

# PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

*Miasto Rzgów*

## DROGA GMINNA 106487E

*ul. Plac 500-lecia / Rzgów*

Stan: Kwiecień 2016

Projekt: 16055

Projektował:	mgr inż. Krzysztof Albrecht

**LEHMANN+PARTNER POLSKA SP. Z O.O.**



ul. Marii Dąbrowskiej 8; 62 - 500 Konin  
telefon: 063/2467445, telefax: 063/2467446  
e-mail: [info@lehmann-partner.pl](mailto:info@lehmann-partner.pl)  
internet: <http://www.ewidencjadrog.pl>

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- I. Strona tytułowa
- II. Zawartość opracowania
- III. Karta uzgodnień
- IV. Opis techniczny
  - 1. Podstawa opracowania
  - 2. Przedmiot i zakres opracowania
    - 2.1 Przedmiot opracowania
    - 2.2 Zakres opracowania
  - 3. Charakterystyka drogi oraz ruchu na drodze
    - 3.1 Przebieg trasy w planie
    - 3.2 Parametry techniczne
    - 3.3 Charakterystyka ruchu
  - 4. Opis wprowadzonych zmian
  - 5. Oznakowanie poziome
  - 6. Oznakowanie pionowe
  - 7. Urządzenia BRD
  - 8. Termin obowiązywania projektu stałej organizacji ruchu
  - 9. Wykaz znaków

## KARTA UZGODNIENÍ

---

# 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na zlecenie Gminy Rzgów z dnia 18.03.2016.

Podstawę opracowania stanowią:

- podkłady mapowe
- pomiar inwentaryzacyjny w terenie,
- Ustawa z dnia 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym. Tekst jednolity Dz. U. z 2012r., poz. 1137, z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych. Tekst jednolity Dz. U. Nr 2013.260 z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003r. Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Załącznik 1-4 (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami).
- 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. Nr 43, poz. 430 z 1999r.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 roku poz. 1393).

## **2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA**

### **2.1 Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na ulicy Plac 500-lecia (droga gminna nr 106487E) w mieście Rzgów w powiecie łódzkim wschodnim w województwie łódzkim. Celem projektu jest zaprojektowanie strefy zamieszkania, oraz uregulowanie miejsc i sposobów zatrzymywania się na rozpatrywanej drodze. Do celów poglądowych projekt organizacji ruchu przedstawia rzeczywiste oznakowanie na skrzyżowaniach zarówno z drogami gminnymi jak i drogą powiatową (ul. Tuszyńska) jednakże modyfikacje i uzupełnienia tego oznakowania nie są częścią niniejszego opracowania.

### **2.2 Zakres opracowania**

Projekt stałej organizacji ruchu obejmujący oznakowanie pionowe i poziome na ulicy Plac 500-lecia (droga gminna nr 106487E) na terenie miasta Rzgów.

Projekt zmiany planu sytuacyjnego stałej organizacji ruchu opracowano na mapach ewidencyjnych w skali 1:500. Na mapę tą naniesiono usytuowanie znaków pionowych, poziomych (znaki podłużne i poprzeczne, strzałki, znaki uzupełniające) oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

### 3. CHARAKTERYSTYKA DROGI ORAZ RUCHU NA DRODZE

#### 3.1 Przebieg trasy w planie

- Przebieg drogi: droga gminna 106487E / ul. Plac 500-lecia - Rzgów
- Obszar opracowania: od km 0+000 do km 0+153

#### 3.2 Parametry techniczne

- Przekrój poprzeczny: przekrój uliczny
- Liczba jezdni: droga jednojezdniowa
- Rodzaj ruchu: ruch dwukierunkowy
- Sygnalizacja świetlna: brak
- Obowiązująca prędkość: 50/60 km/h
- Szerokość jezdni: 7,5 m
- Szerokość chodników: od 1,5 m do 3,5 m
- Szerokość poboczy: brak
- Rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna
- Rodzaj nawierzchni chodników: kostka prefabrykowana / kostka betonowa

#### 3.3 Charakterystyka ruchu

Fragment ulicy objętej opracowaniem przebiega od skrzyżowania z ulicą Rawską i Przejazd, aż do skrzyżowania z ulicami Mickiewicza i Tuszyńskiej na obszarze zabudowanym miasta Rzgowa. Na całej długości drogi ruch odbywa się w obu kierunkach. W kierunku do ulicy Tuszyńskiej odbywa się ruch zbiorowej komunikacji autobusowej. Brak przejazdów kolejowych mogących generować zatory w ruchu drogowym. Na rozpatrywanym fragmencie ulicy 500-lecia, ze względu na sąsiedztwo parku im. A. Mickiewicza, Urzędu Miejskiego, Urzędu Stanu Cywilnego oraz sąsiedztwo sklepów komercyjnych odbywa się wzmożony ruch pieszych. Wzdłuż prawej krawędzi jezdni znajdują się miejsca parkingowe dla samochodów osobowych.

#### 4. OPIS WPROWADZONYCH ZMIAN

Na rozpatrywanym fragmencie ulicy 500-lecia, zaprojektowano strefę zamieszkania stosując znaki D-40/D-41. Istniejące przejścia dla pieszych zastąpiono wyniesionymi przejściami o szerokości 7m (4m przejście dla pieszych i 1,5m najazd z każdej strony). Przejścia oznakowano z każdej ze stron znakami A-11a i D-6. Istniejące miejsca parkingowe po prawej stronie jezdni (od strony parku) doznakowano znakami D-18 wraz z tabliczkami T-30 wskazującymi sposób parkowania prostopadle do krawężnika. Zaprojektowano wyznaczenie miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych przy wjeździe do Urzędu Miejskiego poprzez zaprojektowanie znaków poziomych P-20 "Koperta" oraz znaków pionowych D-18a i T-29. Dodatkowo należy umożliwić tym osobom dostanie się do chodnika od strony parku poprzez utwardzenie fragmentu trawnika i wykonaniem chodnika.

Po lewej stronie jezdni zaprojektowano miejsca parkingowe wyłącznie dla samochodów z zaopatrzeniem sklepów znajdujących się na tej ulicy. Zaprojektowano znaki P-18 i tabliczkę T-0 "Tylko dla zaopatrzenia sklepów". Usunięto istniejące oznakowanie B-36 i tabliczkę "Nie dotyczy zaopatrzenia". Z tego względu od strony skrzyżowań z ulicami Rawską i Tuszyńską zaprojektowano również powierzchnie wyłączone P-21a wraz z liniami P-7b, które dodatkowo skanalizują ruch na ulicy i zapobiegą wjeżdżaniu aut na część jezdni przeznaczoną na miejsca postojowe dla samochodów zaopatrzenia.

Z jezdni rozpatrywanej ulicy o szerokości 7,5m, 2m przeznaczono na miejsca postojowe dla zaopatrzenia. Pozostałe 5,5m na którym odbywa się dwukierunkowy ruch pojazdów podzielono niesymetrycznie. Ze względu na przejazdy autobusów komunikacji miejskiej, na prawy pas ruchu przeznaczono 2,9m, a na kierunek przeciwny 2,6m. Pasy ruchu oddzielono projektując linię P-1b.

Skrzyżowania z ulicą Rawską i z ulicą Tuszyńską uzupełniono o oznakowanie D-1, zastępując występujące miejscami znaki A-6a. Zaleca się zastosowanie znaków D-1 na całej długości ulic, na których zostały zaprojektowane.

## 5. OZNAKOWANIE POZIOME

Projektowane oznakowanie należy wykonać zgodnie z obowiązującymi wytycznymi.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości (także w warunkach dużej wilgotności),
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- właściwym okresem trwałości,
- odpornością na zabrudzenie i ścieranie.

Rozmieszczenie oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji. Rodzaj oznakowania zamieszczono w wykazie tabelarycznym.

## 6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Znaki i tablice oraz konstrukcje wsporcze znaków powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami.

Dla rozpatrywanych ciągów dróg należy zastosować wielkość oraz typ odbłaskowości oznakowania pionowego zgodny z wytycznymi w pkt 1.2.1 i 1.2.2 załącznika 1 ww. rozporządzenia. Znaki należy ustawić wg lokalizacji jak na planie sytuacyjnym tak, aby były dobrze widoczne oraz tak, aby same nie ograniczały widoczności przy zachowaniu niżej wymienionych warunków:

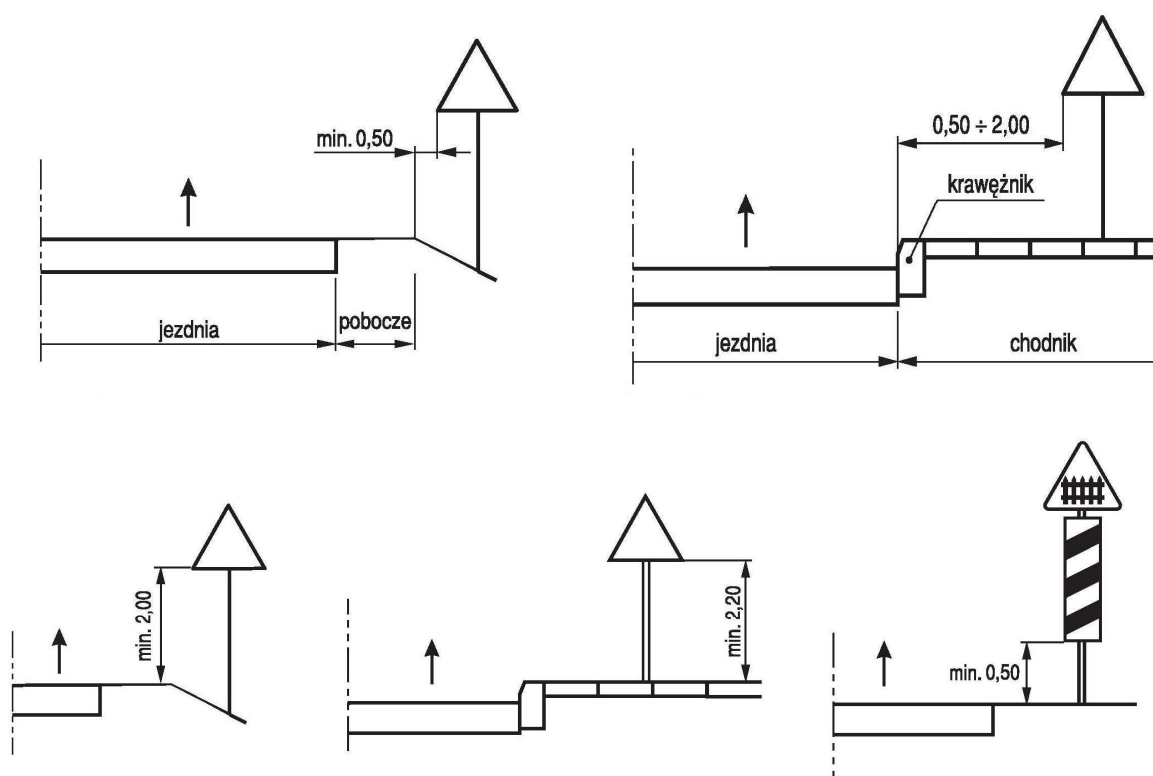
- strona drogi wg właściwego schematu,
- odchylenie tarczy znaku odbłaskowego powinno wynosić ok. 5° w kierunku jezdni,
- odległość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) od krawędzi jezdni powinna wynosić ok. 0,5 m – 2,0 m,



- wysokość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) min. 2,0 m (min.2,2 m dla znaków na chodniku), a dla znaków C-9 na wysepkach segregujących - min. 1,8 m
- znaki należy zamocować na słupkach metalowych o przekroju kołowym  $\varnothing$  od 50 do 60 mm.

Widoczność znaków musi być taka sama w dzień i w nocy z odległości umożliwiającej kierującym pojazdami oraz pieszym ich spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję. Wszystkie znaki i tablice winny być stabilnie połączone z podłożem tak, aby nie uległy samoistnemu przewróceniu.

Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Rozmieszczenie oznakowania pionowego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji.

## 7. URZĄDZENIA BRD

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów. Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone dla których:

- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych,
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną,
- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa.

W urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, z którymi mogą stykać się piesi, ze względu bezpieczeństwa należy eliminować możliwość skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie promieniem  $R_{min} = 2,5$  mm ostrych krawędzi urządzeń.

Wzory urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz szczegółowe zasady ich lokalizacji w planie i profilu drogowym są określone w opisach szczegółowych.

Rozmieszczenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu przedstawiono na planach sytuacyjnych załączonych w dokumentacji.

## 8. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: 30 września 2016 r.

.....  
podpis projektanta

## 9. WYKAZ ZNAKÓW

Tabela 1a. Oznakowanie pionowe i urządzenia BRD

Symbol znaku	Stan	Ilość sztuk
A-7	Istniejący	2
A-29	Istniejący	1
B-20	Istniejący	2
B-36	Istniejący	1
D-6	Istniejący	3
D-15	Istniejący	1
D-18a	Istniejący	1
T-3a	Istniejący	1
T-25a	Istniejący	1
T-29	Istniejący	1
<b>Razem:</b>	<b>Istniejące</b>	<b>14</b>
A-11a	Projektowany	4
D-1	Projektowany	4
D-18	Projektowany	5
D-18a	Projektowany	1
D-40	Projektowany	2
D-41	Projektowany	2
D-6	Projektowany	4
T-0	Projektowany	1
T-29	Projektowany	1
T-30f	Projektowany	2
<b>Razem:</b>	<b>Projektowane</b>	<b>26</b>
A-6a	Likwidowany	2
B-36	Likwidowany	2
T-0	Likwidowany	1
<b>Razem:</b>	<b>Likwidowane</b>	<b>5</b>

Tabela 1b. Oznakowanie poziome

Symbol znaku	Stan	Pow. malowania [m <sup>2</sup> ]
P-10	Istniejący	84,00
P-20	Istniejący	3,54
<b>Razem:</b>	<b>Istniejące</b>	<b>87,54</b>
P-1b	Projektowany	4,87
P-7b	Projektowany	6,58
P-19	Projektowany	12,92
P-20	Projektowany	3,12
P-21	Projektowany	11,97
<b>Razem:</b>	<b>Projektowane</b>	<b>39,46</b>