

# **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

## **1. CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot i cel opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Projektowana organizacja ruchu
5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
6. Przykłady projektowanych rozwiązań

Załącznik nr 1 - zasady umieszczania znaków drogowych

Załącznik nr 2 – zestawienie znaków

## **2. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:25000

RYSUNEK NR 1

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2-4

## 2. CZĘŚĆ OPISOWA

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu docelowej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt.  
„Przebudowa drogi gminnej dojazdowej do miejscowości Parsowo i Świemino”.

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Wizja w terenie.
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020r. poz. 256 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2020r. poz. 470 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021r. poz. 450 z późn. zm.),
- 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 (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 2311 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 784),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 2310 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz. U. z 2016r. poz. 143. z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze (t.j. Dz. U. z 2008r nr 132 poz. 840),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (t.j. Dz. U. z 2016r. poz. 1264),
- Rozporządzenie 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. z 2016r. poz. 124 z późn. zm.).

### **2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA**

- Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji po przebudowie drogi Przebudowa drogi gminnej dojazdowej do miejscowości Parsowo i Świemino.
- Celem opracowania jest wskazanie wytycznych dla stałego oznakowania drogi GMINNEJ na odcinku objętym przebudową.

### **3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJACEGO**

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej objęty opracowaniem, przebiega w obszarze zabudowanym o prędkości do 40km/h i poza obszarem zabudowanym o prędkości do 90km/h. Pas drogowy drogi gminnej jest już zagospodarowany pod względem drogowym i użytkowany jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i

dla pieszych. Wydzielona jest jezdnia asfaltowa, pobocza gruntowe, występują zjazdy z kostki betonowej, bruku, płyt betonowych, gruntowe.

Droga gminna posiada jezdnię dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej i szerokości jezdni około 3-7m. Jezdnia po przebudowie jest bardzo dobrym stanie technicznym.

Na drodze gminnej w rejonie opracowania występuje oznakowanie pionowe.

#### **4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I WARUNKÓW RUCHU**

Droga gminna na odcinku objętym opracowaniem posiada następujące parametry:

- klasa techniczna D,
- przekrój drogowy,
- nawierzchnia bitumiczna szer. około 3-7m,
- chodnik miejscowo biegnący po lewej i/lub prawej stronie drogi w m. Parsowo,
- w przypadku braku chodnika pobocza gruntowe,
- dopuszczana prędkość w obszarze zabudowanym 40km/h,
- dopuszczana prędkość w poza obszarem zabudowanym 90km/h.

#### **5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

##### **DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

Głównym założeniem projektowanej stałej organizacji ruchu, jest wprowadzenie jednolitego oznakowania na całej długości projektowanego odcinka drogi i dostosowanie go do obowiązujących przepisów i standardów.

Droga gminna na odcinku objętym opracowaniem posiada następujące parametry:

- klasa techniczna D,
- przekrój drogowy,
- nawierzchnia bitumiczna szer. około 3.5-6.5m,
- chodnik miejscowo biegnący po lewej i/lub prawej stronie drogi w m. Parsowo,
- ścieżka pieszo-rowerowa na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 112 do m. Parsowo o szerokości 2.5m,
- w przypadku braku chodnika pobocza gruntowe,
- dopuszczana prędkość w obszarze zabudowanym 40km/h,
- dopuszczana prędkość w poza obszarem zabudowanym 90km/h.

UWAGA! PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH ZLOKALIZOWANE W CIĄGU PRZEBUDOWANEJ DROGI GMINNEJ W M. PARSOWO SĄ PRZEJŚCIAMI DO KTÓRYCH ZAPROJEKTOWANO OŚWIECZENIE.

##### **Projektowane oznakowanie poziome w rejonie przebudowywanego odcinka drogi gminnej:**

- przejazdy przez linię P-4 projektuje się wyznaczyć za pomocą linii pojedynczej przerywanej - prowadzącej szerokiej P-1e,
- miejsca w których krawędzie jezdni ograniczone są krawężnikami o wysokości w świetle 0cm, projektuje się oznakować linią krawędziową ciągłą szeroką P-7a lub P-7b,
- przejścia dla pieszych oznakowano znakiem poziomym P-10,
- projektowane wyniesione przejścia dla pieszych, progi zwalniające projektuje się oznakować linią P-25.

