

PROJEKT

ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA DROGI GMINNEJ NR 114688D - UL. MICKIEWICZA W SZCZAWNIE-ZDROJU (MODERNIZACJA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH)

Opracował

Jacek Michalik

Wałbrzych, czerwiec 2026 roku

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
3. OPIS STANU ZAGOSPODAROWANIA DROGI I DANE TECHNICZNE
4. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE I POZIOME
5. UWAGI KOŃCOWE

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PLAN ORIENTACYJNY W SKALI 1:5 000 (rys. nr 1)
2. PLAN SYTUACYJNY W SKALI 1: 500 (rys. nr 2)

I. OPIS TECHNICZNY do projektu zmiany stałej organizacji ruchu dla drogi gminnej nr 114688D - ul. Mickiewicza w Szczawnie-Zdroju

1. Podstawa opracowania:

- Zlecenie zarządcy drogi,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów na drogach,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem.

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt zmiany stałej organizacji ruchu dla drogi gminnej ul. Mickiewicza w Szczawnie-Zdroju. Projekt obejmuje jedynie odcinek ul. Mickiewicza w Szczawnie-Zdroju, przy skrzyżowaniu z ul. Klonową. Projekt został sporządzony w celu uwzględnienia w oznakowaniu pionowym i poziomym zmian podczas modernizacji przejścia dla pieszych.

3. Opis stanu zagospodarowania drogi i dane techniczne.

Zagospodarowanie drogi

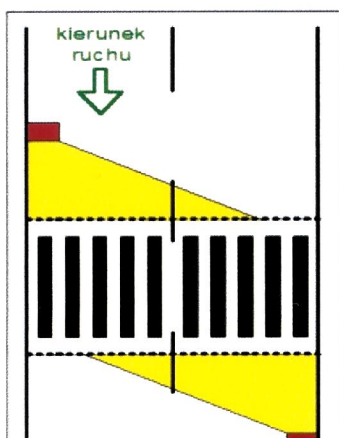
Droga gminna ul. Mickiewicza w Szczawnie-Zdroju o kategorii ruchu KR1 jest drogą kategorii drogi lokalnej. Cały odcinek drogi przebiega w obszarze zabudowanym, gdzie obowiązuje dopuszczalną prędkość jazdy do 30 km/h, ulica Mickiewicza objęta strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h. Znak B-43 "strefa ograniczonej prędkości" oznacza wjazd do strefy, w której obowiązuje zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Znak B-43, określający dopuszczalną prędkość mniejszą lub równą 30 km/h, oznacza ponadto, że umieszczone w strefie urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi. Szerokość jezdni 5,50 m. Istniejąca nawierzchnia jezdni z mieszanki bitumicznej jest w dobrym stanie technicznych. Po obu stronach drogi chodniki z kostki betonowej o szerokości 1,80-2,00m.. Odwodnienie drogi poprzez wpusty uliczne. Droga posiada oświetlenie drogowe. Na tej drodze odbywa się głównie ruch samochodów osobowych, od strony ulicy Chopina obowiązuje zakaz B-18 (5 t).

4. Projektowane oznakowanie pionowe

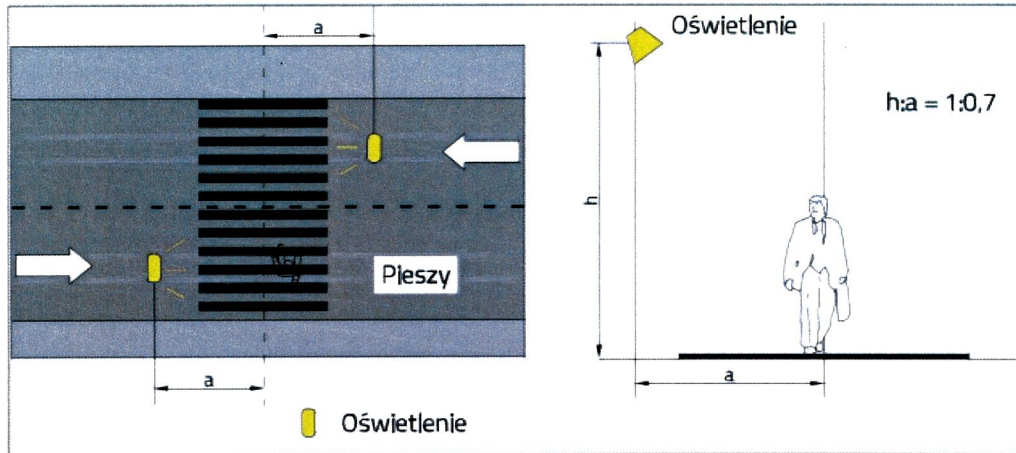
Projektowane oznakowanie pionowe na drodze zostało pokazane na rysunku nr 2 stałej organizacji ruchu.

