

**„ProBudowa”  
Bystrzyca, ul. Zielona 2  
55 - 200 Oława**

**PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU  
DROGOWEGO**

**INWESTOR :   Gmina Jelcz – Laskowice  
                  ul. Witosa 24  
                  55-220 Jelcz-Laskowice**

**Przedmiot  
opracowania : Projekt docelowej organizacji ruchu  
                      drogowego po zakończeniu przebudowy:  
                      - ulicy Treski – droga gminna publiczna  
                      nr 111524 D   w Jelczu – Laskowicach.**

**Opracował :  
                                  mgr inż. Adam Drożdżał**

**Oława, marzec 2020 r.**

## Zawartość opracowania

1. Opis techniczny
2. Plan orientacyjny skala 1 : 10 000 - rys. 2.1
3. Projekt organizacji ruchu docelowego - rys. 3.1  
Ulica Treski

## OPIS TECHNICZNY

### do projektu docelowej organizacji ruchu drogowego po zakończeniu przebudowy po zakończeniu przebudowy ulicy Treski (droga gminna publiczna nr 111524 D) w Jelczu – Laskowicach.

#### 1. Podstawa opracowania.

Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego po zakończeniu przebudowy ulicy Treski (droga gminna publiczna nr 111524 D) w Jelczu – Laskowicach opracowano na podstawie zlecenia inwestora.

#### 2. Materiały wykorzystane przy projektowaniu.

- podkłady geodezyjne w skali 1 : 500
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego
- projekt przebudowy ulicy Treski i Gimnazjalnej opracowany przez ProBudowa Bystrzyca
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (t.j. Dz.U. z 2020 poz. 110 z późn. zm. )
- 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 . (tj. Dz.U. z 2019 r., poz. 2311 z późn. zm)
- ZAŁĄCZNIK Nr 1 SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH PIONOWYCH I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH
- ZAŁĄCZNIK Nr 2 SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH POZIOMYCH I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH
- ZAŁĄCZNIK Nr 3 SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA SYGNAŁÓW DROGOWYCH I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH
- ZAŁĄCZNIK Nr 4 SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DLA URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO I WARUNKI ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (tj. Dz.U. z 2019 r., poz. 2310)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 23 września 2003 r.(Dz.U. z 2017 r., poz. 784)
- obserwacje własne i ustalenia dokonane z projektantem robót.

#### 3. Cel opracowania.

Celem opracowania docelowej organizacji ruchu po zakończeniu przebudowy ulicy Treski (droga gminna publiczna nr 111524 D) jest zapewnienie jej użytkownikom oraz okolicznym mieszkańcom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### 4. Stan istniejący.

##### 4.1 ulica Treski od przejazdu kolejowego do ulicy Polnej.

Ulica Treski jest obecnie pieszo-jezdną drogą lokalną, w zabudowie mieszkaniowej niskiej. Na odcinku od ulicy Polnej km 0+000 do km 0+410 jest to

jezdni asfaltowa o szerokości ok. 3,0 – 3,1 m. Nawierzchnia jest zniszczona, brak odtworzenia po wykonaniu kanalizacji sanitarnej, bez zabezpieczenia krawędzi krawężnikami czy obrzeżami. Dalej do przejazdu kolejowego km 0+470 nawierzchnia szutrowa. Po obu stronach drogi znajdują się szutrowe pobocza oraz otwarte rowy, zarzurowane w obrębie zjazdów na posesje.

Odległość pomiędzy koroną rowów na całej długości jest zróżnicowana i wynosi od 6,8 m do 7,2 m. Poszczególne odcinki rowów mają różną szerokość i kształt.

Są w różnych odległościach od granic z sąsiednimi działkami.

Rowy te zbierają wody opadowe z korpusu drogowego, terenów przyległych i odprowadzają je w kierunku południowo zachodnim.

Na niektórych odcinkach w rowie lub na jego krawędzi rosną drzewa.

Zapewnione jest oświetlenie w postaci latarni ulicznych.

Szerokość pasa drogowego wynosi : 12,0 ÷ 15,0 m

Przewiduje się całkowitą przebudowę drogi - jezdni o charakterze ruchu pieszo-jezdnego. Zaplanowano wydzielenie jezdni o szerokości 5,0 m oraz dwukierunkowej drogi rowerowej o szerokości 2,0 ÷ 2,5 m ze skrajniami o szerokości min. 0,5 m. Przewiduje się zarzurowanie rowów w celu wykonania kanalizacji deszczowej oraz niezbędną korektę skarp rowów i wzmocnienie płytami typu meba.