##### **Projektowane oznakowanie pionowe w rejonie przebudowywanego odcinka drogi gminnej:**

- wloty na skrzyżowania w ciągu drogi gminnej oznakowano znakiem D-1,

- wloty na skrzyżowaniach dla dróg podporządkowanych oznakowano znakiem A-7,
- przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6,
- przystanki autobusowe oznakowane znakiem D-15,
- początek i koniec obszaru zabudowanego oznakowano znakiem D-42 i D-43,
- o zbliżaniu się do obszaru w którym poruszają się inwalidzi oznakowano znakami A-30 z tabliczką „Inwalidzi”,
- projektowane wyniesione przejścia dla pieszych, progi zwalniające oznakowano znakami A-11a z tabliczką T-1 i B-33,
- ścieżkę pieszo-rowerową oznakowano znakami C-13/16,
- na drodze gminnej w rejonie ścieżki pieszo-rowerowej wprowadza się zakaz ruchu rowerów B-9,
- projektowaną ścieżkę pieszo-rowerową projektuje się jako szlak rowerowy lokalny i oznakowano znakami R-1 i R-1a,
- początek i koniec obszaru zabudowanego oznakowano znakami D-42 i D-43,
- istniejące znaki E-2a w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką do wymiany,
- w odległości 100m od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 112 projektuje się ustawić znaki D-2, A-7 i T-1
- początek i koniec miejscowości oznakowano znakami E-17a i E-18a
- w rejonie przebudowywanych przepustów z uwagi na występującą tam dużą różnicę wysokości między jezdnią a dnem cieku wodnego oraz opadające skarpy i pochyleniu bardziej stromym niż 1:3 projektuje się ustawić drogowe bariery ochronnych U-14a o parametrach: SP-05. Bariery będą ustawione po obu stronach jezdni w rejonie przebudowanych przepustów.
- z uwagi na zmienną szerokość jezdni i krętość odcinek drogi gminnej od Parsowa do Świemina projektuje się oznakować znakami A-12a z tabliczką T-2.

SZCZEGÓŁOWA LOKALIZACJA ZNAKÓW DROGOWYCH I BARIER PRZEDSTAWIONA ZOSTAŁA NA RYSUNKACH SYTUACYJNYCH W CZĘŚCI GRAFICZNEJ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA.

Opracował:

mgr inż. Łukasz Rydzik

## **ZAŁĄCZNIK NR 1**

### **ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW I BARIER DROGOWYCH**

#### **UWAGA OGÓLNA**

#### **WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW**

Do oznakowania projektowanego skrzyżowania należy zastosować znaki o grupie wielkości średnie „S”.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią. Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy użyć folii odblaskowej typu 2.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

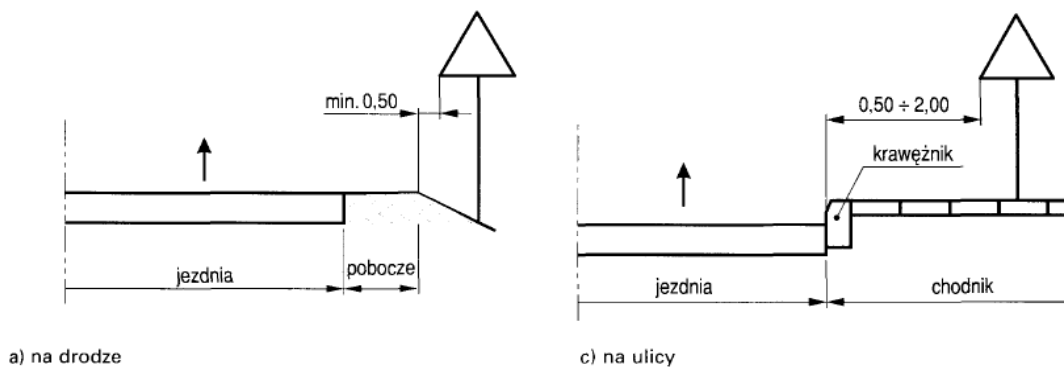
- oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe,
- powierzchniowy współczynnik odblasku – 100,
- wskaźnik szorstkości – 45,
- trwałość – 6.

## ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

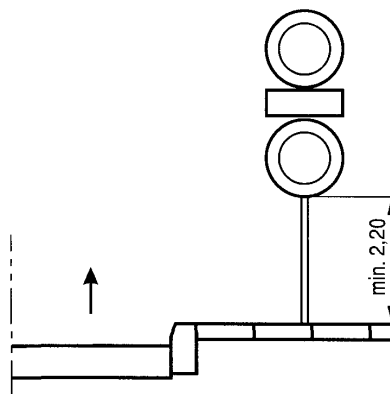
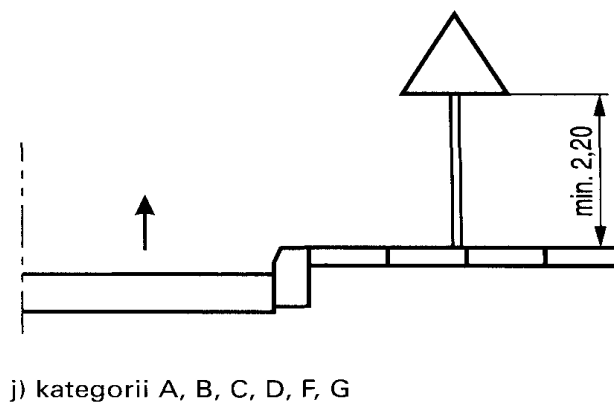
Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogi (rys.A.1-A.2).

