

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

z dnia 15 września 2026

Nazwa zadania: Wprowadzenie stałej organizacji ruchu w rejonie ulicy Zielona Dolina w Polanowie

Lokalizacja: ulica Zielona Dolina w Polanowie położonej w obrębie działki 320906\_4.0002.11/66

Inwestor: Urząd Miejski w Polanowie

Opracował: Inspektor UM Polanów: Jerzy Hirowicz

### Zawartość opracowania

1. Opis techniczny.
2. Plan orientacyjny w skali 1:10 000.
3. Plan sytuacyjny w skali 1:500.
4. Wzory ustawienia znaków drogowych.

### OPIS TECHNICZNY

Przepisy związane:

- 1) Ustawa z dnia 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 ze zm.);
  - 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017, poz. 784);
  - 3) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019, poz. 2310 ze zm.);
  - 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019, poz. 2311 ze zm.);
  - 5) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 06.07.2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. 2023, poz. 1101);
-

- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18.07.2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze (Dz.U. 2008 nr 132 poz. 840);
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022, poz. 1518 ze zm.);
- 8) Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889).

#### 1. Cel Projektu

Celem Projektu jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu na nowo utworzonej ulicy Zielona Dolina w Polanowie poprzez utworzenie strefy zamieszkania (Znak D-40) oraz wprowadzenie ograniczenia tonażu pojazdów DMC do 3,5 t. i wprowadzenie organizacji ruchu w rejonie parkingu i dróg dojazdowych do budynków mieszkalnych.

#### 2. Charakterystyka drogi i ruchu na projektowanej ulicy:

Parametry techniczne:

- droga na terenie zabudowy
- kategoria drogi – gminna wewnętrzna kategorii ruchu KR2
- klasa techniczna drogi – dojazdowa D 5
- prędkość projektowa - 30km/h
- miejsca postojowe 105 szt. w tym 6 miejsc dla osób niepełnosprawnych szer. 3,60 m,
- pozostałe miejsca szer. 2,50 m, długość miejsc postojowych 5,00 m
- szerokość podstawowa jezdni drogi pożarowej: - 5,0m
- szerokość jezdni manewrowej na parkingu 5.0 i 6.0 m
- szerokość chodników - szer. min. 2.5m
- pobocza gruntowe - 0,5m
- pochylenie poprzeczne poboczy oraz opasek gruntowych - 6%
- pochylenia poprzeczne jezdni - jednostronne 2%,
- pochylenia poprzeczne jezdni manewrowej przy miejscach postojowych – jednostronne/daszkowe 2-3%,
- pochylenia poprzeczne miejsc postojowych - 2-5%,
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

Konstrukcja drogi:

Na podstawie podjętych uzgodnień z Inwestorem przyjęto, że wykonanie konstrukcji:

- jezdni manewrowa/droga pożarowa:
  - warstwa odcinająca z pospółki 0-31.5 gr. 15cm

- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o frakcji 0/31.5mm gr.20cm
- podsypka piaskowa - gr. 3-5cm
- warstwa ścieralna z płyt betonowych ażurowych gr. 10cm/ warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8cm (podział według projektu zagospodarowania terenu).
- miejsca postojowe:
  - warstwa odcinająca z pospółki 0-31.5 gr. 15cm
  - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o frakcji 0/31.5mm gr.20cm
  - geowłóknina o wytrzymałości na rozciąganie 12kN/m<sup>2</sup>
  - podsypka piaskowa - gr. 3cm
  - kraty trawnikowe o wytrzymałości na ściskanie 2500kN/m<sup>2</sup> gr. 5cm, wypełnione ziemią urodzajną i obsiane trawą.

Miejsca postojowe rozdzielone kostką betonową (podział według projektu zagospodarowania terenu).

- chodnik:
  - warstwa odcinająca z pospółki 0-31.5 gr. 10cm
  - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o frakcji 0/31.5mm gr.10cm
  - podsypka piaskowa - gr. 3cm
  - warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8cm.
- pobocze:
  - warstwa z kruszywa łamanego o frakcji 0/25mm gr.15cm z zagęszczeniem do wskaźnika zagęszczenia min. 0.98.
- krawężniki, oporniki, obrzeża:
  - krawężnik betonowy -15x30cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4, gr. 5cm, całość na ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem.
  - opornik betonowy -12x25cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4, gr. 5cm, całość na ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem
  - obrzeże betonowe -8x30cm na ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem

### 3. Istniejące oznakowanie

Brak Istniejącego oznakowania

### 4. Projektowane oznakowanie:

| LP | Znak drogowy                                                                                               | Szt. |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1  | D-40                                                                                                       | 1    |
| 2  | D-41                                                                                                       | 1    |
| 3  | D-18                                                                                                       | 1    |
| 4  | D-18a                                                                                                      | 2    |
| 5  | D-1                                                                                                        | 1    |
| 6  | D-2                                                                                                        | 1    |
| 7  | A-7                                                                                                        | 2    |
| 8  | B-1                                                                                                        | 2    |
| 9  | B-5                                                                                                        | 1    |
| 10 | Tabliczka o treści „Nie dotyczy służb komunalnych, Policji, Straży Miejskiej oraz pojazdów wywozu odpadów” | 3    |

### 5. Zalecenia

Przy montażu radarowego wyświetlacza prędkości rzeczywistych pojazdów mają zastosowanie te same zasady jak przy montażu oznakowania pionowego. Wysokości umieszczania znaków powinny być dostosowane do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić przeszkodę. Znaki kategorii A, B, C, D powinny być umieszczane od 1,5 m (dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego) do 2 m poza obszarami zabudowanymi, natomiast w obszarach zabudowanych min. 2,0 m, a w przypadku umieszczenia znaku na chodniku 2,20 m. W miarę możliwości należy znaki umieszczać poza chodnikiem jeżeli chodnik występuje.

Znaki pionowe, na drogach wojewódzkich, projektuje się jako średnie. Lico znaków należy wykonać z folii 2 generacji. Znaki na drogach z poboczem należy

umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony na drogach z pobocznymi gruntowymi – na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.

Termin wprowadzenia zmian w czasowej organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do dnia 30.09.2026 r.

Opracował: Inspektor UM Polanów



Jerzy Hirowicz