Zakres projektu obejmuje wykonanie prac od końca nawierzchni ulicy Polnej do przejazdu kolejowego długości 470,0 mb,

#### 4. Projektowana docelowa organizacja ruchu drogowego.

##### Ulica Treski

Opracowanie ruchu docelowego obejmuje drogę publiczną na odcinku od ulicy Polnej do przejazdu kolejowego długości 580 m. Droga ta po przebudowie będzie drogą o ruchu dwukierunkowym, szerokość jezdni wynosi 5,0 m. Pozostawiono „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” znak B-5 z tabliczką „Nie dotyczy dojeżdżających do nieruchomości przy ulicy Treski”

Od ulicy Polnej po stronie lewej do działki 9/1 AM 42 a dalej po stronie prawej poprowadzono dwukierunkową drogę rowerową o szerokości 2,00 - 2,50 m.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu korzystającym z drogi wprowadzono strefę zamieszkania - znak D-40 "strefa zamieszkania".

**strefa zamieszkania** – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;

Szczególne zasady ruchu obowiązujące w strefie zamieszkania zostały określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym i polegają m.in. na tym, że:

- pieszy może poruszać się po całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem (art. 11 ust. 5),
- dopuszczalna prędkość w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h (art. 20 ust. 2),
- dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi bez opieki osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat (art. 43 ust. 1),
- zabroniony jest postój w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu (art. 49 ust. 2 pkt 4).

Na wyjeździe od strony ulicy Polnej odwołano strefę zamieszkania a wprowadzono strefę ograniczonej prędkości – znak B-43 tak jak na pozostałym obszarze dzielnicy Jelcza Laskowice.

Drogę dla rowerów należy znakować przy pomocy znaków C-13 droga dla rowerów i C13a „Koniec drogi dla rowerów” oraz znaku P-23 „rower”

Znak P-23 należy stosować co 50 m. W sytuacji kolizji z innymi użytkownikami ruchu znaki P-23 należy stosować częściej. W celu płynnego i bezpiecznego przejazdu przez drogę zaprojektowano wyniesione przejazdy dla rowerzystów w km 0+000 – 0+006 oraz 0+358 ÷ 0+364 oraz zaplanowano podniesienie nawierzchni na wysokości ciągów rowerowych przebiegających w poprzek drogi.

Zaprojektowano następujące parametry wyniesienia nawierzchni:

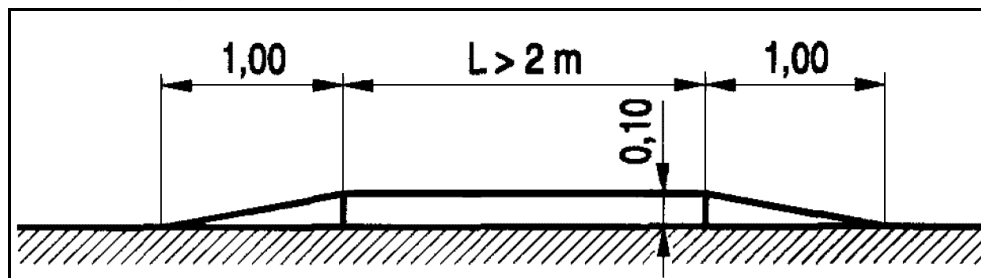
- wysokość podniesionej nawierzchni o 10 cm
- pochylenie ramp najazdowych 1:10

oznakowane znakami P-11 i i D6a „przejazd dla rowerzystów”.

W celu umożliwienia parkowania w strefie zamieszkania po przeciwnej stronie drogi rowerowej od strony przejazdu kolejowego zaprojektowano miejsca postojowe oznakowane znakiem D-18 parking z tabliczką T30h oznaczającą postój na chodniku kołami jednego boku równoległe do krawężnika a na końcu miejsc postojowych z tabliczką „Koniec”

Dodatkowo do wymuszenia fizycznego ograniczenia prędkości pojazdów samochodowych zaprojektowano dwa progi zwalniające U-16c w km 0+095 i 0+220. Progi zwalniające są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonanymi z zasady w formie wygarbienia. W celu wymuszenia fizycznego ograniczenia prędkości pojazdów samochodowych zaprojektowano próg zwalniający płytowy **U-16 c** o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h.

. Próg płytowy z powierzchniami najazdowymi ukośnymi (U-16c)



Z uwagi na ograniczenie prędkości do 20 km/h (strefa zamieszkania) zrezygnowano z dodatkowego oznakowania progów i wyniesionej nawierzchni. Należy zastosować przed progami w odległości 1.0 m punktowe elementy odblaskowe oraz progi pomalować liniami P-25 – próg zwalniający.

Do czasu dostosowania przejazdu kolejowego do szerokości jezdni projektowaną drogę rowerową należy zabezpieczyć przy pomocy barier ochronnych U-20b”zapora drogowa pojedynczą szeroką”

Na planie sytuacyjnym naniesiono istniejące i planowane oznakowanie pionowe i poziome. Zakres rzeczowy projektu obejmuje organizację ruchu drogowego po zakończeniu przebudowy ulicy Gimnazjalnej i Treski.

## 6. Oznakowanie poziome

Szczegóły wykonania oznakowania poziomego przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym.

Usytuowanie znaków drogowych musi być zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych i warunkami ich umieszczania na drogach”.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu korzystającym z drogi rowerowe oznakowano znakami P-23.

Zaleca się stosowanie oznakowania poziomego cienkowarstwowego o wysokim stopniu odbłaskowości. Wymaga się, aby do oznakowania poziomego stosowane były farby i tworzywa nie wpływające na pogorszenie przyczepności nawierzchni drogi dla rowerów.

## **7. Oznakowanie pionowe**

Oznakowanie pionowe należy ustawić zgodnie z rozmieszczeniem na schemacie i zgodnie z Rozporządzeniem 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.

Wszystkie znaki należy wykonać jako odblaskowe o wymiarach jak dla znaków małych.

Wymiary, barwy, liternictwo muszą być wykonane zgodnie z Rozporządzeniem 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.

Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewnić ich stabilność.

Projektuje się ustawienie znaków pionowych małych, odblaskowych zamocowanych na słupkach stalowych, ocynkowanych.

Znaki muszą być umieszczone w odległości min. 0,5m od krawędzi (w świetle) jezdni na wysokości 2,0m od poziomu terenu.

### **7.1. Widoczność znaków**

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w jednakowym stopniu, zarówno w dzień jak i w nocy.

Przy lokalizowaniu znaków należy:

- 1) w rejonie skrzyżowań sprawdzić, czy lokalizacja znaku nie powoduje ograniczenia widoczności na wlotach głównych i podporządkowanych;
- 2) sprawdzić, czy znaki istniejące nie zasłaniają lub nie są zasłanianie przez montowane, a w razie konieczności dokonać korekty ich lokalizacji;
- 3) dokonać wycięcia gałęzi, jeżeli powodują one zasłonięcie znaku.

## **8. Zestawienie potrzebnych znaków do oznakowania: (dodatkowych)**

- D-40 „strefa zamieszkania”	szt. 1
- D-41 „koniec strefy zamieszkania”	szt. 1
- B-43 „strefa ograniczonej prędkości 30 km/h”	szt. 1
- B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości 30 km/h”	szt. 1
- C-13 „droga dla rowerów”	szt. 2
- C-13a „koniec drogi dla rowerów”	szt. 2
- D-18 „parking”	szt. 2

- T30h „postój na chodniku kołami jednego boku  
równoległe do krawężnika” szt. 1
- T30a „koniec” szt. 1
- D6a „przejazd dla rowerzystów” szt. 4
- U20 b zaporą drogową pojedynczą szeroką szt. 1
- P – 23 „rower” – oznacza drogę dla rowerów szt. 22  
 $m^2 - 0,662 * 22 = 14,6 m^2$
- P-25 linia próg zwalniający mb – 40  
 $m^2 - 0,232 / mb * 40 = 9,3$
- P-11 przejazd dla rowerzystów mb - 20  
 $m^2 - 0,25 / mb * 20 = 5,0$

#### 9. Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – II kwartał 2020  
– IV kwartał 2021 r.

#### 10. Uwagi końcowe.

1. Wykonawca robót zobowiązany jest do oznakowania drogi zgodnie z tym opracowaniem. Po wykonaniu oznakowania zgodnie z projektem i przed oddaniem go do ruchu należy je protokółarnie przekazać do właściwego zarządu drogi.
2. Wszelkie zmiany w oznakowaniu można wprowadzać do opracowanej dokumentacji po uprzednim ich zatwierdzeniu przez zarządzającego ruchem na terenie dróg powiatowych i gminnych:
  - Starostę Oławskiego , 55-200 Oława, ul. 3 Maja 1  
na terenie dróg gminnych wewnętrznych
  - Burmistrza Jelcza-Laskowice , 55-220 Jelcz - Laskowice , ul. Witosa 24
3. Wszelkie prace związane z wykonaniem oznakowania prowadzić zgodnie z zasadami BHP. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej.