

**Biuro Obsługi Inwestora „INVEST-PROJEKT”**

*Ewa Symonowicz*

77-100 Bytów, ul. Pochyła 42/5



---

NIP: 8421604432\*REGON: 221976135\*Tel: 660213193\*e-mail: ewasymonowicz@interia.eu

---

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

### **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ UL. LEŚNEJ W MIEJSC. PARCHOWO**

**Adres**..... woj. pomorskie, powiat bytowski, m. Parchowo, gm. Parchowo

**Inwestor**..... Gmina Parchowo  
ul. Krótka 2  
77-124 Parchowo

#### ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- 1 Opis techniczny
- 2 Wykazy znaków
- 3 Projekt stałej organizacji ruchu – PZT
- 4 Sposób ustawienia znaków

	Nazwisko i imię	Nr uprawnień	Podpis
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. Ewa Symonowicz	POM/0246/POOD/08	

- kwiecień 2020r.-

# **O P I S   T E C H N I C Z N Y**

do projektu zmiany stałej organizacji ruchu  
dla inwestycji polegającej na przebudowie drogi gminnej ul. Leśnej w miejsc. Parchowo

## **PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Umowa z Inwestorem na wykonanie prac projektowych.
- Projekt budowlany branży drogowej
- Ustawy z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 128)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późn. zm.)
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31.07.2002r. (Dz. u. nr 170 poz. 1393)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z dnia 3 lipca 2003r. (Dz. U. Nr 220 z 2003r., poz.2181)
- Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym z dnia 17 września 2003r. (Dz. U.Nr 140 z 2004r., poz. 1481 z póź. zm.)
- Wizje lokalne w terenie

## **1. CEL OPRACOWANIA**

Projektowana docelowa organizacja ruchu, została wykonana w związku z planowaną inwestycją polegającą na przebudowie drogi gminnej ul. Leśnej w miejsc. Parchowo wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Celem przedmiotowej organizacji ruchu jest dostosowanie oznakowania do zmian w związku z planowaną przebudową.

## **2. OPIS STANU ISTNIEJACEGO I PROJEKTOWANEGO**

Projektowana droga przebiega na długości 432,5mb i jest drogą osiedlową publiczną. Przebiega od skrzyżowania z ul. Tartaczną do końca zabudowań na osiedlu mieszkalnym.

Obecnie jest to droga jednojezdniowa dwukierunkowa posiadająca nawierzchnię asfaltową o zmiennej szerokości ok. 3,0m.

Natężenie ruchu na przedmiotowej drodze jest niewielkie, gdyż obsługuje ona przyległe osiedle domków jednorodzinnych i częściowo przyległe osiedle mieszkalne.

W związku z planowaną inwestycją, przewidziano:

- poszerzenie jezdni do szerokości 5,0m
- przebudowę skrzyżowań z drogami gminnymi oraz przebudowę zjazdów indywidualnych
- budowę chodnika dla pieszych o szerokości 1,5m odsuniętego od jezdni pasem zieleni o szer. 0,3m, miejscowo chodnik posiadający szerokość 1,8m (wzdłuż zatoki postojowej i 2,0m (na ulicach poprzecznych).
- budowę miejsc postojowych

- przejścia dla pieszych

Zaplanowano elementy uspokojenia ruchu:

- powierzchnię wyniesioną skrzyżowania 4-włotowego z przejściem dla pieszych
- powierzchnię wyniesioną 1 przejścia dla pieszych
- skrzyżowanie z przesuniętym wlotem oraz odgięcie toru jazdy

[Powierzchnię spowalniającą zaprojektowano wyniesioną o przekroju sinusoidalnym – o powierzchni płaskiej plateau o wym. 4,0x5,0m z najazdem o długości 1,5m z obu stron.]

Z uwagi na skargi mieszkańców osiedla, Inwestor zalecił zaprojektowanie w miejscu projektowanej drogi strefy uspokojenia ruchu.