Znaki mocować na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się umocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju kołowym.

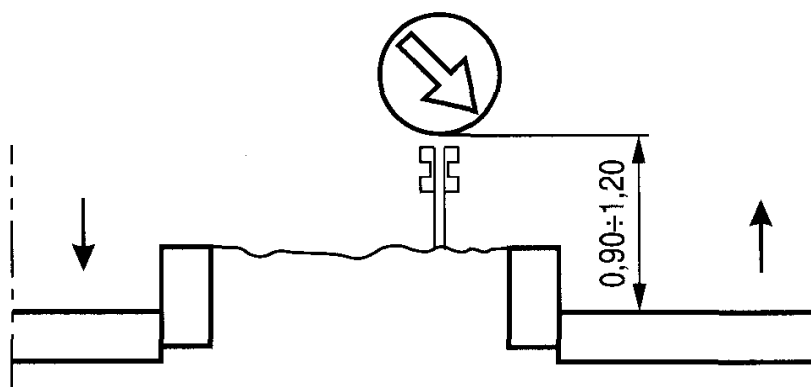
Rys. A.1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



Rys. A.2. Wysokość umieszczania znaków na ulicach



k) dwóch na jednym słupku na ulicach



f) na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu

Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu <sup>2)</sup> C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające <sup>1)</sup> G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi <sup>4)</sup>	min. 2,00 (min. 1,50) <sup>6)</sup>	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup>
E - tablice przeddrogowskazowe E-1 - drogowskazy tablicowe E-2 - tablice szlaków drogowych E-14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup> (min. 1,00) <sup>6)</sup>
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16 - tablice kierunkowe E-13 - tablice miejscowości E-17a, E-18a - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4 - drogowskazy do obiektu E-5-E-12, E-19a-E-22	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup> - 2,50
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią <sup>2)</sup>	min. 5,00	min. 5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu <sup>2)</sup>	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

<sup>1)</sup> Z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m).

<sup>2)</sup> Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni.

<sup>3)</sup> Znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych.

<sup>4)</sup> Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach).

<sup>5)</sup> Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

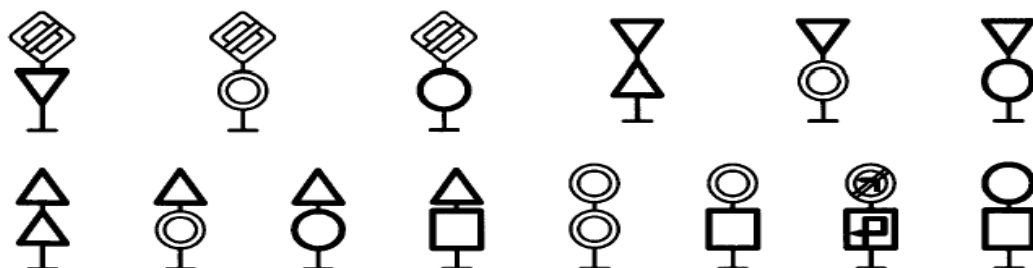
<sup>6)</sup> Dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

<sup>7)</sup> W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min.10 m. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony na

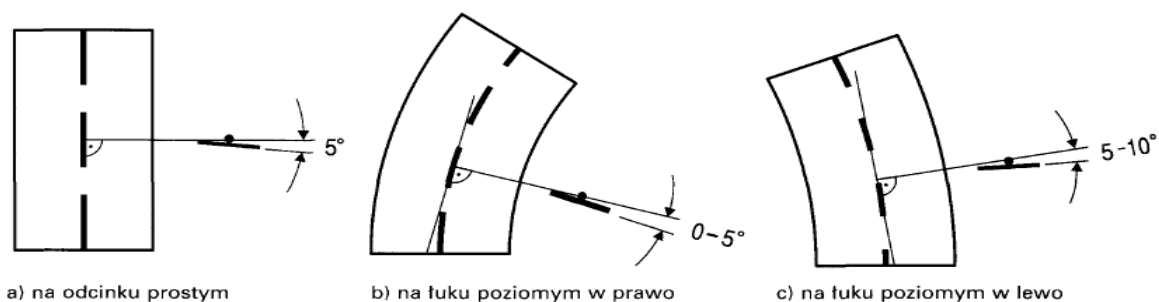
rysunkach planu sytuacyjnego w części graficznej niniejszego opracowania. Ponadto dopuszczalne sposoby rozmieszczania znaków pokazano poniżej (rys.A.3.)

