

# PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

*Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Lulewiczki.*

## KARTA UZGODNIENÍ:

Starostwo Powiatowe w Białogardzie  
ul. Plac Wolności 16-17  
78-200 Białogard

Zarząd Dróg Powiatowych w Białogardzie  
78-200 Białogard  
ul. Szosa Połczyńska 57

Komenda Powiatowa Policji w Białogardzie  
78-200 Białogard  
ul. Kołobrzaska 43

Gmina Białogard  
78-200 Białogard  
ul. Wileńska 8

## 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 projektowanych znaków

### 2. CZĘŚĆ GRAFICZNA

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:25000

RYSUNEK NR 1

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2

## 2. CZĘŚĆ OPISOWA

## **OPIS TECHNICZNY**

**do projektu docelowej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt.  
„Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Lulewiczki”.**

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2018.1990. z późn. zm.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz.U.2020.470 t.j., z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2016.143. 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 – Dz.U.2017.784.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2016.1264.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2019.454
- 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.2003.220.2181 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 - Dz.U.2008.132.840.
- 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.2016.124. z późn. zmianami
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego - Dz. U. 2018.2096 z późn. zm.
- Projekt przebudowy drogi gminnej w miejscowości Lulewiczki.
- Wizja w terenie.

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

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Lulewiczki.

## **3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO**

Przedmiotowe drogi gminnej w chwili obecnej pełnią funkcję komunikacyjną dla ruchu pojazdów i pieszych.

W obszarze planowanej inwestycji zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna, zagrodowa oraz przemysłowo-usługowa. Droga krzyżuje się z drogą powiatową w km 0+000 oraz z innymi drogami gminnymi. W pasie drogowym zlokalizowana jest jezdnia o nawierzchni ulepszonej kruszywem o szerokości około 3.5m oraz częściowo z płyt betonowych. Sam wlot do drogi powiatowej jest asfaltowy. Do jezdni przylegają zjazdy oraz dojścia do furtek o nawierzchni przeważnie gruntowej, ale także gruntowej ulepszonej oraz z płytek betonowych. Pod zjazdami w części występują przepusty. Występują także dwa przepusty pod koroną drogi. W pasie drogi gminnej zlokalizowana jest sieć uzbrojenia terenu niezwiązana z drogą, w szczególności: sieć energetyczna, sieć teletechniczna, sieć wodociągowa, sieć gazowa. Woda opadowa jest odprowadzana powierzchniowo do przydrożnych rowów.

W obszarze przedsięwzięcia występuje roślinność głównie na posesjach przyległych do pasa drogowego. Są to żywopłoty, drzewa i krzewy ozdobne w tym owocowe. Obszar pomiędzy granicą pasa drogowego, a elementami drogi pokryty jest zielenią niską i lokalnie krzewami oraz drzewami.

Projektowane zmiany obejmują, w obrębie istniejącego pasa drogowego, przebudowę jezdni i poboczy, zjazdów, skrzyżowań, ułożenie kanału technologicznego, remont przepustów i rowów przydrożnych.

**Przedmiotowa droga jest użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Droga ta pod względem komunikacyjnym, zapewnia dostęp do drogi publicznej, dla bezpośrednio przyległych terenów, przyległej do niej zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej oraz przemysłowej.**

Celem przedsięwzięcia jest poprawa parametrów techniczno-użytkowych istniejącej drogi i zwiększenie bezpieczeństwa, w szczególności poprzez uporządkowanie pasa drogowego, wydzielenie jezdni oraz poboczy.

Istniejąca droga to nieruchomość stanowiąca pas drogowy. W chwili obecnej wykorzystywany jest w celach, jakim jest przeznaczona droga, tj. służy komunikacji. Planowane roboty, dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia nie powodują zmian w sposobie użytkowania przedmiotowej nieruchomości - drogi.

Istniejące oznakowanie w rejonie przebudowywanej drogi gminnej:

- na wysokości skrzyżowania drogi powiatowej oraz gminnej zlokalizowany jest drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości Lulewiczki,
- przed zakładem Keramzyt Dom ustawiony jest znak ograniczenia prędkości B-33 do 20 km/h,
- w ciągu drogi powiatowej przed skrzyżowaniem od strony Białogardu zlokalizowany jest znak kierunku i miejscowości E-17a oraz znak E-18a,
- w ciągu drogi powiatowej przed skrzyżowaniem od strony Koszalina zlokalizowany informacyjny D-15, przystanek autobusowy.

W ciągu drogi gminnej nie zinwentaryzowano oznakowania poziomego. W ciągu drogi powiatowej występuje oznakowanie poziome w postaci linii krawędziowej ciągłej, przerywanej oraz linii segregacyjnej.

## **4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

### **DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA**

Głównym założeniem projektowanej stałej organizacji ruchu, jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na terenie inwestycji. Drogę gminną projektuje się jako podporządkowaną w stosunku do drogi powiatowej. Drogi gminne krzyżujące się z projektowaną drogą gminną projektuje się jako podporządkowane.

### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE PRZEBUDOWYWANEJ DROGI**

- klasa drogi - D (dojazdowa)
- prędkość projektowa - 30km/h
- droga dwukierunkowa, jednopasowa z mijankami,
- podstawowa szerokość pasa ruchu - 3.5m (z lokalnymi poszerzeniami),

- szerokość poboczy ulepszonych - 0.75m
- szerokość chodników -2.0m
- pochylenie poprzeczne poboczy - 8%
- pochylenia poprzeczne jezdni:
  - na odcinkach prostych – jednostronne 2%
  - na łukach - jednostronne przy uwzględnieniu możliwości odwodnienia jezdni drogi.

Szczegóły przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania oraz w projekcie wykonawczym.

Projekt w rejonie planowanej inwestycji wprowadza strefę zamieszkania.

### **Projektowane oznakowanie pionowe**

- przy wjeździe na drogę gminną projektuje się ustawić znak informacyjny D-42 „obszar zabudowany”,
- przy wyjeździe drogi gminnej projektuje się ustawić znak informacyjny D-43 „koniec obszaru zabudowanego”,
- przed skrzyżowaniem z drogą powiatową w ciągu drogi gminnej projektuje się ustawienie znaku informacyjnego ustęp pierwszeństwo A-7
- w ciągu drogi powiatowej przed w/w skrzyżowaniem projekt przewiduje ustawienie znaków informacyjnych A-6b oraz A-6c,
- przed w/w skrzyżowaniem projekt przewiduje ograniczenie prędkości do 70 km/h, planuje się ustawienie znaków zakazu B-33, 70 km/h,
- w ciągu drogi gminnej przed skrzyżowaniami zlokalizowanymi w km 0+446.26 i 0+649.26 projektuje się ustawienie znaków informacyjnych D-1 (droga z pierwszeństwem przejazdu), o podporządkowaniu wlotów dróg bocznych informować będą znaki informacyjne A-7 - (ustęp pierwszeństwo),
- przed zwężeniem jezdni planuje się ustawić znak informacyjny A-12 zwężenie jezdni z tabliczką T-1 (50m),
- pierwszeństwo na drodze gminnej odwołuje projektowany znak D-2 zlokalizowany przed skrzyżowaniem z drogą powiatową.

**Projektowane oznakowanie poziome:**

- wlot podporządkowany z drogi gminnej oznakowano znakiem P-13 linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów,
- krawędź jezdni na wysokości wylotu z drogi powiatowej oznakowano linią krawędziową przerywaną szeroką P-7a,
- wlot z drogi powiatowej oznakowano linią segregacyjną P-4 linia podwójna ciągła, po której należy wyznaczyć linię ostrzegawczą P-6, **linie ostrzegawczą P-6 należy dołączyć modułowo do istniejącego oznakowania,**
- w osi skrzyżowania na drodze powiatowej w celu umożliwienia przejazdu pojazdom projektuje się linię pojedynczą przerywaną prowadzącą szeroką P-1e.

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

**PRZEWIDYWALNY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU 1.03.2021R.**

**ZAŁĄCZNIK NR 1****ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH****UWAGA OGÓLNA****WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW**

Do oznakowania projektowanej drogi gminnej należy zastosować znaki o grupie wielkości małe „M”. Do oznakowania drogi powiatowej należy zastosować znaki o grupie wielkości małe „S”. Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zagiętą 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.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

- współczynnik odbłasku – 100,
- wskaźnik szorstkości – 45,
- trwałość – 6.

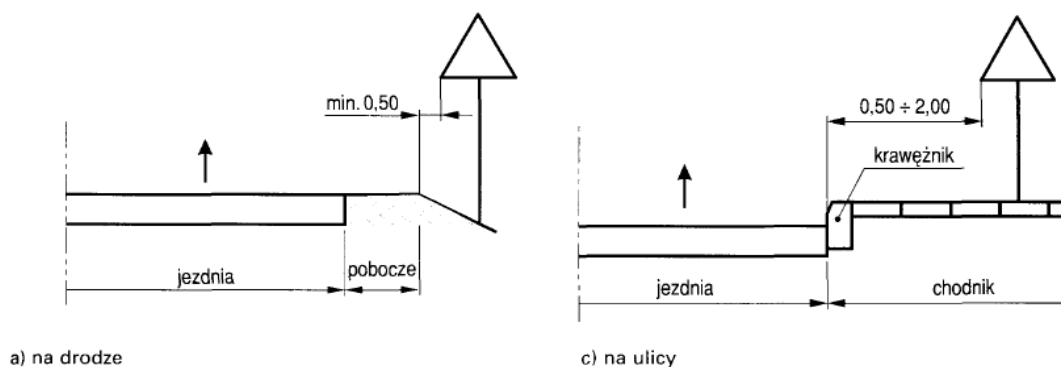
**ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH**