Projekt zmiany organizacji ruchu stałego obejmuje wprowadzenie:

1. **umieszczenie przejścia dla pieszych na progu zwalniającym,**
2. oznakowanie progu znakiem poziomym P-25 oraz w odległości 1,0 m przed progiem, na nawierzchni jezdni należy umieszczać punktowe elementy odblaskowe barwy białej (min. 4 elementy) usytuowane liniowo, równoległe do osi progu,
3. ustawienie dwóch dwustronnych znaków D-6 z pulsującymi światłami na tle folii pryzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej. Znak D-6 z pulsującymi światłami to tzw. aktywny znak drogowy "przeście dla pieszych". Jest on wyposażony w dodatkowe lampy LED (tzw. pulsatory), które ostrzegają kierowców o zbliżaniu się do strefy o podwyższonym ryzyku,
4. montaż nad jezdnią aktywnego znaku dwustronnego D-6 na wysięgniku do 6 mb.
5. oznakowanie przejścia znakami poziomymi P-10 (4 m) , liniami warunkowego zatrzymania P-14 i dalej linię podwójną ciągłą P-4 oraz linii przerwanej szerokiej P-1e.
6. ustawienie dwóch słupów oświetlenia przejścia dla pieszych. Dobrane oświetlenie winno spełniać wymagania Wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych WR-D-41-4.



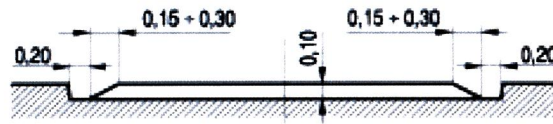
Słupy z oprawami oświetleniowymi powinny być usytuowane przed przejściem



Zasady oświetlenia przejścia dla pieszych.

Ponadto należy przebudować chodniki w pobliżu przejścia celem obniżenia chodnika przy przejściu do maksymalnego wyniesienia 2 cm lub dążyć do zlicowania krawężnika z jezdnią. Celem zapewnienia bezpieczeństwa (dla osób niewidomych) przy obniżeniu do 0 cm konieczne jest stosowanie nawierzchni o innej fakturze (płytki z guzami ostrzegawczymi), aby poinformować o wejściu na jezdnię oraz pasów naprowadzających.

W przypadku trudności w zapewnieniu prawidłowego odwodnienia drogi dopuszcza się stosowanie progów skróconych na rysunku jak niżej



Kształt i wymiary progów zwalniających o zmniejszonej szerokości w poprzecznym przekroju jezdni

Szczegóły oznakowania przedstawiono na rysunku nr 2.

Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu – do 31 maja 2027 roku.

5. Uwagi końcowe

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej II generacji. Wszystkie znaki winny mieć znak CE lub B. Wielkość projektowanych znaków – średnie (S). Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystywana do umieszczania znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.

Projekt zmiany stałej organizacji ruchu dla drogi gminnej nr 114688D
- ul. Mickiewicza w Szczawnie-Zdroju

Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej o średnicy 60 mm pokryte farbą barwy szarej neutralnej (nie dopuszcza się malowania słupków ze stali czarnej).

Znaki należy ustawić na wysokości 2,00 m od poziomu krawędzi jezdni, w ciągu ruchu pieszego na wysokości 2,20 m. Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,50 m. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

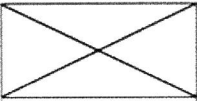
Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Badania jakości materiałów do oznakowania poziomego określa odpowiednia norma.

