlokalizowanych w rozstawie osiowym co 1,5 m.

Istniejące skrzyżowania odcinka głównego ul. Łowickiej z sięgaczami ul. Łowickiej w kierunku ul. Sikorskiego i w kierunku ul. Śląskiej (na wysokości istniejących budynków ul. Łowicka 1-9) zostały zaprojektowane jako wyniesione, na tarczach progów zwalniających o nawierzchni z kostki betonowej. Skosy najazdowe / zjazdowe na płaszczyznę ww. progów oznakowano znakami poziomymi P-25. Konstrukcja ww. elementów pasa drogowego, długość i nachylenie skosów wjazdowych i zjazdowych umożliwia bezpieczny wjazd na wyniesioną część przejazdową przedmiotowych skrzyżowań z prędkością 25-30 km/h (załączono na rysunkach nr BD.02 i BD.03). Wloty podporządkowane na przedmiotowych skrzyżowaniach oznakowano znakami pionowymi A-7 oraz znakami poziomymi P-13 (nie zaprojektowano w przedmiotowych lokalizacjach poziomego oznakowania segregacyjnego). Zaznaczyć należy, iż ul. Łowickiej nie zaliczono do układu dróg podstawowych z pierwszeństwem przejazdu (najbliższa droga o ww. statusie to ul. Sikorskiego DP nr 2361D) ani na jej długości nie zlokalizowano budynków użyteczności publicznej jak np. szkoły, w związku z czym zrezygnowano z wyznaczania na obszarze ww. wyniesionych skrzyżowań przejść dla pieszych. W związku z wprowadzeniem do niniejszego opracowania ww. zasady wszystkie istniejące przejścia dla pieszych oznakowane w stanie istniejącym znakami D-6 oraz P-10 na szerokościach wlotów podporządkowanych istniejących skrzyżowań zostały zlikwidowane na korzyść tzw. „przejść sugerowanych” z jednoczesną likwidacją istniejących znaków lub tarcz znaków D-6 oraz znaków poziomych P-10.

Ze względu na wąskie pasy drogowe i związane z tym nienormalne szerokości jezdni istniejących wlotów na skrzyżowania z odcinkiem głównym ul. Łowickiej, odcinki ul. Łowickiej zlokalizowane na wysokości budynków o adresach porządkowych 2-4 oraz 11-13 zostały przeprojektowane na ciągi piesze, poprzez fizyczne odcięcie możliwości wjazdu pojazdów mechanicznych (lokalizacja wyniesionego krawężnika i terenów zieleni przyulicznej). W związku z powyższym w przedmiotowych lokalizacjach usunięto zestawy znaków B-1 + T-0 oraz znaki A-7. Natomiast wlot ul. Łowickiej zlokalizowany na wysokości budynków o adresach porządkowych 15-21 oraz 23-25 na tarczę skrzyżowania z ul. Łowicką w odcinku głównym dróg oznakowano za pomocą znaków A-7 oraz P-13 oraz zestawem znaków B-1 (znak istniejący) i T-0 o treści: „Nie

dotyczy pojazdów służb miejskich oraz posiadających zezwolenie zarządzającego ruchem" (znak projektowany).

Na wlocie ul. Łowickiej w kierunku ul. Pomorskiej, na jej skrzyżowaniu z łącznikiem ul. Łowickiej w kierunku ul. Śląskiej i ul. Sikorskiego zaprojektowano znaków B-5 i T-0 „Nie dotyczy pojazdów służb miejskich oraz posiadających zezwolenie zarządzającego ruchem”. Przedmiotowy zabieg, ze względu na niską klasę techniczną przedmiotowej drogi (klasa D) i związane z tym parametry geometrii jej układu drogowego oraz na istniejącą, zwartą zabudowę mieszkaniową w rozpatrywanej lokalizacji, pozwolił na eliminację ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych wewnątrz układu drogowego osiedla Piekary z możliwością ich dojazdu do miejscowego centrum handlowego (brak stosownego znaku zakazu w ciągu ul. Łowickiej w kierunku ul. Kujawskiej i Opalowej).

Wzdłuż sięgacza ul. Łowickiej w kierunku ul. Śląskiej i ul. Sikorskiego zlokalizowano zatokę postojową o prostopadłym do osi ww. jezdni układzie stanowisk postojowych, oznakowaną znakiem D-18. Poszczególne stanowiska postojowe zostały wydzielone od siebie sposobem konstrukcyjnym poprzez montaż linii podziałowej z kostki betonowej koloru grafitowego (na podstawowej szerokości stanowiska postojowego zastosowano kostkę betonową w kolorze szarym). Stanowisko dla osób niepełnosprawnych znakowano poprzez montaż zestawu znaków pionowych D-18 i T-29 oraz znaku poziomego P-24 wykonanego na nawierzchni stanowiska pokrytego natryskiem cienkowarstwowym koloru niebieskiego.