Z uwagi na ideę uspokojenia ruchu i z uwagi na to, iż przede wszystkim geometria drogi i jej wyposażenie wpływają na określone zachowania uczestników ruchu, a niekoniecznie ograniczenia odpowiednimi znakami pionowymi, zastosowano rozwiązania stanowiące fizyczne środki wymuszające redukcję prędkości jazdy.

[W przypadku gdy parametry drogi umożliwiają jazdę z prędkością większą niż dopuszczalna, a ruch różnych grup uczestników ruchu nie jest separowany, to zwiększa się ryzyko wypadku i jego skutki. Ograniczenia prędkości w Polsce są regulowane powszechnie za pomocą odpowiednich znaków drogowych, przy czym przekrój drogi na granicy zmiany prędkości jest z reguły niezmienny i nie zachęca do fizycznej redukcji prędkości. Samo oznakowanie pionowe jest nieskuteczne].

### **3. OPIS ZMIAN W DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Wprowadzone zmiany, wynikające z rozwiązań projektu drogowego przedstawiono na rys. nr 1.

Niniejsze opracowanie stanowi konsekwencję przyjętych rozwiązań sytuacyjnych w projekcie drogowym. Wprowadza elementy, które pozwolą wyeliminować obecnie występujące niekorzystne zjawiska i wpłyną na znaczne poprawienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Założenia projektowe:**

Wyznaczono strefę ograniczonej prędkości - znak B-43 „30”.

Znaki umieszczono na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do strefy ograniczonej prędkości.

Wszystkie skrzyżowania będą funkcjonowały jako równorzędne. W strefie tej nie zastosowano znaków określających pierwszeństwo na skrzyżowaniach, gdyż istotnym dla idei uspokojenia ruchu w takich strefach jest odstąpienie od wyznaczania ciągów z pierwszeństwem przejazdu. Natężenie ruchu na wlotach skrzyżowań jest dużo mniejsze niż ich przyszła przepustowość i zapewniony będzie dostateczny poziom swobody ruchu. Zastosowanie zasady równorzędności skrzyżowań stanowi naturalny element uspokojenia ruchu w obszarze zabudowanym.

W strefie zastosowano fizyczne rozwiązania wymuszające ostrożną jazdę z ograniczoną prędkością tj. przesunięcie wlotów skrzyżowania wytwarzające załamania torów przejazdu

przez skrzyżowanie, wyniesioną powierzchnię skrzyżowania 4-włotowego, wyniesioną powierzchnię przejścia dla pieszych.

Urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę, zgodnie z rozporządzeniem w strefie o dopuszczalnej prędkości 30 km/h, mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi, stąd nie zostały oznakowane.

Przejścia dla pieszych oznakowano znakami D-6, parking i zatoki postojowe oznakowano znakami D-18, w km 0+000 skrzyżowanie ul. Leśnej z ul. Tartaczną oznakowano znakami D-1 i A-7.

#### **4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZNAKÓW**

Dla zapewnienia widoczności znaków z odległości pozwalającemu kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe.

Oznakowanie pionowe projektowane wzdłuż drogi powinno spełniać następujące parametry:

- grupa wielkości: „małe”
- należy stosować folię odblaskową typu 1, jedynie do znaków A-7, D-6 – folię odblaskową typu 2
- podkład z blachy ocynkowanej z tyłem malowanym na szaro
- krawędzie znaków podwójnie gięte
- konstrukcje wsporcze do znaków oraz słupki wyłącznie z rur ocynkowanych fi 80, fundamentowane min. 60 cm. Tarcze zamocowane w sposób uniemożliwiający ich obrót
- należy zastosować znaki atestowane

Używane do oznakowania znaki poziome powinny być wykonane i utrzymywane w taki sposób, aby były dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy. Powinny się charakteryzować wysokim współczynnikiem odblaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni oraz odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

#### **5. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU**

Projektowana organizacja ruchu winna być wprowadzona po wykonaniu przebudowy drogi zgodnie z dokumentacją techniczną.

**Planowany termin wprowadzenia oznakowania do 30 listopad 2023r.**

Projekt sporządzono w czterech egzemplarzach.

*Sporządził: mgr inż. Ewa Symonowicz*