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

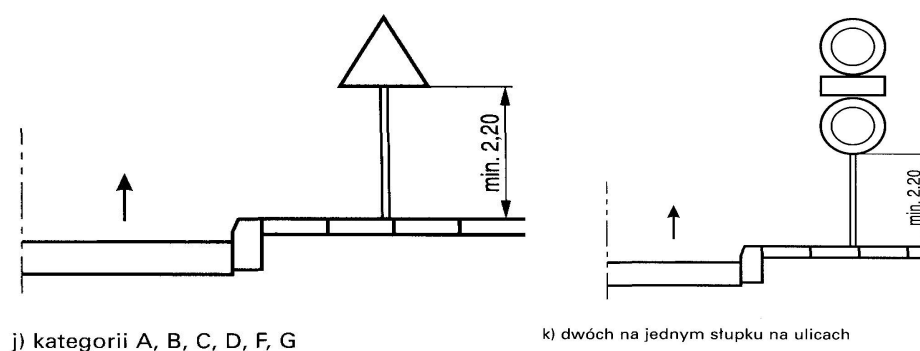


Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu <sup>1)</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>5)</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).

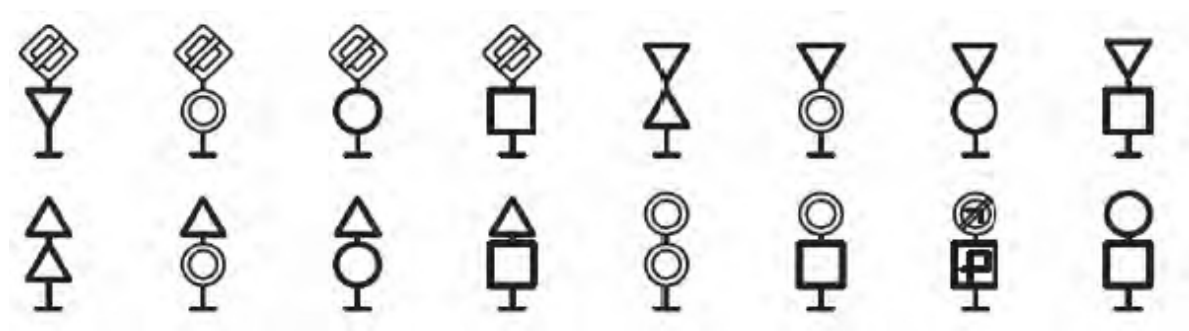
<sup>5)</sup> Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

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

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

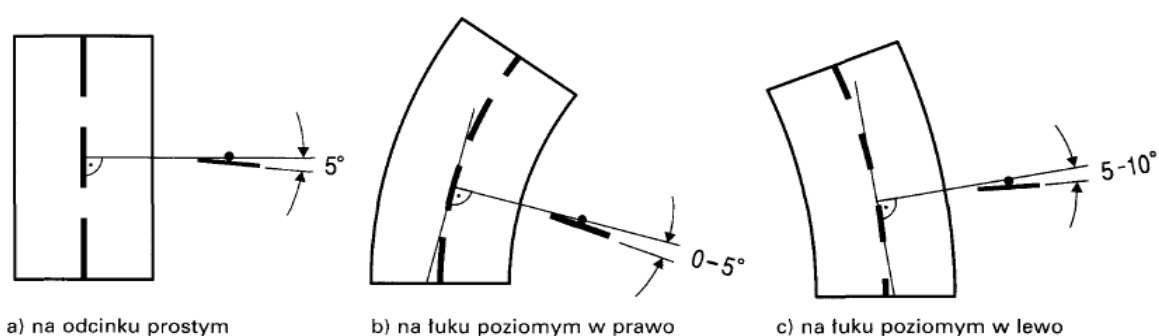
Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min.10 m na terenie zabudowanym oraz 20m poza terenem zabudowanym. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony 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



## **ZAŁĄCZNIK NR 2**

### **ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

#### **1.1 Projektowane oznakowanie pionowe:**

Nazwa	Wielkość	Opis	Szt.
A-6c	Ś		1
A-6b	Ś		1

Nazwa	Wielkość	Opis	Szt.
B-33	Ś		2
A-7	Ś		1
A-7	M		2
A-12a	M		2
D-1	M		4
D-2	Ś		1
D-43	M		1
D-42	M		1
		Razem	<b>16</b>

## 1.2 Projektowane oznakowanie poziome:

Nazwa	Uwagi	Dł./Pow/Szt	Pow. malowania
P-7a		11.9	1.4
P-6		100.0	8.0
P-4		50.4	12.1
P-13		8.5	2.2
P-1e		13.0	1.6
		Razem	<b>25.3</b>

## 1.3 Słupki

Nazwa	Warstwa	Szt.
Słupki		18

### 3. C Z Ę Ś Ć   GRAFICZNA