



www.duetbytow.pl

ul. Nałkowskiej 1
77-100 Bytów
tel. 663 409 303
661 415 888
duetjsz@op.pl

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT	„ Budowa ścieżki pieszo-rowerowej i zatoki autobusowej w ramach rozbudowy drogi ul. Komuny Paryskiej w Lęborku”
INWESTOR	Burmistrz Miasta Lęborka ul. Armii Krajowej 14, 84-300 Lębork

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- 1. Opis techniczny*
- 2. Mapa orientacyjna*
- 3. Uzgodnienie z Inwestorem*
- 4. Stała organizacja ruchu PZT-rys.1*
- 5. Wykaz znaków istniejących oraz do usunięcia*
- 6. Wykaz znaków projektowanych*
- 7. Sposób ustawienia znaków*

Opracował: dr inż. Marcin Szczepański

Bytów, lipiec 2020r.

OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej organizacji ruchu dla „Budowy ścieżki pieszo-rowerowej i zatoki autobusowej w ramach rozbudowy drogi ul. Komuny Paryskiej w Lęborku”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt organizacji ruchu wykonano na podstawie:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 23.09.2003r. (Dz. U. 177 poz.
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach (Dz. U. 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31.07.2002r. (Dz. U. nr 170 poz. 1393)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity z dnia 17.09.2004r., Dz. U. Nr 204, poz. 2086 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. nr 58 poz. 515 z 2003r.)
- Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

2. STAN PROJEKTOWANY

Projektowana budowa ścieżki pieszo-rowerowej oraz zatoki autobusowej w ramach rozbudowy drogi ul. Komuny Paryskiej przebiega w całości w terenie zabudowanym w miejscowości Lębork. W sąsiedztwie projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej oraz zatoki autobusowej występuje zabudowa mieszkaniowa, jedno i wielorodzinna. Teren pod względem konfiguracji jest relatywnie płaski. Nawierzchnia projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej oraz zatoki autobusowej z kostki betonowej gr. 8cm układanej na podbudowie z KŁSM 0/31,5 oraz podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem 1,5MPa. Projektowana ścieżka pieszo-rowerowa o szerokości 4,0m ograniczona obustronnie obrzeżami betonowymi, zatoka autobusowa 3,1m ograniczona krawężnikiem najazdowym wtopionym od strony jezdni oraz wystającym od strony peronu i miejsca pod wiatę przystankową.

3. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

Celem opracowania jest stworzenie bezpiecznych warunków w pasie drogowym drogi gminnej dla uzyskania maksymalnego bezpieczeństwa użytkowników projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej oraz zatoki autobusowej poprzez doprojektowanie 5 szt. znaków pionowych oraz likwidacji 2 szt. znaków pionowych.

Dokumentacja obejmuje ustawienie następujących znaków pionowych:

- C-13 „droga dla rowerów” – 2 szt.
- C-13/16 „droga dla pieszych i rowerzystów” – 1 szt.
- C-16/13 „koniec drogi dla pieszych i rowerzystów” – 1 szt.
- C-13 „koniec drogi dla rowerów” – 1 szt.

Dodatkowo należy zlikwidować następujące znaki pionowe:

- D-15 - 1 szt.
- C-16/13 – 1szt.

Pozostałe znaki pionowe należy pozostawić w miejscach istniejących.

Szczegółowa lokalizacja oznakowania projektowanego, istniejącego oraz do likwidacji została wskazana na rys. nr 1 - stała organizacja ruchu oraz na rysunkach z zestawieniem oznakowania pionowego. Oznakowanie istniejące zostało wskazane na rysunku pt. Wykaz Znaków Pionowych – oznakowanie istniejące.

4. UWAGI DOTYCZĄCE OZNAKOWANIA

1. Wszystkie znaki muszą być zgodne c do wymiarów, kolorystyki i symboliki z obowiązującymi normami.
2. Do wykonania robót należy używać **znaków odblaskowych** widocznych zarówno w dzień jak i w nocy. W razie potrzeby należy ręcznie sterować ruchem przez osoby do tego upoważnione.
3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być dobrze widoczne w dzień i w nocy.
4. Należy zastosować znaki pionowe średniej wielkości, odblaskowe (folia II generacji)
5. Nad całym oznakowaniem powinna być prowadzona kontrola, aby utrzymać należyty stan techniczny oznakowania.
6. Po zakończeniu robót doprowadzić cały pas drogowy do stanu pierwotnego oraz usunąć zbędne oznakowanie.

5. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI

Projektowana organizacja ruchu powinna być wprowadzona po wykonaniu rozbudowy drogi gminnej w dniu oddania do użytkowania.

Projekt sporządzono w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

Sporządził: dr inż. Marcin Szczepański

Bytów, lipiec 2020r.