Rys. A.3. Sposoby umieszczania dwóch znaków na jednym słupku

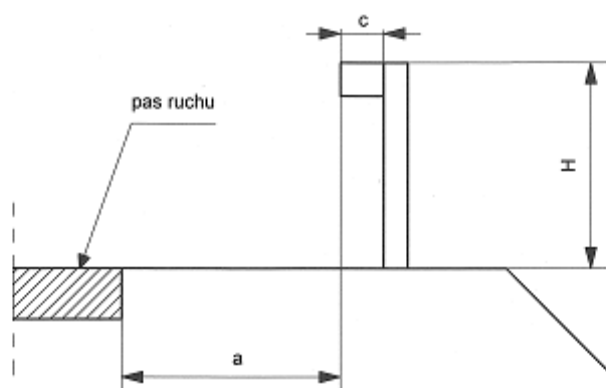


Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^{\circ}$  w kierunku jezdni. W przypadku znaków umieszczonych na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaków należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku (rys.A.4)

Rys. A.4. Odchylenie tarczy znaków



## **ZASADY UMIESZCZANIA BARIER DROGOWYCH**



$H$  – wysokość bariery ochronnej  
 $a \geq 1,00$  m dla dróg klasy Z i dróg wyższych klas  
 $c$  – parametr uzależniony od konstrukcji bariery ( $c \geq 0$ )



**ZALĄCZNIK NR 2****ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA****2.1 Projektowane oznakowanie pionowe:**

<b>L p</b>	<b>Symb ol</b>	<b>Objaśnienie znaku</b>	<b>Ilość</b>		<b>Uwagi</b>
1 .	A-3	niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo	1	szt.	
2 .	A-4	niebezpieczne zakręty, pierwszy w lewo	1	szt.	
3 .	A-7	ustęp pierwszeństwa	4	szt.	
4 .	A-11a	próg zwalniający	10	szt.	
5 .	A-12a	zwężenie jezdni - dwustronne	4	szt.	
6 .	A-30	inne niebezpieczeństwo	4	szt.	
7 .	B-9	zakaz wjazdu rowerów	2	szt.	
8 .	B-25	zakaz wyprzedzania	2	szt.	
9 .	B-33	ograniczenie prędkości	19	szt.	
10 .	B-34	koniec ograniczenia prędkości	4	szt.	
11 .	B-42	koniec zakazów	1	szt.	
12 .	C-13a	koniec drogi dla rowerów	1	szt.	
13 .	C-13/16	ścieżka pieszorowerowa	4	szt.	
14 .	D-1	droga z pierwszeństwem	4	szt.	

1 5 .	D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	2	szt.	
1 6 .	D-6	przejście dla pieszych	12	szt.	
1 7 .	D-15	przystanek autobusowy	2	szt.	
1 8 .	D-42	obszar zabudowany	5	szt.	
1 9 .	D-43	koniec obszaru zabudowanego	5	szt.	
2 0 .	E-2a	drogowskaz tablicowy	2	szt.	
2 1 .	E-17a	miejscowość	4	szt.	
2 2 .	E-18a	koniec miejscowości	4	szt.	
2 3 .	T-1	tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego	16	szt.	
2 4 .	T-2	tabliczka wskazująca długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo	2	szt.	
2 5 .	T-3	tabliczka wskazująca koniec odcinka, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo	2	szt.	
2 6 .	T-4	tabliczka wskazująca liczbę zakrętów	2	szt.	
2 7 .	T-6a-c	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie	3	szt.	
2	R-1	szlak rowerowy	2	szt.	

8					
	R-1a	początek/koniec szlaku rowerowego	4	szt.	

## 2.2 Projektowane oznakowanie poziome:

L p	Symb ol	Objaśnienie znaku	Ilość		Powierzchnia w m <sup>2</sup>
1.	P-7a	linia krawędziowa - przerywana szeroka	4765	m b	
2.	P-7b	linia krawędziowa - ciągła szeroka	2844. 5	m b	
3.	P-10	przejście dla pieszych	50	m 2	
4.	P-17	linia przystankowa	60	m b	
5.	P-25	próg zwalniający	55	m b	

### 3. C Z Ę ŚĆ GRAFICZNA