W środkowej części opracowania, na wysokości istniejących budynków mieszkalnych o numerach porządkowych ul. Łowicka 22-26 zaprojektowano wydzieloną zatokę postojową z jednokierunkową jezdnią manewrową. Poszczególne stanowiska postojowe, w tym stanowiska postojowe przeznaczone dla osób niepełnosprawnych, oznakowano zestawami znaków tożsamy jak w przypadku zatoki postojowej zlokalizowanej w ciągu łącznika ul. Łowickiej w kierunku ul. Sikorskiego. Wjazd na jezdnię manewrową opisaną powyżej podkreślono montażem znaków D-18 ze strzałkami kierunkowymi zgodnymi z obowiązującym porządkiem ruchu drogowego. W przedmiotowym ciągu zlokalizowano również pojedyncze stanowisko postojowe przeznaczone dla osób niepełnosprawnych oznakowane zestawem znaków pionowych D-18 i T-29, znakiem poziomym P-24 wykonanym na nawierzchni stanowiska pokrytego natryskiem cienkowarstwowym koloru niebieskiego. W tej części projektowanego obiektu budowlanego zaprojektowano rozległy teren zieleni przyulicznej zabezpieczony przed możliwością parkowania pojazdów mechanicznych poprzez montaż elementów BRD w postaci słupków przeszkodowych U-12c w rozstawie osiowym co 1,5 m. Zaznaczyć należy, iż tożsamy zabieg projektowy zastosowano dla wszystkich istniejących i projektowanych terenów zieleni przyulicznej.

Z kolei na łączniku ul. Łowickiej do ul. Śląskiej (odcinek opracowania przebiegający wzdłuż istniejących budynków mieszkalnych o numerach porządkowych ul. Łowicka 1-9) zaprojektowano odcinek przelotowy w formie krzywej „esowej” oznakowany zestawem znaków pionowych A-7 + C-5 na jego potężeniu z ul. Śląską. Elementy projektowanego pasa drogowego w tej lokalizacji uzupełniono o zatokę postojową o prostopadłym do osi przedmiotowej jezdni układzie stanowisk postojowych. Poszczególne stanowiska zostały wydzielone sposobem konstrukcyjnym poprzez montaż linii podziałowej z kostki betonowej koloru grafitowego (na podstawowej szerokości stanowiska postojowego zastosowano kostkę betonową w kolorze szarym). Stanowisko dla osób niepełnosprawnych oznakowano poprzez montaż zestawu znaków pionowych D-18 i T-29 oraz znaku poziomego P-24 wykonanego na nawierzchni stanowiska pokrytego natryskiem cienkowarstwowym koloru niebieskiego. Ostatnie miejsce postojowe w ciągu przedmiotowej zatoki przeznaczono do wykonania manewru zawracania i oznakowano je zestawem znaków: B-36 + T-24 + T-0 oddzielając je jednocześnie od miejsc przeznaczonych na postój pojazdów mechanicznych powierzchnią wyłączoną z ruchu za pomocą oznakowania poziomego P-21a. Włączenie wlotu jezdni manewrowej na skrzyżowanie łącznika ul. Łowickiej w kierunku ul. Śląskiej oznakowano znakiem pionowym A-7 (wspólna lokalizacja ze znakiem D-3) oraz znakiem poziomym P-13.

Na odcinkach powiązania poszczególnych odcinków przebudowanych dróg z istniejącym układem drogowym utrzymano obowiązującą dotychczas, stałą organizację ruchu zgodnie ze stosowanymi symbolami umieszczonymi na poszczególnych załącznikach graficznych stanowiących integralną część niniejszego opracowania.

Uwagi ogólne:

- wszelkie projektowane w ramach przedmiotowego zadania znaki pionowe i poziome oraz urządzenia BRD należy dostosować do istniejącego oznakowania dróg gminnych objętych przedmiotowym opracowaniem;

- po montażu projektowanych znaków pionowych i urządzeń BRD należy dokonać sprawdzenia widoczności wszystkich elementów stałej organizacji ruchu – istniejących i projektowanych – i w razie konieczności dokonać niezbędnych korekt lokalizacyjnych;
- wszystkie projektowane znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy lokalizować zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do rozporządzenia 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,
- wszystkie projektowane w ramach przedmiotowego opracowania znaki pionowe zlokalizowane w ciągach dróg gminnych należą do grupy znaków małych „M”, za wyjątkiem projektowanych znaków A-7, które należy wykonać w grupie wielkości znaków średnich „S”;
- wszystkie projektowane w ramach przedmiotowego opracowania znaki poziome należy wykonać, jako cienkowarstwowe w technologii chemoutwardzalnej (nawierzchnie z kostki betonowej) oraz jako grubowarstwowe, chemoutwardzalne (nawierzchnie z betonu asfaltowego);
- sposób ustawiania znaków pionowych i urządzeń BRD powinien zapewniać ich stateczność i widoczność dla wszystkich uczestników ruchu. Za stan wdrożonych elementów stałej organizacji ruchu odpowiada Wykonawca robót budowlanych.

5. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia wnioskowanej, stałej organizacji ruchu: **do dnia 29 grudnia 2025 r.**

OPRACOWAŁ:
Branża inżynierska, drogowa
 mgr inż. **Wojciech Sawicki**
 DOŚ/0123/PWBD/17

II. ZAWARTOŚĆ CZĘŚCI RYSUNKOWEJ PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU