



## STAROSTA WEJHEROWSKI

84-200 Wejherowo, ul. 3 Maja 46el. (058) 572 94 00, 572 94 01, fax. 572 94 02 e-mail: [starostwo@powiatwejherowski.pl](mailto:starostwo@powiatwejherowski.pl)

Wejherowo, dnia 27 czerwca 2023 r.

KM.7121.RE217.2023

### Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego

ul. Pucka 11  
84-200 Wejherowo

*Na podstawie art. 10 ust. 5 i 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 ze zmianami) i § 3 ust. 1 pkt 1 i 3, § 4 ust. 3 pkt 4, § 5 ust. 1 pkt 6, § 6 ust. 1, § 7 ust. 2 pkt 2 i 4, § 8 ust. 2 pkt 1 lit. a i ust. 7 oraz § 12 ust. 1 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784)*

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 5 czerwca 2023 r. w sprawie zatwierdzenia nowej stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniach dróg powiatowych nr 1400G ulicy Gniewowskiej z nr 1476G ulicą Leśną oraz drogi powiatowej nr 1400G ulicy Gniewowskiej z drogami gminnymi ulicami Konopnickiej i Kamienną w miejscowości Reda **zatwierdza się nową stałą organizację ruchu w całości bez zmian**

Przewidywany termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu – **31.12.2024**

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz Komendanta Powiatowego Policji co najmniej na 7 dni przed dniem jej wprowadzenia o rzeczywistym terminie wprowadzenia organizacji ruchu.

Powyższe wynika z następujących faktów:

dnia 5 czerwca 2023 r. Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego jako inwestor złożył wniosek o zatwierdzenie nowej stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg powiatowych ulicy Leśnej oraz Gniewowskiej w Redzie z terminem wprowadzenia do 30 listopada 2024 r. Powodem wprowadzenia nowej organizacji ruchu jest budowa skrzyżowań o ruchu okrężnym dróg powiatowych nr 1400G ulicy Gniewowskiej z nr 1476G ulicą Leśną oraz drogi powiatowej nr 1400G ulicy Gniewowskiej z drogami gminnymi ulicą Konopnickiej i ulicą Kamienną w Redzie. Termin wprowadzenia organizacji ruchu ustalono z wnioskodawcą. Po rozpatrzeniu wniosku i dołączonej dokumentacji stwierdzono ich zgodność z obowiązującymi przepisami. Projektowana organizacja ruchu wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawi funkcjonowanie lokalnego układu komunikacyjnego.

**Jednocześnie na podstawie § 12 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem nadmieniam się, że jeżeli w wyżej wymienionym przewidywanym terminie wprowadzenia niniejszej zatwierdzonej nowej stałej organizacji ruchu brak będzie zawiadomienia o terminie jej wprowadzenia, organ zarządzający ruchem poinformuje zarząd drogi o utracie ważności niniejszej organizacji ruchu.**

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. UM Reda
3. A/a K.K. 27.06.2023

Z. up. Starosta  
Wicestarosta  
Jacek Thiel

## SPIS TREŚCI

### CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot opracowania
3. Zakres opracowania
4. Charakterystyka techniczna i funkcjonalna drogi
5. Opis docelowej organizacji ruchu
6. Materiały do znaków
7. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania
8. Termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu.
9. Zestawienie oznakowania
10. Zestawienie uwag opiniujących projekt wraz odpowiedziami projektanta

### CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Plan orientacyjny                   | 1:10000 |
| 2. Projekt docelowej organizacji ruchu | 1:500   |

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 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 (Dz.U.2003.220.21 z późniejszymi zmianami)
- 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 Dz.U.2017.784 z dnia 14 kwietnia 2017 r.)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem (Dz.U.2010.123.840 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.2022.988 z dnia 28 kwietnia 2022 r.)
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 z późniejszymi zmianami),

## 2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

„Budowa ronda na skrzyżowaniu dróg powiatowych ul. Leśnej oraz ul. Gniewowskiej w Redzie”

## 3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w powiecie wejherowskim, na terenie gminy Reda.

Celem inwestycji jest uporządkowanie organizacji ruchu na skrzyżowaniu wielu dróg powiatowych i gminnych oraz zjazdów publicznych usytuowanych w zasięgu oddziaływania tych skrzyżowań. Efektem będzie poprawa bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi.

Budowie i przebudowie podlegać będą krótkie odcinki dróg powiatowych, gminnych oraz gminnych wewnętrznych:

- Droga powiatowa nr 1476G
- Droga powiatowa nr 1400G
- Droga gminna nr 130010G
- Droga gminna nr 130036G
- Droga wewnętrzna na działce nr 256/5

w obszarze wlotów na skrzyżowania, a także szereg elementów istniejącej infrastruktury technicznej.

Zakres rozbudowy dróg powiatowych oraz gminnych objęty niniejszym projektem obejmuje:

- Budowę dwóch rond: (1) na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1400G i 1476G oraz (2) na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1400G i dróg gminnych 130010G i 130036G
- Budowę łącznika pomiędzy rondami
- Przebudowę istniejących i budowę nowych konstrukcji jezdni z przystosowaniem do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś,
- korekta łuków poziomych i pionowych,
- korekta niwelety,
- wykonanie ciągów pieszych i rowerowych z wyznaczeniem przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- przebudowa istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi,
- przebudowa odwodnienia drogi – istniejącej kanalizacji deszczowej
- przebudowa kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu,
- rozbudowa oświetlenia drogowego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, rozwiązania techniczne zapewniające poprawę BRD,

#### 4. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA I FUNKCJONALNA DROGI

##### 4.1. Parametry techniczne

Tabela nr 1. Parametry projektowanego odcinka drogi powiatowej DP 1476G

OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE	
Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	L
Prędkość projektowa	$V_p = 30 \text{ km/h}$
Przekrój poprzeczny jednojezdniowy	1x2
Szerokość pasa ruchu	3,00 m
Minimalna szerokość chodników	min. 2,0 m.
Minimalna szerokość ścieżki pieszo-rowerowej	min. 3,0 m.
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś

Tabela nr 2. Parametry projektowanego odcinka drogi powiatowej DP 1400G

OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE	
Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	L
Prędkość projektowa	$V_p = 30 \text{ km/h}$
Przekrój poprzeczny jednojezdniowy	1x2
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Minimalna szerokość chodników	min. 2,0 m.
Minimalna szerokość ścieżki pieszo-rowerowej	min. 3,0 m.
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś

Tabela nr 3. Parametry projektowanego odcinka dróg gminnych DG 130010G, DG 130036G

OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE	
Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	D
Prędkość projektowa	$V_p = 30 \text{ km/h}$

Przekrój poprzeczny jednojezdniowy	1x2
Szerokość pasa ruchu	3,00 m
Minimalna szerokość chodników	min. 2,0 m.
Minimalna szerokość ścieżki pieszo-rowerowej	min. 3,0 m.
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś

#### 4.2. Stan istniejący

Zagospodarowanie terenów przyległych do dróg powiatowych i gminnych stanowią:

- Budynki przeznaczone do prowadzenia działalności produkcyjnej
- Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i działalności gospodarcze.

W obszarze inwestycji teren jest pofałdowany. Przylegająca do drogi zabudowa częściowo jest powyżej, a częściowo poniżej drogi.

Droga w latach 2010-2012 została gruntownie przebudowana i w związku z tym w obrębie drogi znajduje się sprawna kanalizacja deszczowa oraz droga jest całkowicie oświetlona.

Nawierzchnia drogi jest w dobrym stanie technicznym. Nawierzchnia jest ograniczona krawężnikami. Chodniki częściowo położone są bezpośrednio przy jezdni, a częściowo za pasem zieleni. Na drodze wyznaczono przejścia dla pieszych przez azyle, ale bez dedykowanego doświetlenia. Na odcinku drogi nie występuje sygnalizacja świetlna.

Wzdłuż drogi występują mury oporowe i schody.

Od strony północnej z pasem drogowym sąsiadują tereny kolejowe, na których znajduje się linia kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard od km 36.1 do km 36.2.

Do drogi powiatowej nr 1400G podłączone są dwa zjazdy publiczne, które stanowią obsługę komunikacyjną zakładów produkcyjnych HH oraz Gum-Red. Użytkowanie zjazdów publicznych, zwłaszcza do firmy HH, jest dość intensywne. Z pasem drogowym sąsiadują dwa małe parkingi dla

samochodów osobowych oraz wyłączona z użytku zatoka autobusowa, wykorzystywana jako miejsca postojowe przy sklepie wielobranżowym.

#### **4.3. Stan projektowany**

Po dokonaniu analiz ruchu oraz wizjach lokalnych w terenie stwierdzono, że:

1. Wykonane pomiary ruchu potwierdziły, że główny strumień pojazdów porusza się po ciągu dróg DP 1476G (ul. Leśna, kier. Rumia) – DP 1400G (kier. Wejherowo). W stanie istniejącym pierwszeństwo przejazdu jest zapewnione dla kierunku dróg DP 1476G (ul. Leśna, kier. Rumia) – DP 1400G (kier. Gniewowo). Oznacza to, że kierowcy głównego strumienia ruchu na drodze DP 1400G (kier. Wejherowo) nie mają pierwszeństwa przejazdu, co skutkuje tworzeniem się kolejek na dojeździe do skrzyżowania.
2. Ciężkie pojazdy, które obsługują produkcję firmy HH, nagminnie łamią przepisy ruchu drogowego, dokonując przejazdów „w poprzek” drogi, co stanowi duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W związku z powyższym istnieje konieczność uporządkowania ruchu drogowego na sąsiadujących ze sobą skrzyżowaniach oraz wprowadzenie fizycznych ograniczeń dla ruchu ciężkiego, generowanego przez firmę HH. W celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu zastosowano:

- Budowę dwóch rond:
  - Rondo nr 1 – ma za zadanie uporządkowanie strumieni ruchu o dużym natężeniu na kierunku Wejherowo-Rumia
  - Rondo nr 2 – ma za zadanie umożliwić dojazd do firmy HH ze wszystkich kierunków
  - Łącznik pomiędzy rondami z fizyczną przeszkodą w postaci wyspy w krawężniku z nasadzoną roślinnością ma zapewnić obsługę zjazdu publicznego do HH tylko na „prawe” skręty.
- Zaprojektowano chodniki i ścieżki pieszo-rowerowe. Zaprojektowane chodniki i wydzielone ścieżki pieszo-rowerowe

mają za zadanie odizolowanie od ruchu samochodowego najmniej chronionych uczestników ruchu. Umożliwia to bezpieczniejsze przemieszczanie się pieszych

- Przejścia dla pieszych przez azyle i doświetlone dedykowanym oświetleniem

Projekt przewiduje budowę oświetlenia drogowego na cały odcinku, w tym doświetlenie przejść dla pieszych dedykowanym oświetleniem dla przejść dla pieszych. Oświetlenie będzie działać od zmierzchu do świtu.

Na dojściach do przejść dla pieszych należy wykonać nawierzchnię chodnika przy użyciu płytek ostrzegawczych z polimerobetonu 30x30x8 cm. w kolorze żółtym dla osób niedowidzących i słabowidzących.

#### 4.4. Charakterystyka ruchu na drodze.

Średnioroczne dobowe natężenie ruchu dla dróg powiatowych obliczono na podstawie pomiarów własnych. Zestawienie natężeń przedstawiono w tabeli poniżej:

**Tabela nr 4a. Zestawienie średniorocznego dobowego natężenia ruchu dla ciągu ulic: Leśna (kierunek Rumia) – Gniewowska (kierunek Wejherowo)**

(b) osobowe	(c) dostawcze	(d) ciężarowe	(e) ciężarowe w przyczepami	(f) autobusy	(g) rolnicze	(h) motocykle	(a) rowery	Razem (SDDR)
8680	592	336	261	19	1	48	29	9966

**Tabela nr 4b. Zestawienie średniorocznego dobowego natężenia ruchu dla ul. Gniewowskiej (kierunek Gniewowo)**

(b) osobowe	(c) dostawcze	(d) ciężarowe	(e) ciężarowe w przyczepami	(f) autobusy	(g) rolnicze	(h) motocykle	(a) rowery	Razem (SDDR)
3432	216	120	13	8	3	35	21	3848

**Tabela nr 5a. Prognoza ruchu drogowego dla ciągu Leśna (kierunek Rumia) – Gniewowska (kierunek Wejherowo):**

Lata	Samochody osobowe, mikrobusey P	Lekkie samochody ciężarowe P	Samochody ciężarowe bez przyczepy P	Samochody ciężarowe z przyczepami P	Autobusy P	Motocykle P	Ciągnik P	Rower P	SDDR
2022	8680	592	336	261	19	48	1	29	9966
2023	8938	599	340	271	20	50	2	29	10249
2024	9212	606	345	281	21	52	3	29	10549



2025	9486	613	349	291	22	54	4	29	10848
2026	9777	620	354	302	23	56	5	29	11166
2027	10050	627	358	313	24	58	6	29	11465
2028	10300	634	362	323	25	60	7	29	11740
2029	10548	641	366	333	26	62	8	29	12013
2030	10793	648	370	343	27	64	9	29	12283
2031	11035	654	374	353	28	66	10	29	12549
2032	11274	660	378	363	29	68	11	29	12812
2033	11518	666	382	373	30	70	12	29	13080
2034	11777	673	386	384	31	72	13	29	13365
2035	12032	679	390	395	32	74	14	29	13645
2036	12292	686	394	406	33	76	15	29	13931
2037	12558	693	398	417	35	79	16	29	14225
2038	12820	699	402	428	37	82	17	29	14514
2039	13087	705	406	440	39	85	18	29	14809
2040	13360	712	410	452	41	88	19	29	15111
2041	13649	719	414	465	43	91	20	29	15430
2042	13944	726	418	478	45	94	21	29	15755
2043	14235	733	422	491	47	97	22	29	16076
2044	14532	740	426	504	49	100	23	29	16403
2045	14823	747	430	517	51	103	24	29	16724
2046	15108	753	434	530	53	106	25	29	17038
2047	15399	759	438	543	55	109	26	29	17358
2048	15695	766	442	557	57	112	27	29	17685
2049	15997	773	446	571	59	115	28	29	18018

**Tabela nr 5b. Prognoza ruchu drogowego dla ul. Gniewowskiej (kierunek Gniewowo):**

Lata	Samochody osobowe, mikrobusy P	Lekkie samochody ciężarowe P	Samochody ciężarowe bez przyczepy P	Samochody ciężarowe z przyczepami P	Autobusy P	Motocykle P	Ciągniki P	Rower P	SDDR
2022	3432	216	120	13	8	35	3	21	3848
2023	3534	219	122	14	9	37	4	21	3960
2024	3643	222	124	15	10	39	5	21	4079
2025	3752	225	126	16	11	41	6	21	4198
2026	3867	228	128	17	12	43	7	21	4323
2027	3975	231	130	18	13	45	8	21	4441
2028	4074	234	132	19	14	47	9	21	4550
2029	4172	237	134	20	15	49	10	21	4658
2030	4269	240	136	21	16	51	11	21	4765
2031	4365	243	138	22	17	53	12	21	4871
2032	4460	246	140	23	18	55	13	21	4976
2033	4557	249	142	24	19	57	14	21	5083
2034	4660	252	144	25	20	59	15	21	5196
2035	4761	255	146	26	21	61	16	21	5307
2036	4864	258	148	27	22	63	17	21	5420
2037	4970	261	150	28	23	65	18	21	5536
2038	5074	264	152	29	24	67	19	21	5650
2039	5180	267	154	30	25	69	20	21	5766
2040	5288	270	156	31	26	71	21	21	5884
2041	5403	273	158	32	27	73	22	21	6009
2042	5520	276	160	33	28	75	23	21	6136

2043	5635	279	162	34	29	77	24	21	6261
2044	5753	282	164	35	30	80	25	21	6390
2045	5869	285	166	36	31	82	26	21	6516
2046	5982	288	168	37	32	84	27	21	6639
2047	6097	291	170	38	33	87	28	21	6765
2048	6215	294	172	39	34	90	29	21	6894
2049	6335	297	174	40	35	93	30	21	7025

**Tabela nr 6a. Ruch projektowy dla ciągu Leśna (kierunek Rumia) – Gniewowska (kierunek Wejherowo):**

Lata	Samochód ciężarowy	Samochód ciężarowy z przyczepą	Autobus	f1	f2	f3	rc	rc+p	ra	N100
2024	345	281	21	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,114
2025	349	291	22	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,118
2026	354	302	23	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,122
2027	358	313	24	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,125
2028	362	323	25	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,129
2029	366	333	26	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,132
2030	370	343	27	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,136
2031	374	353	28	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,139
2032	378	363	29	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,143
2033	382	373	30	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,146
2034	386	384	31	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,150
2035	390	395	32	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,154
2036	394	406	33	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,157
2037	398	417	35	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,161
2038	402	428	37	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,165
2039	406	440	39	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,169
2040	410	452	41	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,174
2041	414	465	43	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,178
2042	418	478	45	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,183
2043	422	491	47	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,187
2044	426	504	49	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,192
										3,173

Łącznie 3,173 mln. osi 100 kN/20 lat co daje kategorię ruchu KR-4.

**Tabela nr 6b. Ruch projektowy dla ul. Gniewowskiej (kierunek Gniewowo):**

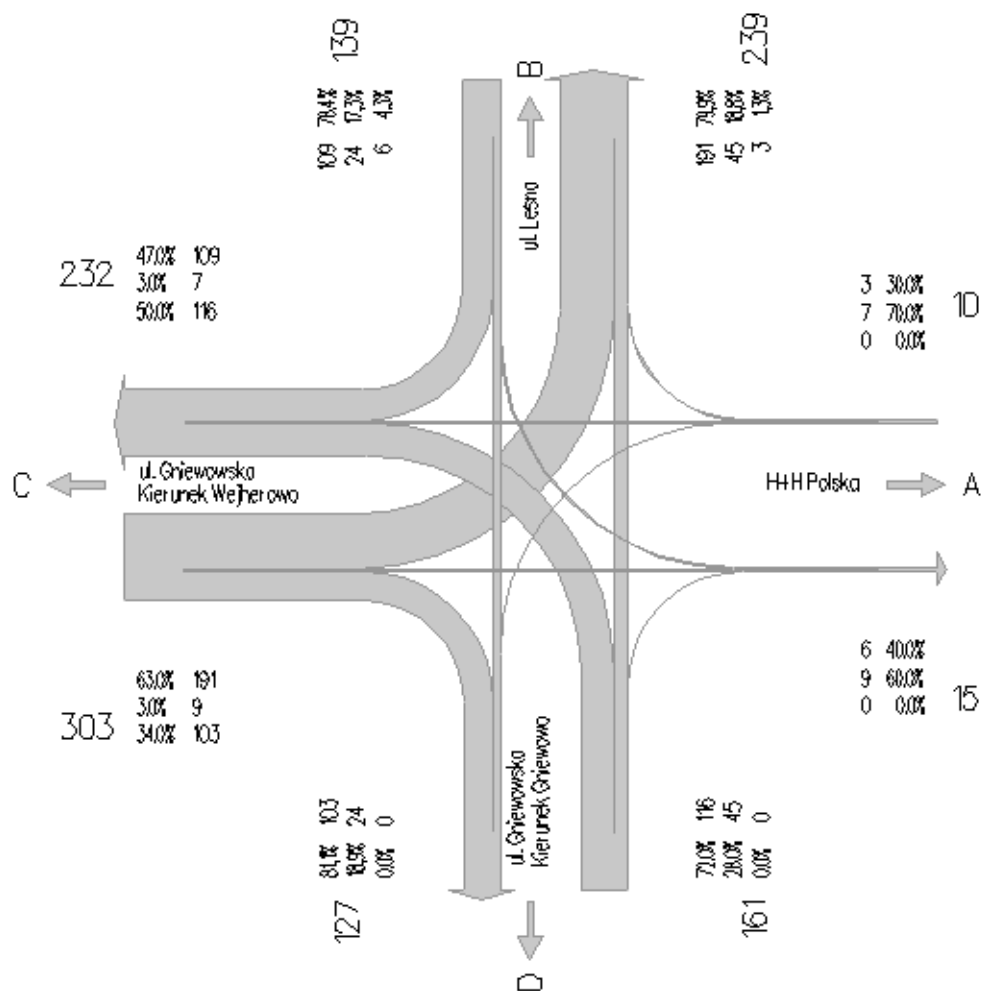
Lata	Samochód ciężarowy	Samochód ciężarowy z przyczepą	Autobus	f1	f2	f3	rc	rc+p	ra	N100
2024	124	15	10	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,016
2025	126	16	11	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,017
2026	128	17	12	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,018
2027	130	18	13	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,018
2028	132	19	14	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,019
2029	134	20	15	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,020
2030	136	21	16	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,020
2031	138	22	17	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,021
2032	140	23	18	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,022

2033	142	24	19	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,022
2034	144	25	20	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,023
2035	146	26	21	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,024
2036	148	27	22	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,024
2037	150	28	23	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,025
2038	152	29	24	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,026
2039	154	30	25	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,026
2040	156	31	26	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,027
2041	158	32	27	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,027
2042	160	33	28	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,028
2043	162	34	29	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,029
2044	164	35	30	0,5	1,0	1,0	0,45	1,6	1,05	0,029
										0,482

Łącznie 0,482 mln. osi 100 kN/20 lat co daje kategorię ruchu KR-2.  
Strukturę ruchu na skrzyżowaniach dla godzin 9-14 podano poniżej:

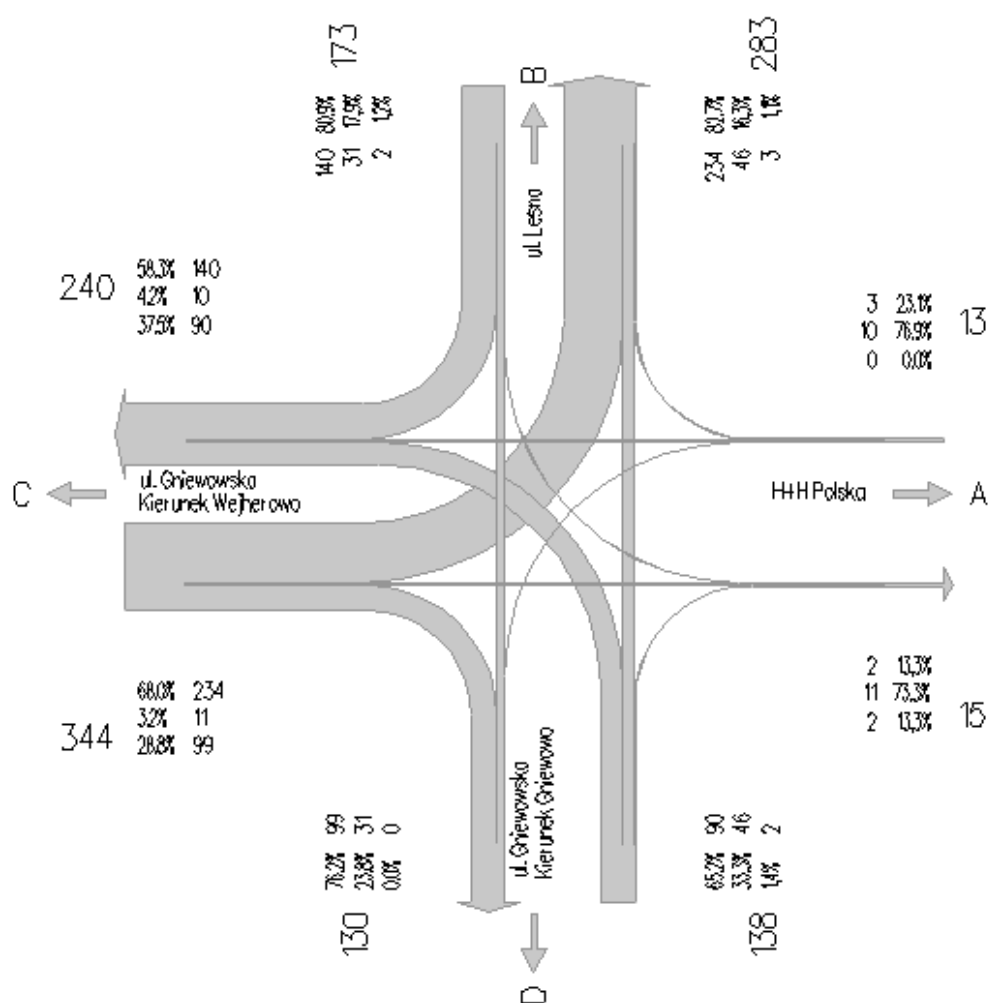
a) Godzina 9:00-10:00

RELACJA /POJAZD	OSOB.	DOST.	C	C+P	A	ROLN.	MOTO	ROWER	SUMA
A-B	0	0	0	3	0	0	0	0	3
A-C	0	0	0	7	0	0	0	0	7
A-D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B-A	2	0	0	4	0	0	0	0	6
B-C	89	11	5	2	0	0	1	1	109
B-D	17	4	1	0	0	0	2	0	24
C-A	1	0	0	8	0	0	0	0	9
C-B	165	15	3	5	0	0	1	2	191
C-D	86	11	4	0	0	0	0	2	103
D-A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D-B	40	2	1	0	0	0	2	0	45
D-C	99	9	5	0	0	0	2	1	116



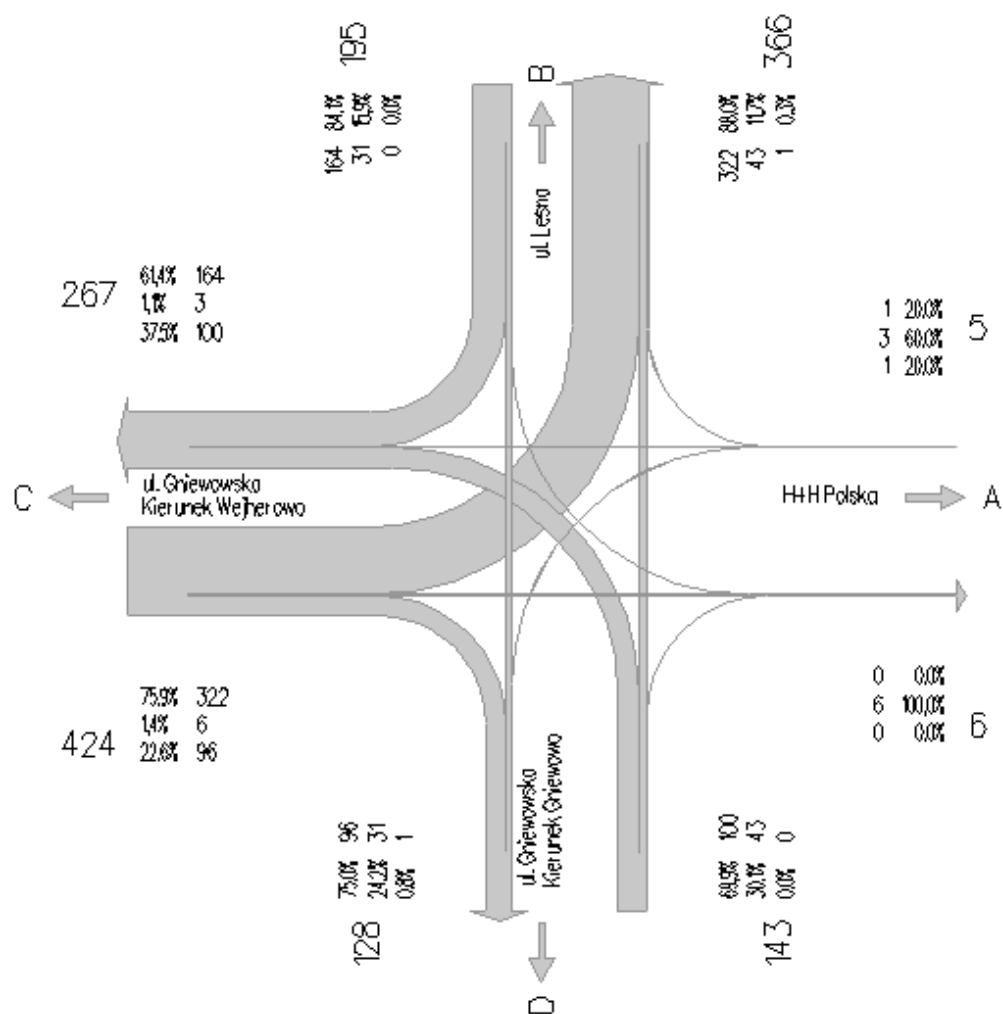
b) Godzina 10:00-11:00

RELACJA/ POJAZD	OSOB.	DOST.	C	C+P	A	ROLN.	MOTO	ROWER	SUMA
A-B	0	0	0	3	0	0	0	0	3
A-C	1	0	3	6	0	0	0	0	10
A-D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B-A	1	1	0	0	0	0	0	0	2
B-C	118	8	6	6	0	0	2	0	140
B-D	29	1	0	0	0	0	1	0	31
C-A	2	0	2	7	0	0	0	0	11
C-B	202	18	5	8	0	0	1	0	234
C-D	82	10	4	2	0	1	0	0	99
D-A	1	0	0	1	0	0	0	0	2
D-B	37	3	3	1	0	0	0	2	46
D-C	83	6	1	0	0	0	0	0	90



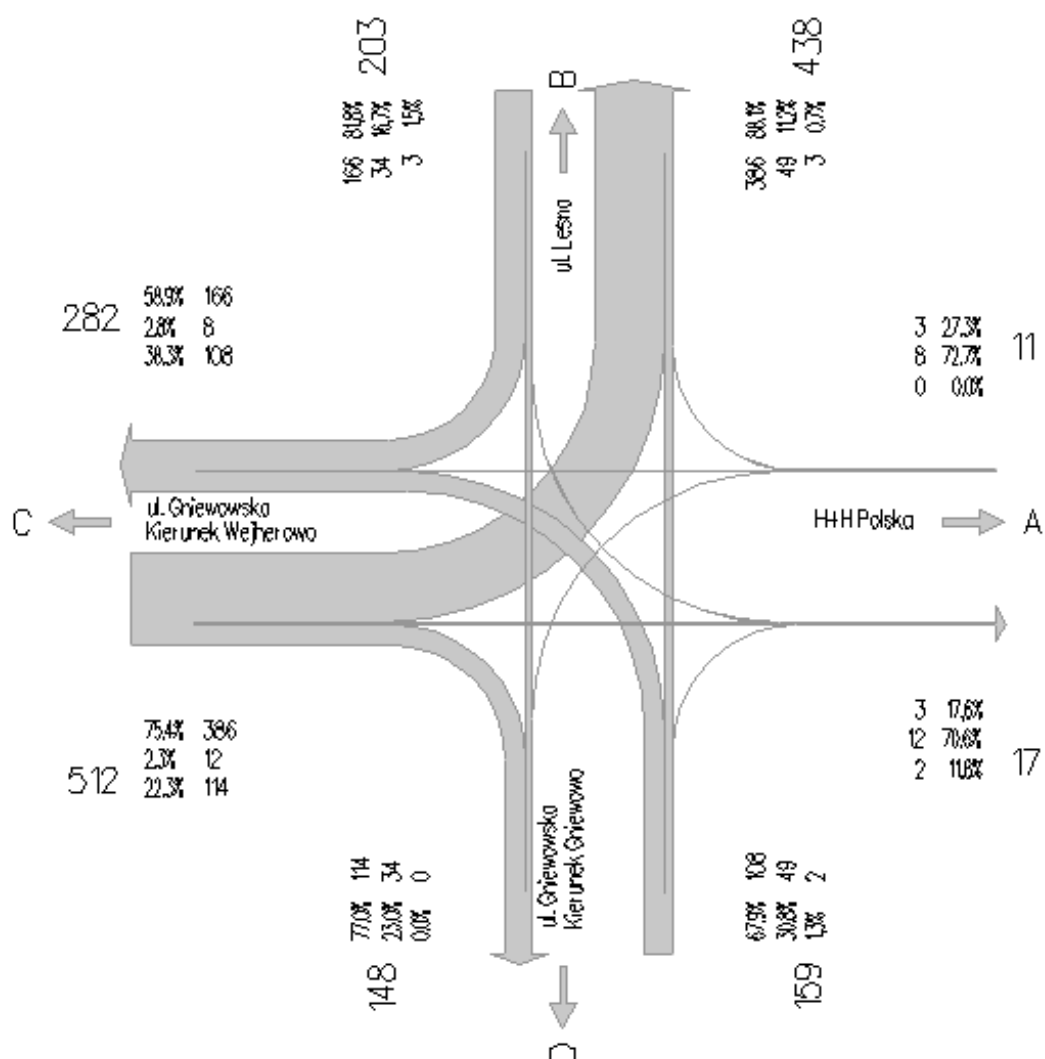
c) Godzina 11:00-12:00

RELACJA /POJAZD	OSOB.	DOST.	C	C+P	A	ROLN.	MOTO	ROWER	SUMA
A-B	0	0	0	1	0	0	0	0	1
A-C	0	0	0	3	0	0	0	0	3
A-D	1	0	0	0	0	0	0	0	1
B-A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B-C	135	17	6	5	1	0	0	0	164
B-D	30	1	0	0	0	0	0	0	31
C-A	0	0	1	5	0	0	0	0	6
C-B	290	18	4	9	0	0	1	0	322
C-D	84	4	4	1	1	0	0	0	94
D-A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D-B	42	1	0	0	0	0	0	0	43
D-C	90	7	3	0	0	0	0	0	100



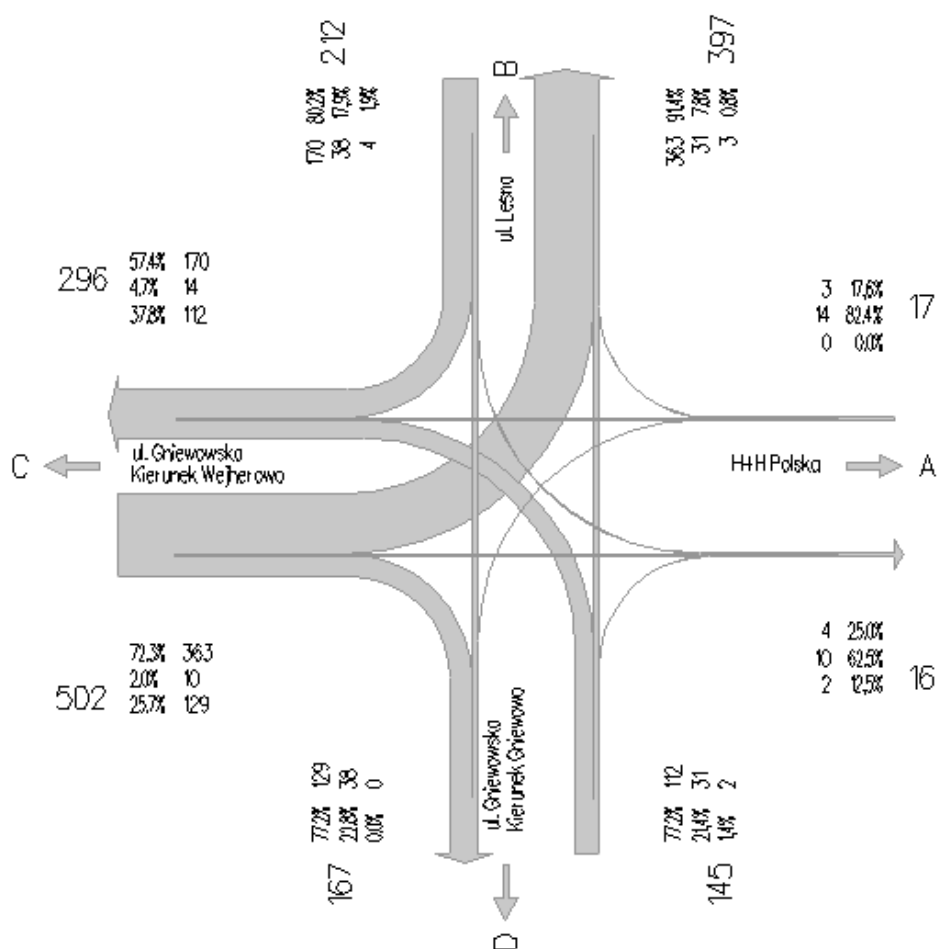
d) Godzina 12:00-13:00

RELACJA /POJAZD	OSOB.	DOST.	C	C+P	A	ROLN.	MOTO	ROWER	SUMA
A-B	1	2	0	0	0	0	0	0	3
A-C	0	0	0	8	0	0	0	0	8
A-D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B-A	1	0	0	2	0	0	0	0	3
B-C	143	14	4	4	0	0	0	1	166
B-D	30	1	3	0	0	0	0	0	34
C-A	4	0	1	7	0	0	0	0	12
C-B	350	10	20	5	1	0	0	0	386
C-D	105	3	5	0	1	0	0	0	114
D-A	0	2	0	0	0	0	0	0	2
D-B	48	1	0	0	0	0	0	0	49
D-C	98	7	3	0	0	0	0	0	108



e) Godzina 13:00-14:00

RELACJA /POJAZD	OSOB.	DOST.	C	C+P	A	ROLN.	MOTO	ROWER	SUMA
A-B	1	0	1	1	0	0	0	0	3
A-C	4	0	3	7	0	0	0	0	14
A-D	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B-A	2	0	0	2	0	0	0	0	4
B-C	148	11	4	6	0	0	1	0	170
B-D	33	3	0	0	0	0	1	1	38
C-A	3	0	4	3	0	0	0	0	10
C-B	323	17	17	4	2	0	0	0	363
C-D	117	4	4	0	1	0	2	1	129
D-A	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D-B	30	0	1	0	0	0	0	0	31
D-C	105	3	3	0	0	0	1	0	112





## 5. OPIS DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

### 5.1. Projektowana organizacja ruchu

W związku z planowanymi zmianami opisanymi w punkcie 4, proponuje się następujące zmiany do organizacji ruchu:

- Oznakowanie projektowanych rond
- Oznakowanie projektowanej ścieżki rowerowej
- Oznakowanie projektowanych przejść dla pieszych przez wyspy dzielące
- Ustawienie urządzeń BRD

Lokalizację znaków pionowych i poziomych przedstawiono na arkuszach 2.1.

### 5.2. Znaki istniejące

Wszystkie istniejące znaki w obrębie opracowania należy usunąć.

### 5.3. Wnikliwa analiza skutków, jakie spowodują dla uczestników ruchu zastosowane w projektowanej organizacji ruchu znaki zakazu.

W związku z udzieleniem zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych pod warunkiem ograniczenia prędkości dopuszczalnej na odcinku drogi o nienormatywnym promieniu łuku kołowego w planie, zaprojektowano znak B-33 ograniczenie prędkości do 40 km/h.

Skutkiem zastosowanego w projektowanej organizacji ruchu znaku zakazu będzie ograniczenie prędkości do wartości zapewniającej zachowanie bezpieczeństwa przy ruchu pojazdu po mokrej nawierzchni.

### 5.4. Projekt barier ochronnych (Wytyczne stosowania barier drogowych)

Nie projektuje się barier ochronnych.

## 6. MATERIAŁY DO ZNAKÓW

Tablice znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej, znaki zaś z folii odblaskowej typu II.

Tarcze znaków należy wykonać jako znaki o wymiarach zgodnych z grupą:

- „średnie” dla drogi powiatowej
- „małe” - dla dróg wewnętrznych i dróg gminnych
- „mini” – dla ciągu pieszo-rowerowego

Dla tablic drogowaskazowych E-2 należy zastosować IV grupę wielkości liter i cyfr.

Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe, a linie krawędziowe jako strukturalne, aby zapewnić prawidłowy odpływ wody z nawierzchni oraz powodować oddziaływanie dźwiękowe i wibracyjne na pojazd zjeżdżający z jezdni.

Materiały na znaki winny posiadać aktualną aprobatę techniczną IBDiM oraz posiadać znak „B”.

## 7. ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH UMIESZCZANIA

Znaki należy umieszczać zgodnie z załącznikiem 1 do rozporządzenia 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.

- a) W odległości 0,5-2,0 m. od krawędzi jezdni, z tym, że odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika lub ścieżki rowerowej) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku lub tablicy
- b) Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego punktu) wynosi 2,0 m. z zastosowaniem wyjątków:
  - 2,2 m – w przypadku umieszczenia znaku na chodniku oraz znak C-9 umieszczony na urządzeniu bezpieczeństwa ruchu U-5a

- min. 1,0 dla tablic E-1, E-2 i E-14, jeśli znaki umieszczone są w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu
- min. 0,7 dla drogowskazów w kształcie strzały

Znaki drogowe powinny być umieszczone na słupkach, ramach, wysięgnikach stalowych. Dopuszcza się do umieszczenia znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym zgodnie z pkt. 1.5.2 (rys. 1.5.1. – 1.5.4.) rozporządzenia.

Nie umieszczać znaków drogowych i słupów oświetlenia dedykowanego na ciągu pieszym. Znaki ustawić na wysięgnikach kotwionych po zewnętrznej stronie ciągu (słupki gięte – wysięgnikowe).

Znaki pionowe w obrębie tarcz skrzyżowań oraz wysp segregacyjnych umieścić w gniazdach szybkiego montażu typu RS (wykonanych ze staliwa lub żeliwa i zabezpieczone ogniowo).

Znaki C-9 na słupkach przeszkodowych montować na słupkach o wysokości 2,2 m. tak, aby nie przysłaniały znajdujących się na wyspie pieszych.

Słupki do znaków pionowych należy umieszczać w fundamencie prefabrykowanym.

Oznakowanie nie może ograniczać skrajni drogowej i pieszej.

## 8. TERMIN WPROWADZENIA NOWEJ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu:  
do 31.12.2024 r.

## 9. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

### 9.1. Oznakowanie poziome

Symbol	Droga	Początek	Koniec	Długość/ powierzchnia	Długość jednostkowa	Powierzchnia
P-4	DP 1476G	0+008,93	0+029,10	20,17	0,24	4,8
P-1e	DP 1476G	0+029,10	0+033,82	4,72	0,12	0,6
P-4	DP 1476G	0+033,82	0+046,40	12,58	0,24	3,0

P-7b	DP 1476G	0+046,40	0+064,79	38,18	0,24	9,2
P-21a	DP 1476G	0+064,79	0+064,79	21,31	1,00	21,3
P-1e	DP 1476G	0+063,87	0+073,27	9,10	0,12	1,1
P-1e	DP 1476G	0+063,82	0+073,31	8,52	0,12	1,0
P-7a	DP 1476G	0+058,53	0+070,14	12,16	0,12	1,5
P-13	DP 1476G	0+070,14	0+080,81	12,68	0,2625	3,3
P-7b	DP 1476G	0+073,27	0+094,23	22,75	0,24	5,5
P-7b	DP 1476G	0+073,31	0+094,32	21,01	0,24	5,0
P-14	DP 1476G	0+093,49	0+093,49	4,00	0,375	1,5
P-10	DP 1476G	0+095,58	0+099,58	20,00	0,50	10,0
P-10	DP 1476G	0+095,30	0+099,31	20,00	0,50	10,0
P-11	DP 1476G	0+099,96	0+102,84	12,00	1,00	12,0
P-11	DP 1476G	0+099,83	0+102,84	12,00	1,00	12,0
P-13	DP 1476G	0+107,92	0+111,42	7,10	0,2625	1,9
P-7b	wewnętrzna	0+006,24	0+010,43	4,33	0,24	1,0
P-21a	wewnętrzna	0+006,24	0+010,43	2,59	1,00	2,6
P-7b	wewnętrzna	0+018,99	0+028,10	9,21	0,24	2,2
P-7b	wewnętrzna	0+018,89	0+028,10	8,86	0,24	2,1
P-21a	wewnętrzna	0+018,89	0+028,10	2,86	1,00	2,9
P-13	DP 1400G	0+000,00	0+000,00	7,12	0,2625	1,9
P-10	DP 1400G	0+004,96	0+008,96	14,00	0,50	7,0
P-10	DP 1400G	0+004,96	0+008,96	18,00	0,50	9,0
P-14	DP 1400G	0+011,20	0+011,20	3,50	0,375	1,3
P-7b	DP 1400G	0+010,97	0+023,63	11,79	0,24	2,8
P-21a	DP 1400G	0+010,97	0+023,63	13,85	1,00	13,9
P-1e	DP 1400G	0+023,63	0+029,29	5,66	0,12	0,7
P-4	DP 1400G	0+029,29	0+046,47	17,18	0,24	4,1
P-13	łącznik	0+129,21	0+133,83	9,95	0,2625	2,6
P-7a	łącznik	0+141,97	0+170,76	30,61	0,12	3,7
P-7a	łącznik	0+143,77	0+160,77	17,00	0,12	2,0
P-14	łącznik	0+168,46	0+168,46	5,00	0,375	1,9
P-10	łącznik	0+170,71	0+174,71	20,00	0,50	10,0
P-10	łącznik	0+170,71	0+174,71	20,00	0,50	10,0
P-13	łącznik	0+179,67	0+183,46	8,19	0,2625	2,1
P-10	zjazd HH	0+010,00	0+014,00	6,82	0,50	3,4
P-14	Kamienna	0+012,99	0+012,99	3,22	0,375	1,2
P-4	Kamienna	0+012,49	0+024,62	12,06	0,24	2,9
P-13	Kamienna	0+024,66	0+026,64	7,24	0,2625	1,9
P-13	Konopnickiej	0+048,40	0+050,66	6,70	0,2625	1,8
P-4	Konopnickiej	0+050,66	0+062,42	11,76	0,24	2,8
P-10	Konopnickiej	0+055,73	0+059,73	24,00	0,50	12,0
P-14	Konopnickiej	0+061,98	0+061,98	3,00	0,375	1,1
P-1e	Konopnickiej	0+062,42	0+065,92	3,50	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+065,92	0+085,40	19,48	0,24	4,7
P-1e	Konopnickiej	0+085,40	0+089,07	3,67	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+089,07	0+090,57	1,50	0,24	0,4
P-1e	Konopnickiej	0+090,57	0+094,57	4,00	0,12	0,5
P-4	Konopnickiej	0+094,57	0+096,07	1,50	0,24	0,4
P-1e	Konopnickiej	0+096,07	0+100,07	4,00	0,12	0,5
P-4	Konopnickiej	0+100,07	0+119,38	19,31	0,24	4,6
P-1e	Konopnickiej	0+119,38	0+122,38	3,00	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+122,38	0+133,89	11,51	0,24	2,8

P-1e	Konopnickiej	0+133,89	0+136,89	3,00	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+136,89	0+142,09	5,20	0,24	1,2
P-1e	Konopnickiej	0+142,09	0+145,09	3,00	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+145,09	0+157,94	12,85	0,24	3,1
P-1e	Konopnickiej	0+157,94	0+161,44	3,50	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+161,44	0+163,68	2,24	0,24	0,5
P-1e	Konopnickiej	0+163,68	0+167,18	3,50	0,12	0,4
P-4	Konopnickiej	0+167,18	0+178,41	11,23	0,24	2,7
P-1e	Konopnickiej	0+178,41	0+181,41	3,00	0,12	0,4
P-21a	Konopnickiej	0+181,41	0+186,57	3,09	1,00	3,1
P-7b	Konopnickiej	0+181,41	0+186,57	10,32	0,24	2,5
P-1e	Konopnickiej	0+186,57	0+195,28	8,96	0,12	1,1
P-1e	Konopnickiej	0+186,57	0+195,28	8,45	0,12	1,0
P-17	Konopnickiej	0+127,80	0+157,80	30,00	0,114	3,4
P-17	Konopnickiej	0+071,76	0+101,76	30,00	0,114	3,4
P-13	DP 1400G	0+202,64	0+205,67	7,03	0,2625	1,8
P-10	DP 1400G	0+210,63	0+214,63	16,00	0,50	8,0
P-10	DP 1400G	0+210,63	0+214,63	14,00	0,50	7,0
P-14	DP 1400G	0+216,87	0+216,87	3,50	0,375	1,3
P-7b	DP 1400G	0+220,50	0+224,42	9,39	0,24	2,3
P-21a	DP 1400G	0+220,50	0+224,42	8,37	1,00	8,4
P-1e	DP 1400G	0+223,92	0+228,08	4,18	0,12	0,5
P-1e	DP 1400G	0+223,92	0+228,08	4,29	0,12	0,5
P-7b	DP 1400G	0+228,08	0+233,17	11,74	0,24	2,8
P-21a	DP 1400G	0+228,08	0+233,17	2,92	1,00	2,9
						289,115