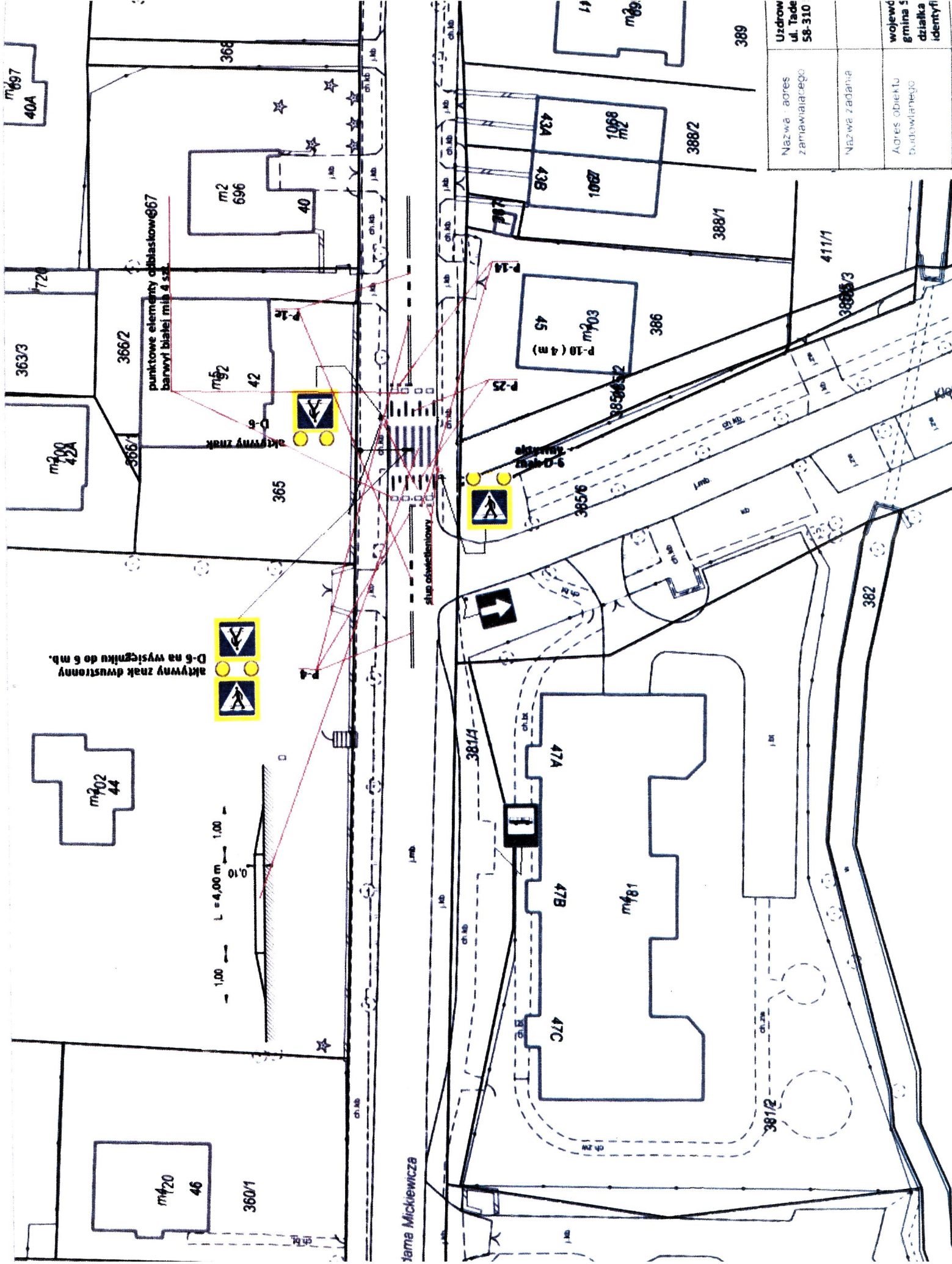
Oznakowanie poziome stałe musi spełniać minimalne wymagania techniczne podane w tabelach poniżej :

Właściwości	Wymagania		
	autostrady	drogi ekspresowe	drogi pozostałe
Współczynnik luminancji β (widoczność w dzień)	0,32	0,32	0,30
Powierzchniowy współczynnik odbłasku [mcd/lx/m^2] (widzialność w nocy)	200	150	100 ^{*)}
Wskaźnik szorstkości [SRT]	50	50	45
Trwałość (wg skali LC PC)	6	6	6

^{*)} Wymagana wartość nie dotyczy oświetlonych dróg miejskich.

Współrzędne chromatyczności x, y dla stałego oznakowania poziomego dróg

	Współrzędne punktów narożnych			
	1	2	3	4
x	0,355	0,305	0,285	0,335
y	0,355	0,305	0,325	0,375



Nazwa - adres zamawiającego	Uzdrow ul. Tade 58-310	
	Nazwa zadania	
	województwo gmina działka identyfikator	

D-6 na wysięgniku do 5 mb.

punktowe elementy odblaskowe 667
barwy białej mib 4 sz

ul. Mickiewicza