

Stadium

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Inwestor

PREZYDENT MIASTA PABIANIC

ul. Zamkowa 16
95-200 Pabianice

Jednostka projektowa

APJ PIOTR KURCZYCH OBSŁUGA INWESTYCJI

ul. Ceglana 6/20
05-803 Pruszków

tel. 501 758 680, e-mail. apjpiotrkurczych@gmail.com

NIP 534-158-91-95

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ - UL. KSIĘDZA PIOTRA SKARGI
- NA ODCINKU OD UL. GROBELNEJ DO UL. 3 MAJA W M. PABIANICE
WRAZ Z PRZEBUDOWĄ INNYCH DRÓG GMINNYCH
W ZAKRESIE SKRZYŻOWAŃ Z TĄ DROGĄ
- UL. GROBELNA, UL. SOBIESKIEGO, UL. POPRZECZNA,
UL. SZEWSKA, UL. KOPERNIKA, UL. BÓŻNICZNA**

Adres / lokalizacja obiektu budowlanego

Działki ewidencyjne:
- obręb P-13: dz. nr 27, 30, 37, 85, 93, 99, 132,
- obręb P-14: dz. nr 65/2,
w m. Pabianice, gmina Pabianice, powiat pabianicki, województwo łódzkie, jedn. ew. 100802_1

Skład zespołu projektowego

Branża	Stanowisko	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Drogi (branża wiodąca)	Projektant	mgr inż. Piotr Nikiel	MAZ/0011/POOD/10 (spec. inżynierska - drogową) Nr PIIB – MAZ/BD/0476/10	
Drogi (branża wiodąca)	Projektant	mgr inż. Robert Jakielski	KUP/0126/POOD/08 (spec. inżynierska - drogową) Nr PIIB – KUP/BD/0258/09	

Data opracowania

12.07.2026 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

A.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.	INFORMACJE OGÓLNE	3
1.1.	Przedmiot opracowania	3
1.2.	Nazwa Inwestora	3
1.3.	Nazwa jednostki projektowej	3
1.4.	Podstawa opracowania	3
1.5.	Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu	4
1.6.	Termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu	4
2.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
3.	OBECNE I PROGNOZOWANE OBCIĄŻENIE RUCHEM	5
4.	OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	6
4.1.	Rozwiązanie sytuacyjne	6
4.2.	Przyjęty system organizacji ruchu	7
4.3.	Oznakowanie pionowe	7
4.4.	Oznakowanie poziome	8
4.5.	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	9
4.6.	Zakresy robót związanych z oznakowaniem	9
B.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	10
	Plan orientacyjny skala 1:10 000,	11
	Rys. SOR. 01. Plan stałej organizacji ruchu drogowego skala 1:500	12

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest Projekt Stałej Organizacji Ruchu w ramach projektu „Przebudowa drogi gminnej - ul. Księdza Piotra Skargi - na odcinku od ul. Grobelnej do ul. 3 Maja w m. Pabianice wraz z przebudową innych dróg gminnych w zakresie skrzyżowań z tą drogą - ul. Grobelna, ul. Sobieskiego, ul. Poprzeczna, ul. Szewska, ul. Kopernika, ul. Bóżniczna”.

Zmianami w stałej organizacji ruchu objęta jest przede wszystkim przebudowywana ulica Ks. Piotra Skargi (dr. gminna nr 108347E) – na odcinku od ul. Grobelnej do ul. 3 Maja. W związku ze zmianami geometrii tejże drogi, korekcie ulegną również wloty dróg krzyżujących się z nią, co nie pozostanie bez wpływu na organizację na pozostałych wlotach. Projekt stałej organizacji ruchu obejmie następujące drogi gminne, w zakresie skrzyżowań z ul. Skargi:

- ul. Grobelna (dr. gminna nr 108347E),
- ul. Bugaj (dr. gminna nr 108321E),
- ul. Sobieskiego (dr. gminna nr 108316E),
- ul. Poprzeczna -(dr. gminna nr 108432E),
- ul. Szewska -(dr. gminna nr 108394E),
- ul. Kopernika -(dr. gminna nr 108394E),
- ul. Bóżniczna (dr. gminna nr 108316E).

Dodatkowo ulica Piotra Skargi, krzyżuje się z drogą powiatową nr 3312E, która biegnie śladem ulic 3 Maja i 20 Stycznia. Zmiana organizacji ruchu obejmie wlot zachodni skrzyżowania tych dróg.

1.2. Nazwa Inwestora

PREZYDENT MIASTA PABIANIC

ul. Zamkowa 16

95-200 Pabianice

1.3. Nazwa jednostki projektowej

APJ PIOTR KURCZYCH OBSŁUGA INWESTYCJI

ul. Ceglana 6/20, 05-803 Pruszków

tel. 501 758 680, e-mail. apjpiotrkurczych@gmail.com, NIP 534-158-91-95

1.4. Podstawa opracowania

1. Zlecenie otrzymane od Inwestora.

2. Odrys z planu sytuacyjno-wysokościowego w skali 1:500 z naniesionym projektowanym układem drogowym.
3. Projekt branży drogowej, obejmujący przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego.
4. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania wykonana w terenie,
5. Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r. (tekst jednolity z 21 czerwca 2024r. - Dz.U.2024.1251, z późniejszymi zmianami),
6. Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 (tekst jednolity z dnia 4 lipca 2025 r. - Dz.U.2025.889, z późniejszymi zmianami);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity z dnia 14 kwietnia 2017r. - Dz.U.2017.784, z późniejszymi zmianami);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity z dnia 26 listopada 2019r. - DZ.U.2019.2311, z późniejszymi zmianami).

1.5. Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu.

Po analizie projektu drogowego i wprowadzonych zmian geometrycznych w zakresie przebudowywanej drogi oraz wlotów dróg krzyżujących się z nią - zaprojektowano nowe oznakowanie poziome, pionowe oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Administracyjnie, biorąc pod uwagę jurysdykcję organów zarządzających ruchem na drodze, projekt obejmuje wyłącznie drogi w zarządzie Starostwa Powiatowego w Pabianicach.

1.6. Termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.

Inwestor planuje wykonanie pełnej przebudowy układu drogowego wraz z nowym oznakowaniem w drugiej połowie 2026 r. Od momentu ukończenia robót zostanie wprowadzona niniejsza organizacja. W związku z możliwymi opóźnieniami procesu budowlanego wnioskuje się o przedłużenie terminu wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu do 31 grudnia 2027 r.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Inwestycja położona w mieście Pabianice, gmina Pabianice, powiat pabianicki, województwo łódzkie - jest to odcinek istniejącej drogi gminnej ulicy Księdza Piotra Skargi od ul. Grobelnej do ul. 3 Maja. Obecnie teren przeznaczony pod inwestycję – tj odcinek ok. 665 m drogi gminnej – w całości jest zabudowany – w postaci nawierzchni utwardzonych jezdni bitumicznych, chodników, zjazdów. Szerokości istniejącej jezdni ulicy jest nieregularna i oscyluje w szerokościach od 5,0m

do ~9,00m. Liczne powierzchnie chodnikowe o zróżnicowanych szerokościach stanowią dojścia do zlokalizowanych do budynków. Na odcinku zachodnim droga przebiega przez ścisłą zabudowę staromiejską, kamieniczną, przylegającą bezpośrednio do pasa drogowego. Na odcinku wschodnim zabudowa staje się luźniejsza i większość budynków odsunięto od granicy pasa drogowego. Organizacyjnie przebudowywany odcinek drogi znajduje się w obszarze zabudowanym, więc obowiązuje tam kodeksowe ograniczenie prędkości do 50km/h. Dodatkowo jednak, na wysokości budynków szkolnych, przez umieszczenie znaków B-33 wprowadzono odcinkowe ograniczenie prędkości do 30km/h, punktowo zmniejszone na dojeździe do progów zwalniających do 20km/h. Na odcinku zachodnim, pomiędzy ulicami Grobelną i Bugaj ul. Skargi jest droga jednokierunkową prowadzącą ruch w kierunku zachodnim. Na dalszym odcinku wprowadzono ruch dwukierunkowy. Ulica ta, na całym przebudowanym odcinku uzyskała pierwszeństwo przejazdu nad drogami krzyżującymi się z nią. Wraz z końcem przebudowy ulica zostaje podporządkowana ciągowi drogi powiatowej, czyli ulicom 3 Maja i 20 Stycznia. Ulice Bugaj, Sobieskiego, Kopernika oraz Boczna, na skrzyżowaniach z ul. Skargi prowadzą ruch dwukierunkowy, natomiast ul. Szewska, Poprzeczna i Bóźniczna są jednokierunkowe. Ul. Bóźniczna prowadzi ruch wyjazdowy z ul. Skargi, natomiast ul. Szewska i Poprzeczna ruch dojazdowy w kierunku ul. Skargi.