## 9.2. Oznakowanie pionowe

Symbol	Droga	Lokalizacja	Strona	Tarcza	Wielkość	Stupek
A-11	DP 1400G	0+232,89	prawa	1	średnie	1
A-7	DP 1476G	0+081,46	prawa	1	średnie	0
A-7	DP 1476G	0+103,09	prawa	1	średnie	1
A-7	DP 1400G	0+000,63	lewa	1	średnie	1
A-7	łącznik	0+132,70	lewa	1	średnie	1
A-7	łącznik	0+175,47	prawa	1	średnie	1
A-7	DP 1400G	0+205,00	lewa	1	średnie	1
A-7	DP 1400G	0+240,97	lewa	1	średnie	0
A-7	Kamienna	0+025,77	prawa	1	średnie	1
A-7	Konopnickiej	0+051,06	lewa	1	średnie	1
A-7	Konopnickiej	0+121,81	lewa	1	średnie	1
B-33	DP 1476G	0+014,89	prawa	1	średnie	1
B-33	DP 1476G	0+103,19	lewa	1	średnie	1
B-33	DP 1400G	0+232,89	prawa	1	średnie	0
B-33	Konopnickiej	0+055,49	prawa	1	małe	1
B-33	Konopnickiej	0+060,87	prawa	1	małe	0
B-34	DP 1476G	0+014,91	lewa	1	średnie	1
B-36	DP 1400G	0+012,86	prawa	1	średnie	1
B-36	Konopnickiej	0+127,60	prawa	1	małe	1
B-36	Konopnickiej	0+101,84	lewa	1	małe	1
C-12	DP 1476G	0+103,09	prawa	1	średnie	0

C-12	DP 1400G	0+000,63	lewa	1	średnie	0
C-12	łącznik	0+132,70	lewa	1	średnie	0
C-12	łącznik	0+175,47	prawa	1	średnie	0
C-12	DP 1400G	0+205,00	lewa	1	średnie	0
C-12	Kamienna	0+025,77	prawa	1	średnie	0
C-12	Konopnickiej	0+051,06	lewa	1	średnie	0
C-13	DP 1476G	0+046,30	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1476G	0+094,91	prawa	1	mini	0
C13/16	DP 1476G	0+043,00	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1476G	0+043,77	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1476G	0+046,30	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1476G	0+084,72	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1476G	0+084,72	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1476G	0+104,04	lewa	1	mini	1
C13/16	DP 1400G	0+030,35	prawa	1	mini	1
C13/16	DP 1400G	0+018,35	lewa	1	mini	1
C-13a	DP 1400G	0+030,35	prawa	1	mini	0
C-16	DP 1476G	0+094,91	prawa	1	mini	1
C-16	DP 1476G	0+043,00	lewa	1	mini	0
C-16	DP 1476G	0+043,77	lewa	1	mini	0
C-16	DP 1476G	0+086,57	lewa	1	mini	1
C-16	DP 1476G	0+104,04	lewa	1	mini	0
C-2	HH	0+014,00	lewa	1	małe	1
C-2	GumRed	0+007,83	lewa	1	małe	1
C-9	DP 1476G	0+074,10	środek	1	średnie	1
C-9	DP 1400G	0+010,92	środek	1	średnie	1
C-9	DP 1400G	0+219,30	środek	1	średnie	1
D-1	DP 1476G	0+027,45	lewa	1	średnie	1
D-1	DP 1400G	0+222,29	prawa	1	średnie	1
D-1	Konopnickiej	0+060,87	prawa	1	małe	1
D-15	Konopnickiej	0+142,96	prawa	1	małe	1
D-15	Konopnickiej	0+089,49	lewa	1	małe	1
D-2	DP 1476G	0+081,46	prawa	1	średnie	1
D-2	DP 1400G	0+240,97	lewa	1	średnie	1
D-2	Konopnickiej	0+121,81	lewa	1	średnie	0
D-46	wewnętrzna	0+012,17	prawa	1	małe	0
D-47	wewnętrzna	0+011,91	lewa	1	małe	1
D-4a	wewnętrzna	0+012,17	prawa	1	małe	1
D-6	DP 1400G	0+009,07	lewa	1	średnie	1
D-6	łącznik	0+174,60	lewa	1	średnie	1
D-6	łącznik	0+170,60	prawa	1	średnie	1
D-6	DP 1400G	0+210,39	prawa	1	średnie	1
D-6	DP 1400G	0+214,59	lewa	1	średnie	1
D-6	HH	0+014,00	lewa	1	małe	0
D-6	Kamienna	0+015,41	prawa	1	małe	1
D-6	Kamienna	0+019,27	lewa	1	małe	1
D-6	Konopnickiej	0+055,49	prawa	1	małe	0
D-6	Konopnickiej	0+059,81	lewa	1	małe	1
D-6	DP 1400G	0+004,69	prawa	1	średnie	1
D-6b	DP 1476G	0+095,66	prawa	1	średnie	1
D-6b	DP 1476G	0+103,19	lewa	1	średnie	0
E-5	DP 1476G	0+057,87	prawa	1	średnie	1

E-5	łącznik	0+135,85	środek	1	średnie	1
E-5	DP 1400G	0+207,12	środek	1	średnie	1
T-1	DP 1476G	0+081,46	prawa	1	średnie	0
T-1	DP 1400G	0+232,89	prawa	1	średnie	0
T-25a	Konopnickiej	0+060,87	prawa	1	małe	0
T-25a	Konopnickiej	0+127,60	prawa	1	małe	0
T-25a	Konopnickiej	0+101,84	lewa	1	małe	0
				80		54

A	średnie	11
B	małe	4
B	średnie	5
C	mini	16
C	małe	2
C	średnie	10
D	małe	11
D	średnie	13
E	średnie	3
T	małe	3
T	średnie	2
		80

Symbol	Droga	Lokalizacja	Ilość
U-5a	DP 1476G	0+074,10	1
U-5a	DP 1400G	0+010,92	1
U-5a	DP 1400G	0+219,30	1
			3

Lustra

Symbol	Droga	Lokalizacja	Strona	Tarcza	Wielkość	Słupek
U-18a	DP 1476G	0+030,70	prawa	1	średnie	1

## 10. ZESTAWIENIE UWAG OPINIUJĄCYCH PROJEKT WRAZ ODPOWIEDZIAMI PROJEKTANTA

Lp.	Wydający opinię	Treść uwagi	Odpowiedź projektanta
1.	Komenda Powiatowa Policji	W celu zapewnienia widoczności w rejonie przejścia dla pieszych należy zmienić lokalizację przystanku autobusowego na ul. Konopnickiej	Zmieniono po konsultacjach z zarządzającym ruchem
2.	Komenda Powiatowa Policji	Należy zmienić lokalizację znaku A-7 i D-2 umieszczonego przed podłączeniem z drogą wewnętrzną dla jadących z kierunku ul. Leśnej i uwzględnić w tym miejscu oznakowaniem ze wskazaniem rzeczywistego przebiegu drogi z pierwszeństwem	Znak A-7 i D-2 po konsultacjach z zarządzającym ruchem przeniesiono za drogę wewnętrzną
3.	Urząd Miasta Redy	Należy ustawić lustro naprzeciw wyjazdu z działki 437/1	Ustawiono

4.	Urząd Miasta Redy	Należy uporządkować oznakowanie w obřębie wyjazdu z drogi wewnętrznej na ul. Leśną	Uporządkowano
5.	Urząd Miasta Redy	Należy odsunąć przystanek autobusowy na ul. Marii Konopnickiej	mieniono po konsultacjach z zarządzającym ruchem