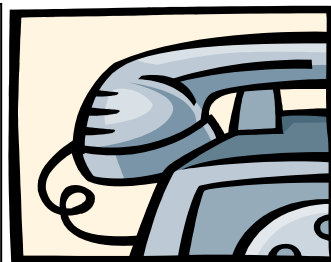




**Usługi Projektowe**  
**mgr inż. Robert Szczepanek**  
58-100 Świdnica  
ul. Serbska 25  
tel. 74 851 34 79  
kom. 607 667 901



## **PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU**

**INWESTYCJA: PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 395 W NOWYM  
DWORZE – BUDOWA CHODNIKA ETAP II.**

**ADRES INWESTYCJI: DZ. NR 267/1, 267/2, 291 OBRĘB 0017 NOWY DWÓR**

**Temat: Projekt docelowej organizacji ruchu drogowego.**

---

Stadium: Projekt wykonawczy

---

Inwestor: Gmina Ziębice  
57-220 Ziębice, ul. Przemysłowa 10

---

Projektant: mgr inż. Robert Szczepanek

---

Rozdzielnik:

Egz.1	Inwestor
Egz.2	Inwestor
Egz.3	Inwestor
Egz.4	DSDiK we Wrocławiu
Egz.5	Urząd Marszałkowski we Wrocławiu

Świdnica czerwiec 2018r.

## Spis treści:

### I. CZĘŚĆ OPISOWA

#### 1. Wstęp

##### 1.1. Przedmiot opracowania

##### 1.2. Dane ogólne

##### 1.3. Podstawa opracowania

##### 1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

#### 2. Charakterystyka drogi i ruchu

#### 3. Opis rozwiązań projektowych

##### 3.1. Wymogi i zalecenia

##### 3.2. Przyjęte założenia projektowe

##### 3.3. Opis oznakowania robót

### II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan sytuacyjny

1: 25000

Schematy projektowanego oznakowania

1: 500

TERMIN WPROWADZENIA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

3 – 4 kwartał 2019r.

## **II. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. Wstęp**

#### **1.1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu drogowego na czas realizacji inwestycji „PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 395 W NOWY DWORZE – BUDOWA CHODNIKA ETAP II.”

#### **1.2. Podstawa opracowania**

Niniejsze opracowanie wykonano w oparciu o umowę zawartą z Gminą Ziębice oraz porozumieniem z DSDiK.

#### **1.3. Materiały wyjściowe do opracowania projektu**

Niniejszy projekt wykonano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- Projekt budowlany dotyczący zadania
- Ustawa z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym DZ.U. nr 98 poz. 602.
- Rozporządzenie MI oraz MSWiA z dnia 31.07.2002r. „Znaki i sygnały drogowe”.
- Rozporządzenie MI z dnia 23.09.2003r. „W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem”.
- wizja w terenie.

### **2. Charakterystyka drogi i ruchu.**

Droga wojewódzka 395 zaliczona jako droga kategorii G. Droga o nawierzchni asfaltowej szerokości 6,0 m bez chodników. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanym odcinku wynosi 50 km/h – obszar zabudowany. Natężenie ruchu średnie KR-3, ruch samochodów osobowych i ciężarowych. W obrębie wprowadzanej organizacji ruchu brak istniejącego oznakowania pionowego. SDR – 65.

### **3. Opis rozwiązań projektowych**

#### **3.1. Wymogi i zalecenia**

##### **3.1.1. Znaki drogowe**

- Zasady ogólne

Znaki pionowe umieszcza się:

- po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu,
- po lewej stronie jezdni, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy z określonej strony znaku.

- Sposób umieszczania znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach. Wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się mocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystanie słupków linii telekomunikacyjnej, latarni, słupów trakcyjnych do mocowania na nich konstrukcji podtrzymujące tarczę znaków pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu. Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej 10 m. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

- odbłaskowych o ok. 5° w kierunku jezdni,

- Odległość znaków od jezdni

Odległość znaków pionowych powinna wynosić:

- na drogach z poboczami gruntowymi na krawędzi pobocza, jednak w odległości nie mniejszej niż 0.5 m od krawędzi jezdni,
- na ulicach w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się poziomem od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta).

- Wysokość umieszczania znaków

Wysokość umieszczania znaków powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze, jednak nie może być niższa niż 2 m na ulicach oraz 1,5 m na drogach nie będących ulicami w obszarze zabudowanym.

### 3.2. Przyjęte założenia projektowe.

Przy opracowaniu niniejszego projektu docelowej organizacji ruchu przyjęto następujące założenia:

- Wprowadza się oznakowanie przejścia pieszo - kolejowego
- Na odcinku chodnika wzdłuż rowu otwartego ustawione barierki U-12a w kolorze pomarańczowym
- Labirynt przy przejściu pieszo – kolejowym wykonane z barierki U-12a w kolorze białym - czerwonym
- W obrębie skrzyżowania z drogą gminną wprowadza się przejścia dla pieszych łączących ciąg pieszy.

### 3.3. Opis robót budowlanych.

Przebudowa drogi polega na:

Budowie chodnika jednostronnego oraz remoncie skrzyżowania z drogą gminną.

### 4.4 Opis oznakowania robót.

Oznakowania przejścia pieszo – kolejowego z obu stronnymi labiryntami z barierki U-12a w kolorze białym – czerwonym oraz przed labiryntami tabliczki T-22 „PRZEJŚCIE PRZEZ TORY STRZEŻ SIĘ POCIĄGU” oraz przed wejściem na tory ustawienie znaków G-3 przejście jednotorowe „krzyż św. Andrzeja”.

Na odcinku występowania rowu otwartego wzdłuż chodnika ustawienie barierki U-12a pomiędzy chodnikiem, a rowem w kolorze pomarańczowym.

Na skrzyżowaniu z drogą gminną wprowadza się dwa przejścia dla pieszych, łączących ciąg komunikacji pieszej, oznakowane pionowo znakami D-6 „przejście dla pieszych” oraz poziomo P-10 wraz z P-14.

Opracował:

### **III. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

#### **Uwaga:**

**Na schemacie w odcieniach szarości znaki istniejące.**

**W kolorach znaki pionowe projektowane.**