

Branża: Drogowa  
Przedmiot opracowania: **Projekt Stałej Organizacji Ruchu**

Projekt: "Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 375  
w zakresie budowy chodnika w mieście Szczawno-Zdrój."

Adres: Województwo: *dolnośląskie*  
Powiat: *wałbrzyski*  
Gmina: *Szczawno Zdrój – miejska*  
Miejscowość: *Szczawno Zdrój*  
Droga: *droga wojewódzka nr 375*  
Nr działek: *pas drogowy DW375*

Wykonawca: **RM-PLAN Robert Milkiewicz**  
ul. Młyńska 105J/2  
62-052 Komorniki

Zamawiający: **Proj.M. Jacek Magiera**  
ul. Staromiejska 8/3  
58-560 Jelenia Góra

Projektant: mgr inż. Robert Milkiewicz

Wrzesień 2017 r.

## Spis treści

1.	CZĘŚĆ OPISOWA .....	3
1.1	CEL OPRACOWANIA.....	3
1.2	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	3
1.2.1	Materiały .....	3
1.2.2	Zamawiający .....	3
1.3	OPINIE I ZATWIERDZENIA.....	4
1.4	AKTY PRAWNE, ZARZĄDZENIA, WYTYCZNE .....	5
1.5	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA .....	5
1.6	STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	6
1.7	PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU.....	6
1.8	PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU.....	6
1.9	OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ .....	6
1.10	WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA.....	8
2.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	9
RYS. 1.0	Plan orientacyjny.....	9
RYS. 2.0	Projekt stałej organizacji ruchu.....	9

## **1. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1.1 CEL OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu oraz uzyskanie wszelkich opinii oraz zatwierdzeń.

### **1.2 PODSTAWA OPRACOWANIA**

#### *1.2.1 Materiały*

1. Mapa zasadnicza nieaktualizowana skala 1:500.
2. Wizja lokalna.
3. Projekt budowlany dotyczący budowy chodnika w ciągu DW 375.

#### *1.2.2 Zamawiający*

**Proj.M. Jacek Magiera**  
ul. Staromiejska 8/3  
58-560 Jelenia Góra

### 1.3 OPINIE I ZATWIERDZENIA

## 1.4 AKTY PRAWNE, ZARZĄDZENIA, WYTYCZNE

- |      |  |  |
|------|--|--|
| [1]  | Dz. U. 2003 r, nr 177 poz. 1729 z późniejszymi zmianami. | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;   |
| [2]  | Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 z późniejszymi zmianami.       | Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie;   |
| [3]  | Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami.       | Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;  |
| [4]  | Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami.     | 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; |
| [5]  | Dz.U. 2012 poz. 462 z późniejszymi zmianami.             | Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;   |
| [6]  | Dz.U. 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami.            | Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym;  |
| [7]  | Dz.U. 2010 nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami.     | Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 listopada 2010 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo budowlane;  |
| [8]  | Dz.U. 2015 poz. 460 z późniejszymi zmianami.             | Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych;   |
| [9]  | "Transprojekt-Warszawa" 2000 i 2002                      | Komentarz do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część I – Wprowadzenie. Część II – Zagadnienia techniczne;  |
| [10] | Zarządzenie nr 56 GDDKiA z dnia 17 listopada 2015 r.     | w sprawie wytycznych dokonywania objazdów dróg;  |
| [11] | Zarządzenie nr 34 GDDKiA z dnia 30 lipca 2014r.          | w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym;  |
| [12] | Zarządzenie nr 8 GDDKiA z dnia 7 lutego 2013r.           | w sprawie zasad ustanawiania predkości dopuszczalnych na drogach krajowych, dla których zarządzających ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;  |
| [13] | Zarządzenie nr 18 GDDKiA z dnia 1 czerwca 2012r.         | w sprawie zasad ustalania i prowadzenia kilometrażu dróg krajowych   |
| [14] | Zarządzenie nr 31 GDDKiA z dnia 23 kwietnia 2010r.       | w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych.  |

## 1.5 ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje projekt stałej organizacji ruchu w związku z budową chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 375 w miejscowości Szczawno – Zdrój. Zakres wpływu inwestycji na istniejącą

organizację ruchu obejmuje obszar skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 375 z ul. Ułanów Nadwiślańskich i przewidzianym przejściem dla pieszych. W pozostałym obszarze inwestycji chodnik biegnie wzdłuż drogi wojewódzkiej w odl. min. 0,8 m i nie przekracza jej w żadnym punkcie.

## 1.6 STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projektowane oznakowanie zostało zlokalizowane w obszarze terenu zabudowanego (przekrój uliczny). Istniejące oznakowanie pionowe, poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu, oraz elementy drogi wraz z infrastrukturą zostały pokazane na rys. 2.0.

## 1.7 PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Projektowana tymczasowa organizacja ruchu przewiduje:

- 1) znak pionowe informacyjne D-6 – 2 szt.
- 2) znaki poziome P-10 szer. 4 m,
- 3) znaki poziome P-14 2 szt,
- 4) przeniesienie znaku D-1 na odl. 50 m od skrzyżowania na wlocie ul. Ułanów Nadwiślańskich.

Oznakowanie przejścia dla pieszych należy wykonać w następujący sposób:

- znaki D-6 w odl. 0,5 m od krawędzi przejścia dla pieszych od strony najazdu,
- znak P-10 szer. 4,0 m.
- znaki P-14 w odl. 2,0 m od krawędzi przejścia dla pieszych od strony najazdu.
- należy przesunąć znak D-1 w miejsce wskazane na rys. 2.0 z zachowaniem odległości min. 10,0 m od sąsiadujących znaków pionowych,
- tarcze znaków nie mogą nachodzić na skrajnie drogi oraz na skrajnię chodnika.

## 1.8 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin: III/IV kwartał 2017.

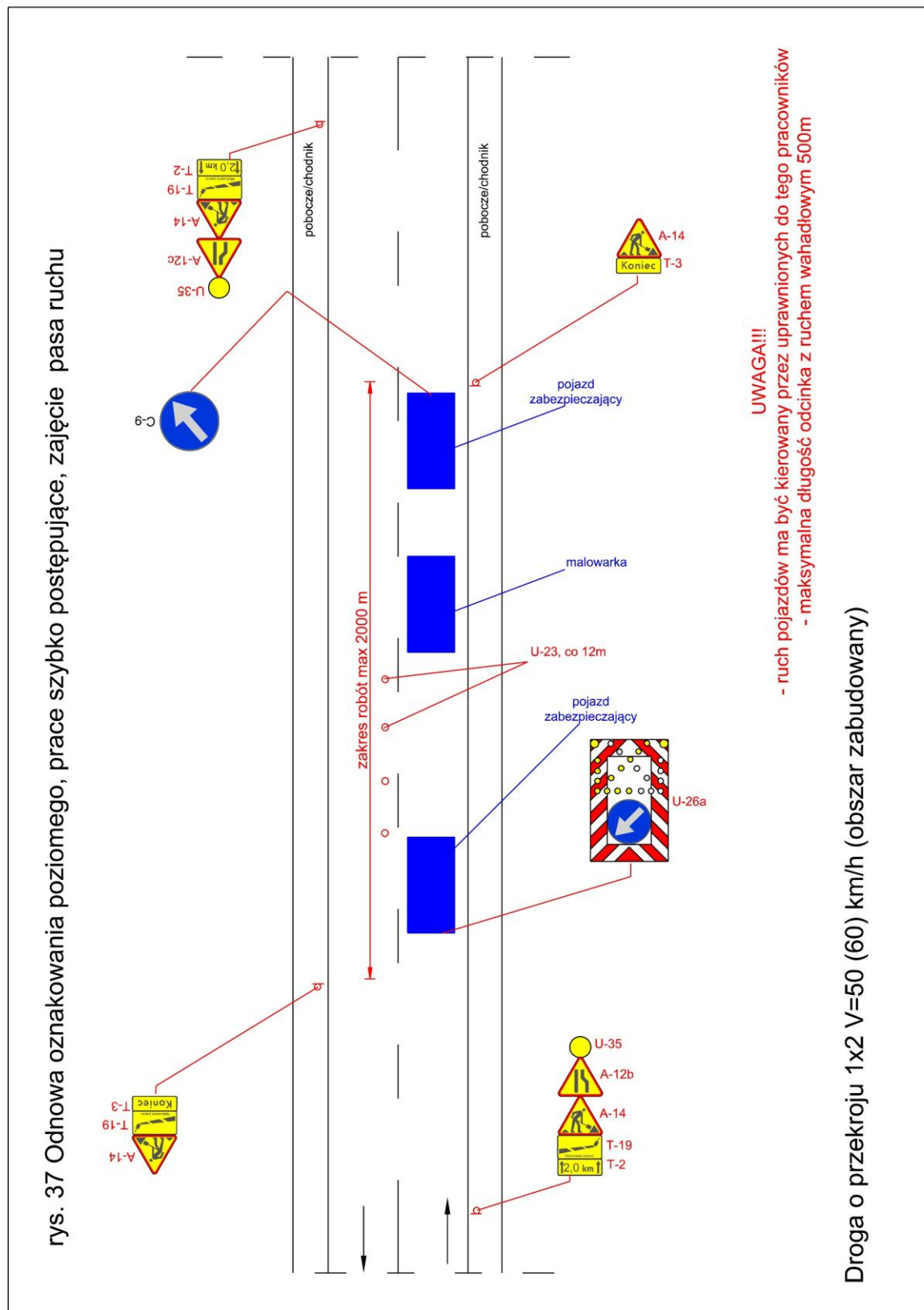
## 1.9 OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ

Roboty budowlane związane z wykonaniem oznakowania pionowego wymagać może pracy w sąsiedztwie skrajni drogowej.

Roboty budowlane związane z wykonaniem oznakowania pionowego wymagać będą zajęcia połówkowo jezdni ul. Ułanów Nadwiślańskich.

Wykonanie oznakowania poziomego należy wykonać koniecznie w porze nocnej w godzinach o najmniejszym natężeniu ruchu, biorąc pod uwagę również okres od nałożenia oznakowania do wyschnięcia. Oznakowanie tymczasowe musi przewidzieć schemat oznakowania zgodny z zarządzeniem nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.07.2014 r – schemat nr 37 z korektą ze względu na wyspę dzielącą na skrzyżowaniu – należy ustawić na skrzyżowaniu uprawnionych pracowników sterujących ruchem i kierujących ruch przez wolną jezdnię. Zamiast oznakowania U-26 dopuszcza się zestaw tablic prowadzących U-3 wraz ze światłami ostrzegawczymi U-35a.

Schemat ponizej.



## 1.10 WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość zaprojektowano zgodnie z „Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.”

Tabela nr 1: Wymiary tarcz znaków

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	wysokość (n=0, 1, 2)
średnie	S	900	800	600	600+150 n

Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Tabela nr 2: 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-1, – 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-19÷E22,	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>	5,00	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.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 ÷ 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,20 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych (folia odblaskowa typu 2).

Znaki pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową. Podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi.

Znaki należy ustawić na słupkach ocynkowanych z rur stalowych okrągłych, bez szwu, walcowanych na gorąco.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odblaskowości  $\geq 1,5$  również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone, zgodnie z obowiązującymi normami,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne;

Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane.

Przyjęto wykonanie oznakowania cienkowarstwowego.

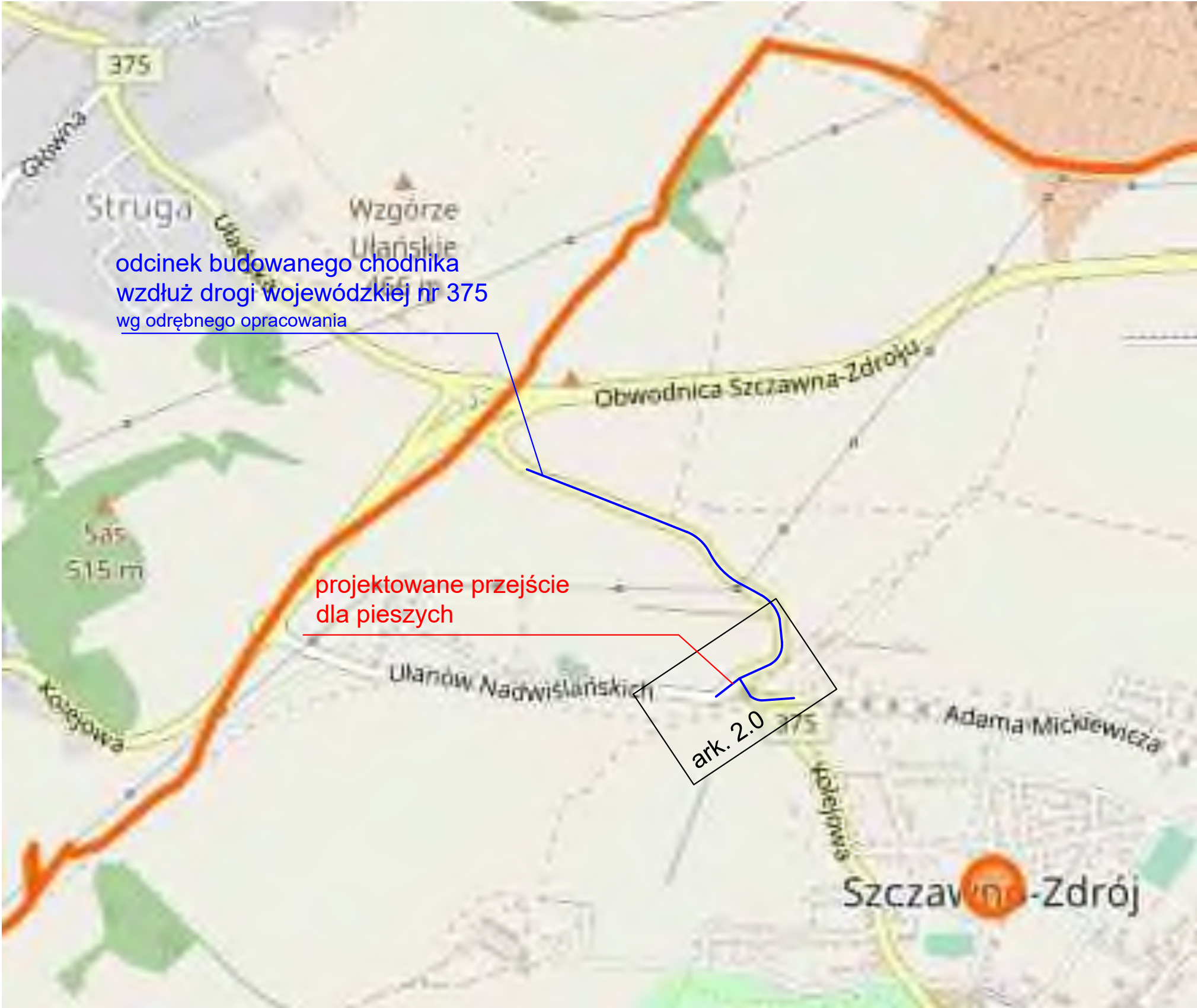
Opracował:

mgr inż. Robert Milkiewicz

## 2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

RYS. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1:10 000
RYS. 2.0	Projekt stałej organizacji ruchu	skala 1:1 000

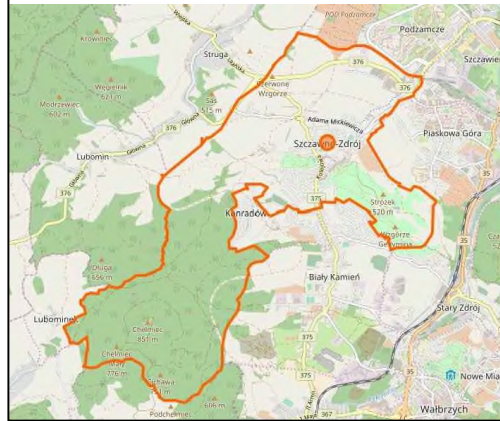
1:10 000



powiat wałbrzyski



miasto Szczawno - Zdrój



Zamawiający: <b>Proj.M. Jacek Magiera</b> ul. Staromiejska 83 58-560 Jelenia Góra		Jednostka projektowa: <b>RM-PLAN Robert Milkiewicz</b> ul. Młyńska 105J/2 62-052 Komorniki rm-plan@o2.pl	
Projekt: Projekt stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi wojewódzkiej nr 375 w zakresie budowy chodnika w mieście Szczawno-Zdrój			
Nazwa rysunku: Plan orientacyjny			
Projektant:  mgr inż. Robert Milkiewicz	Podpis:	Data:	IX.2017 r.
		Skala:	1:10 000
		Nr rys.:	1.0