3. OBECNE I PROGNOZOWANE OBCIĄŻENIE RUCHEM

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi gminnej nie wpłynie znacząco na wzrost natężenia ruchu w obrębie przebudowywanego odcinka drogi. W chwili obecnej ruch określić należy jako średni z dominującą przewagą ruchu pojazdów osobowych. Jest to ruch lokalny a wręcz dojazdowy do ulic poprzecznych czy posesji zlokalizowanych wewnątrz obszaru. Ruch pojazdów ciężarowych ogranicza się do pojazdów komunalnych czy sporadycznych dostaw do punktów handlowych czy usługowych. Na odcinku wschodnim od ul. Szewskiej do ul. 3 Maja poprowadzono trasę autobusu komunikacji miejskiej, jednak wyłącznie w kierunku wschodnim.

Biorąc pod uwagę dynamiczną rewitalizację całego obszaru starej części Pabianic, należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu dojazdowego jednak należy efekt ten traktować jako długofalowy. W chwili obecnej podstawowym elementem wpływającym na zwiększenie ruchu może być zdecydowana poprawa komfortu jazdy, po ułożeniu nowych nawierzchni jezdni. Poza tym w związku z realizacją inwestycji nie powstaną dodatkowe punkty ruchotwórcze mogąco znacząco wpłynąć na wzrost natężeń. Projekt drogowy, na tym etapie uwzględnia ewentualne zmiany pod względem ilości pojazdów, dlatego konstrukcja jezdni została zaprojektowana w klasie drogi KR3. Dodatkowo projekt znacząco poprawia warunki parkingowe, przez zastosowanie szeregu normatywnych zatok postojowych czy pasów parkingowych.

4. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

4.1. Rozwiązanie sytuacyjne

Projektowana ul. Piotra Skargi na całym odcinku przebiega w śladzie istniejącej drogi gminnej. W związku z tym nie wymaga jakichkolwiek korekt granic pasa drogowego.

Projekt przewiduje przebudowę drogi gminnej – odcinka ul. Księdza skargi od ul. Grobelnej do ul. 3 Maja. Zgodnie z oczekiwaniami zarządcy drogi, cały odcinek drogi geometrycznie został zaprojektowany w taki sposób, by przy jednoczesnym ujednoliceniu zmiennej aktualnie szerokości jezdni, zapewnić jak największą liczbę miejsc postojowych – przy zachowaniu optymalnych warunków dla ruchu pieszego, rowerowego z zachowaniem warunków bezpieczeństwa.

Na początkowym odcinku od ul. Grobelnej do łuku zbliżonego do kąta prostego – czyli do lokalnego pikietażu ~0+060, zaprojektowano jednokierunkową jezdnię szerokości 5,0m z możliwością jednostronnego parkowania. Jednokierunkowy odcinek od km 0+060 o szerokości jezdni 7,50m z możliwością obustronnego postoju zaprojektowano do istniejącego skrzyżowania z ul. Bugaj. Od ul. Bugaj do km ~280 zaprojektowano dwukierunkową jezdnię szer. 7,50m z możliwością dwustronnego postoju. Od km ~280 jezdnie posiada szerokość 6,00m, a miejsca postoju zostały zapewnione w części na powierzchni utwardzonych chodników i w części w projektowanych zatokach postojowych z możliwością postoju prostokątnego lub równoległego – szczegóły rozwiązań wg planu sytuacyjnego.

Ze względu na szczególny charakter lokalizacji drogi – w znacznej części bezpośrednie sąsiedztwo istniejącej ścisłej zabudowy, projekt przewiduje dostosowanie geometryczne i wysokościowe dojazdów do nieruchomości. Wzdłuż całej projektowanej drogi zapewniono obustronne chodniki o szerokościach dostosowanych do warunków terenowych. W ramach projektu należy również przewidzieć regulację geometryczną jak i wysokościową istniejących schodów terenowych i rampy – dojazd do wejść budynków i furtek.

Wzdłuż projektowanej drogi projekt przewiduje regulacje geometryczne łuków istniejących skrzyżowań, jak również w kilku przypadkach regulacje szerokości jezdni krzyżujących się z ul. Piotra Skargi innych dróg gminnych – w tym, licząc od ul. Grobelnej, skrzyżowań z ulicami: ul. Bugaj, ul. Sobieskiego, ul. Poprzeczna, ul. Szewska, ul. Kopernika, ul. Bóźniczna, ul. Boczna i w nieznacznym stopniu południowy łuk wlotu z ul. 3 Maja. Przez jezdnie wszystkich skrzyżowań zaaprobowano przejścia dla pieszych.

Wzdłuż projektowanej drogi zostaną odtworzone w nowych geometriach wszystkie istniejące zjazdy – jako zjazdy zwykłe o szerokościach zgodnych ze stanem faktycznym.

Zgodnie ze wskazaniem Zarządcy drogi – w pasie ul. Kopernika i rejonie skrzyżowania z ul. Piotra Skargi zaprojektowano odcinki dróg rowerowych. W efekcie w poprzek ul. Kopernika zaprojekto-

wano przejazd dla rowerów w celu połączeniu dróg po obu stronach drogi a wzdłuż ul. Skargi odcinek drogi rowerowej do skrzyżowania z ul. Bóźniczną.

Dodatkowo z uwagi na bardzo małą odległość pomiędzy wlotami skrzyżowań na odcinku od ul. Szewskiej do ul. Bóźnicznej, oraz rozwiązania kanalizujące ruch rowerowy wprowadzono dodatkowe uspokojenie ruchu przez wyniesienie skrzyżowania.

4.2. Przyjęty system organizacji ruchu

Sposób pionowego oraz poziomego oznakowania drogi prezentuje załączony plan sytuacyjny. Z uwagi na charakter przebudowy, który maksymalizuje wykorzystanie istniejącego układu geometrycznego, również przyjęty system organizacji ruchu co do zasady będzie tożsamy z istniejącym. Nowe elementy pojawią się jedynie jako uzupełnienie dostosowujące do nowych rozwiązań geometrycznych, niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania nowego układu drogowego.

Zasady pierwszeństwa przejazdu w obrębie wszystkich skrzyżowań pozostają niezmiennie. Wszystkie wloty poprzeczne do ul. Skargi pozostają podporządkowane pojazdom jadącym przebudowywanym ciągiem ulicznym.

Odcinek objęty w stanie istniejącym ograniczeniem prędkości, z uwagi na strefę szkolną zostanie utrzymany. Jednak z uwagi na zastosowanie łagodnych najazdów na progi zwalniające wprowadzono ograniczenie odcinkowe do 30km/h, bez dodatkowych ograniczeń przed progami. Identyczne rozwiązanie zastosowano dla wyniesionego skrzyżowania z ulicami Bóźniczną i Kopernika. Z uwagi na ciasny łuk poziomy o kącie zwrotu bliski 90 stopni, oraz zwężenie jezdni przez wydzielenie pasa do parkowania, również na odcinku początkowym pomiędzy ulicami Grobelną i Bugaj, wprowadzono ograniczenie prędkości do 30km/h.

Przebudowie uległy również drogi dla rowerów w ulicy Kopernika. Ponieważ przedłużono je o około 40m, aż do skrzyżowania z ul. Skargi, to zdecydowano o likwidacji istniejących pasów dla rowerów w ul. Kopernika. Po wybudowaniu nowego układu drogowego drogi dla rowerów uzyskają wjazd bezpośrednio z ul. Skargi i nie będą poruszały się po jezdni ul. Kopernika.

Pozostałe zmiany systemu organizacji będą miały charakter uzupełniający czy porządkujący, na przykład sposób parkowania. W tym celu uzupełniono braki w oznakowaniu, lub skorygowano lokalizację poszczególnych znaków oraz wprowadzono czytelne pasy do parkowania w obrębie jezdni czy chodników. A przede wszystkim wprowadzono szereg zatok parkingowych, zlokalizowanych poza jezdnią.

4.3. Oznakowanie pionowe

Sposób oznakowania szczegółowo ilustruje załączony plan sytuacyjny, na których naniesiono:

- nowe znaki pionowe, które oznaczono „kolorową” grafiką i opisano symbolami zgodnie z „Rozporządzeniem...”.
- znaki istniejące, adaptowane bez zmian, które oznaczono „różową” grafiką,
- znaki przeznaczone do demontażu, oznaczono „różową” grafiką a następnie symbole przekreślone na czerwono.
- znaki istniejące, przeznaczone do przestawienia, oznaczono grafiką „bordową” i dodatkowo wrysowano strzałkę, gdzie znak jest przestawiany,

Zgodnie z zapisami „Rozporządzenia...” w części opisującej wielkości i wymiary oraz widoczności znaków przyjęto, że znaki projektowane w niniejszym opracowaniu wykonać należy w grupie wielkości znaków MAŁYCH. Wyjątek stanowi znak A-7, który obligatoryjnie nie powinien być mniejszy niż wielkość znaków na drodze głównej i zaprojektowano go w wielkości ŚREDNIEJ. Tarcze znaków drogowych powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej – znaki z licem z folii odblaskowej typ 1, za wyjątkiem znaków A-7 i D-6, które należy wykonać z wykorzystaniem folii typu 2. W przypadku powtarzającego się znaku D-1 wprowadzono znaki w wielkości „mini”.

Słupki do znaków powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej z kotwą betonową oraz zaślepką. W dolnej części słupka winien znaleźć się element kotwiący, zapobiegający wyrwaniu i obróceniu konstrukcji. Dopuszcza się stosowanie rur o następujących wymiarach:

- średnica 60,0 [mm] - grubość ścianki min. 3,2 [mm]

Dopuszcza się również montaż znaków na słupach oświetleniowych.

Dla znaków, które przeznaczone do przestawienia, należy wykonać inwentaryzację stanu znaków i decyzją inspektora nadzoru, znaki które nie znajdują się w dobrym stanie technicznym należy wymienić. Projektant dokonał wstępnych oględzin znaków i niektóre z nich zostały uznane za nienadające się do ponownego wbudowania. Dlatego w pojedynczych przypadkach zaprojektowano nowe znaki w miejsce istniejących.

4.4. Oznakowanie poziome

Zakresy i sposób malowania projektowanej organizacji poziomej ilustrują szczegółowo załączone plany sytuacyjne. Ponieważ projekt przewiduje wykonanie nawierzchni jezdni i dróg rowerowych z betonu asfaltowego oznakowanie zaprojektowano jako grubowarstwowe z masy chemoutwardzalnej lub termoplastycznej o grubości od 1,8 do 3mm. Ostateczny dobór materiału dokonany zostanie przez wykonawcę robót po akceptacji Inwestora, w oparciu o rozwiązania stosowane na drogach nadzorowanych przez Urząd Miasta Pabianice. Zakłada się spełnienie następujących cech materiałowych:

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień) – 0.55,

- powierzchniowy współczynnik odbłasku (widoczność w nocy) – 300 [mcd/m²]
- wskaźnik szorstkości (STR) - 50

Zakres oznakowania poziomego, obejmuje cały przebudowywany odcinek. Na odcinku wschodnim oznakowanie jest „bogatsze” z uwagi na wydzielenie pasów do parkowania. Na odcinku środkowym i zachodnim ogranicza się właściwie do oznakowania przejść dla pieszych oraz linii zatrzymania na skrzyżowaniach. Dodatkowo naniesiono również znak P-17 na długości przystanku autobusowego oraz oznakowano miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych za pomocą znaków P-20 i P-24. Przy czym powierzchnię takich miejsc należy również pomalować w kolorze niebieskim zgodnie z rozporządzeniem.

Istniejące znaki poziome, przeznaczone do usunięcia w zakresie wlotu ul. Kopernika, naniesiono na planie w kolorze błękitnym. W tym przypadku nie będą prowadzone prace związane z wymianą nawierzchni, więc znaki te należy usunąć metodą bezinwazyjną.

Na planie sytuacyjnym wprowadzono oznaczenie istniejących znaków poziomych, za pomocą jednobarwnej grafiki w odcieniu fioleto. Znaki projektowane naniesiono kolorem białym a ich opisy wraz z długościami w kolorze turkusowym. Jeżeli znak biały jest nieczytelny to zmieniono kolor na niebieski a opis umieszczono w kolorze czerwonym.

4.5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Projekt przewiduje wprowadzenie urządzeń wspomagających poprawę bezpieczeństwa wyłącznie w zakresie progów zwalniających czy wyniesionego skrzyżowania. Z uwagi na przebudowę nawierzchni drogowych wyniesienia te zostaną wykonane w sposób trwały, w konstrukcji identycznej z nawierzchnią bez konieczności stosowania progów przykręcanych. Najazdy wyniesień zostaną oznakowane znakami P-25 oraz stosownymi znakami ostrzegawczymi A-11a.

4.6. Zakresy robót związanych z oznakowaniem

Zakresy robót zostaną wskazane w wersji końcowej opracowania, po uzyskaniu opinii i zatwierdzenia.

Opracował:

mgr inż. Piotr Nikiel

mgr inż. Piotr Nikiel
Upr. bud. do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
MAZ/0011/POOD/10

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny

skala 1:20 000, 1:2000

Rys. SOR.01. Plan stałej organizacji ruchu drogowego

skala 1:500

Plan orientacyjny

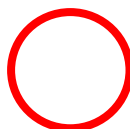
skala 1:10 000,

Skala 1:20 000

Skala 1:2 000

- STRONA DO PODMIANY

mgr inż. Piotr Nikiel
Upr. bud. do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
MAZ/0011/POOD/10



STRONA DO PODMIANY