

RD.7220.75.2021.II

**Zatwierdzenie Nr 75/S-30/2021**

**Projektu stałej organizacji ruchu drogowego**

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 ze zm.) oraz § 8 ust. 2 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 ze zm.).

**z a t w i e r d z a m**

bez uwag projekt stałej organizacji ruchu drogowego dla ul. Wrocławskiej w Legnicy na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki.

*Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu - do 31 grudnia 2022 r.*

**Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem - jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz komendanta miejskiego Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.**

**W przypadku braku zawiadomienia do 24 grudnia 2022 r. zatwierdzona organizacja ruchu traci ważność.**

Z up. PREZYDENTA MIASTA

*Tomasz Pereta*  
Dyrektor Wydziału  
Zarządzania Ruchem Drogowym

Otrzymują:

1. GRUPA iKOM  
ul. Lwowska 2/18, 59-220 Legnica
2. Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy  
ul. Wojska Polskiego 10, 59-220 Legnica
3. Komenda Miejska Policji  
Wydział Ruchu Drogowego (R-5321-303/21)  
ul. Staffa 2, 59-220 Legnica
4. RD.7221.86.2021.II
5. RD – a/a

PREZYDENT  
MIASTA LEGNICY

Legnica, 20 maja 2021 r.

RD.7221.86.2021.II

**GRUPA iKOM**  
ul. Olkuska 19  
59-220 Legnica

W nawiązaniu do wniosku z dnia 12 maja 2021 roku w załączeniu przekazuję zgodnie z § 8 ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem zatwierdzenie nr 75/S-30/2021 z dnia 20 maja 2021 r. projektu stałej organizacji ruchu drogowego dla ul. Wrocławskiej w Legnicy.

Z up. PREZYDENTA MIASTA  
*Tomasz Pereta*  
Dyrektor Wydziału  
Zarządzania Ruchem Drogowym

Otrzymują:

1. Adresat
2. RD – aa

Sporządził:

Paweł Jacewicz, tel. 76 72 12 371 wew. 43,

# GRUPA iKOM

ul. Lwowska 2/18, 59 - 220 Legnica

NIP 691 - 219 - 13 - 81

tel. 793 564 641, fax. 76 744 26 45, e-mail: biuro@g-ikom.pl, www.g-ikom.pl

VolkswagenBank 94 2130 0004 2001 0576 2687 0001

URZĄD MIASTA LEGNICA  
Wydział Zarządzania  
Ruchem Drogowym

## PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

NAZWA ZADANIA:	Projekt organizacji ruchu dla ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki w Legnicy w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i na skrzyżowaniu z ul. Spokojną
ADRES:	Droga krajowa nr 94 ul. Wrocławska
MIEJSCOWOŚĆ:	Legnica
LOKALIZACJA:	Województwo: Dolnośląskie; Powiat: m. Legnica
INWESTOR:	Gmina Legnica, Plac Słowiański 8, 59-220 Legnica
DATA OPRACOWANIA:	22.03.2021r.
NUMER OPRACOWANIA:	P-036/2021

branża drogowa  
projektant

mgr inż. Ireneusz Sienicki

*Sienicki*

**GRUPA iKOM**

Katarzyna Basiak

ul. Lwowska 2/18, 59 - 220 Legnica  
tel. 793 564 641; fax. 76 744 26 45  
NIP: 691-219-13-81; REGON: 021762503

## SPIS TREŚCI

STRONA TYTUŁOWA.....	.....
SPIS TREŚCI .....	.....
KARTA UZGODNIENÍ .....	.....
CZĘŚĆ OPISOWA – OPIS TECHNICZNY.....	.....
1. Podstawa opracowania .....	.....
2. Dane ogólne .....	.....
3. Przedmiot opracowania .....	.....
4. Charakterystyka drogi i ruchu.....	.....
5. Projektowana organizacja ruchu .....	.....
6. Warunki techniczne znaków drogowych.....	.....
7. Postanowienia końcowe .....	.....
CZĘŚĆ GRAFICZNA.....	.....



Projekt organizacji ruchu dla ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki w Legnicy  
w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i na skrzyżowaniu z ul. Spokojną  
DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

**KARTA UZGODNIENÍ**

URZĄD MIASTA LEGNICY  
Wydział Zarządzania  
Ruchem Drogowym

**ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH**  
79-220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 10  
el. 76-756-46-00, faks 76-756-46-19  
NIP 691-001-88-33, Regon 390278097

*Legnica, dnia 24.03.2021r.*

*Opiniuje bez uwag.*

DYREKTOR  
*Andrzej Szybkowskiak*

KOMENDA MIEJSKA POLICJI  
w LEGNICY

L.Dz. *P-5321-303/21*  
Zaopiniowano *BEZ UWAG*  
Uwagi: *Z*  
Legnica, dnia *25.03.2021r.*

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI  
w Legnicy  
z up. NACZELNIK  
Wydziału Ruchu Drogowego  
KMP w Legnicy  
*matkom. Tomasz Kopta*

## **OPIS TECHNICZNY**

URZĄD MIASTA LEGNICA  
Wydział Zarządzania  
Ruchem Drogowym

### **1. Podstawa opracowania**

- 1.1. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.2310).
- 1.2. 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.2019.2311) – załączniki 1 – 4.
- 1.3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784)
- 1.4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2019.1990).
- 1.6. Obowiązująca organizacja ruchu w zakresie oznakowania pionowego i poziomego.
- 1.6. Zlecenie Inwestora
- 1.7. Wizja lokalna w terenie – luty 2021r.

### **2. Dane ogólne**

**Inwestor:** Gmina Legnica, Urząd Miasta Legnica, Plac Słowiański 8, 59-220 Legnica

**Jednostka projektowa:** GRUPA iKOM, ul. Lwowska 2/18, 59-220 Legnica

### **3. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w ciągu drogi krajowej nr 94 (ulica Wrocławska) w Legnicy, na odcinku od ulicy Różanej do ulicy Dąbrówki, w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa dla przejść dla pieszych i na skrzyżowaniu z ulicą Spokojną.

Niniejsza inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, powiecie legnickim, na terenie Miasta Legnica.

### **4. Charakterystyka drogi i ruchu**

Ulica Wrocławska stanowi ciąg drogi krajowej nr 94 w granicach administracyjnych miasta. Jest to ulica o dużym natężeniu ruchu drogowego przenosząca zarówno ruch tranzytowy pozamiejski jak również tranzyt międzydzielnicowy i ruch lokalny. Przy ulicy Wrocławskiej zlokalizowany jest duży generator ruchu w postaci Cmentarza Komunalnego. Ulica Wrocławska jest ulicą jednojezdniową o czterech pasach ruchu (po dwa pasy ruchu w każdym kierunku). W skład pasa drogowego wchodzi także obustronne chodniki. Na analizowanym odcinku obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h wynikające z obszaru zabudowanego. Geometria ulicy oraz jej rola w układzie komunikacyjnym miasta powodują, że kierujący rozwijają duże prędkości. Gęsto zlokalizowane przejścia dla pieszych powodują dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Często bowiem dochodzi do zdarzeń w obrębie przejść dla pieszych polegających na potrąceniu pieszego przez pojazdy. Szczególnie niebezpieczne są zdarzenia wynikające z przepuszczenia pieszego przez kierującego poruszającego się zewnętrznym pasem ruchu, a nieustąpienie mu pierwszeństwa i w efekcie potrącenie przez kierującego pojazdem poruszającym się pasem wewnętrznym.



Dokumentacja fotograficzna stanu istniejącego:



Fot.1 Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowanie ulic Wrocławska / Różana (widok w kierunku Prochowic)



Fot. 2 Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowanie ulic Wrocławska / Różana (widok w kierunku Centrum)





Fot. 3 Skrzyżowanie ulic Wrocławska / Spokojna / Szpakowa (widok w kierunku Prochowic)



Fot. 4 Skrzyżowanie ulic Wrocławska / Spokojna / Szpakowa (widok w kierunku Centrum)





Fot. 5 Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowanie ulic Wrocławska / Wandy / Ziemowita (widok w kierunku Prochowic)



Fot. 6 Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowanie ulic Wrocławska / Wandy / Ziemowita (widok w kierunku Centrum)





Fot. 7 Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowanie ulic Wrocławska / Dąbrówki / V Dywizji Piechoty (widok w kierunku Prochowic)



Fot. 8 Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowanie ulic Wrocławska / Dąbrówki / V Dywizji Piechoty (widok w kierunku Centrum)

## 5. Projektowana organizacja ruchu

W ramach projektowanej organizacji ruchu drogowego zaproponowano rozwiązania mające na celu uspokojenie ruchu w ciągu ulicy Wrocławskiej, na odcinku od ulicy Różanej do ulicy Dąbrówki w Legnicy, których efektem będzie zmniejszenie prędkości pojazdów oraz poprawa bezpieczeństwa słabszych uczestników ruchu w rejonie przejść dla pieszych. Jako zasadę przyjęto utrzymanie istniejącej geometrii ulicy, a zmiany dotyczą wyłącznie organizacji ruchu.

W przyjętym rozwiązaniu głównym czynnikiem jest podniesienie jakości i czytelności oznakowania w obrębie przejść dla pieszych projektując azyle dla pieszych uczestników ruchu drogowego. Jako element uspokojenia ruchu zaproponowano jazdy na wprost o zmiany organizacji ruchu w obrębie skrzyżowań polegające na zmniejszeniu ilości pasów do jazdy na wprost. Dopuszczenie jazdy na wprost tylko z jednego pasa powinno wyeliminować potrącenia pieszych w sytuacji kiedy jeden kierujący przepuszcza pieszego, a drugi nie ustępuje mu pierwszeństwa. W celu poprawy dostrzegalności przejść dla pieszych zaproponowano zmianę oznakowania pionowego znaków D-6 i wykonanie ich na fluorescencyjnym tle przy wszystkich przejściach, a dodatkowo na odcinku obowiązywania istniejącego znaku A-17 wprowadzono tabliczkę T-27 oraz przejścia dla pieszych w kolorze czerwonym.

Natomiast na skrzyżowaniu ulicy Wrocławskiej z ulicą Spokojną jako element poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (bez ingerencji w geometrię skrzyżowania) zaproponowano zmniejszenie ilości pasów do jazdy na wprost w ciągu ulicy Wrocławskiej w kierunku Centrum i tym samym wydzielono pas ruchu do skrętu w lewo w ulicę Spokojną oraz dodatkowo w ulicę Różaną.



Fot. 10 Przykładowy znak D-6 na tle fluorescencyjnym





Fot. 11 Przykładowy znak D-6 z T-27 na tle fluorescencyjnym

### Szczegółowy opis wprowadzonych rozwiązań – przejście dla pieszych Wrocławska / Różana:

- **Dodatkowe prawidłowe, dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych.** Polega to na montażu dodatkowych słupów i opraw oświetleniowych, zaprojektowanych tak, aby oświetlały pieszego na przejściu. Oprawy, które montowane są na niższych, słupach kierują światło pod odpowiednim kątem bezpośrednio na przejście dla pieszych. Oznacza to, że pieszy podczas pokonywania jezdni jest doświetlany z boku, co bardzo poprawia jego widoczność. Oprawy tych latarni wyposażone są w żarówki LED, które pozwalają uzyskać jaśniejsze światło przy mniejszym zużyciu prądu.
- **Uspokojenie ruchu na drodze poprzez zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu do jazdy na wprost.** Przed przejściem dla pieszych zawężono jezdnię do jednego pasa ruchu, w celu wyeliminowania zjawiska potrącenia pieszych w sytuacji kiedy jeden kierujący przepuszcza pieszego, a drugi nie ustępuje mu pierwszeństwa.
- **Budowa azylu (strefy oczekiwania) dla pieszych – jezdnia o czterech pasach ruchu.** Zaprojektowano azyl na istniejącym przejściu dla pieszych, o długości 3,5 m, co pozwoli na

bezpieczne oczekiwanie pieszym i rowerzystom, dodatkowo skraca drogę pieszym oraz uspokaja ruch pojazdów.

- **Ograniczenie prędkości.** Wprowadzono ograniczenie prędkości przed przejściem dla pieszych do 40 km/h poprzez znak pionowy B-33, co ma znaczny wpływ na bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego, dodatkowo mniejszą emisję spalin.
- **Większa dostrzalność przejścia dla pieszych z dużej odległości** poprzez wprowadzenie znaku D-6 na tle folii pryzmatycznej odblaskowo – fluorescencyjnej koloru pomarańczowego lub żółto – zielonego oraz wykonanie nawierzchni przejścia dla pieszych w kolorze czerwonym. Ma to szczególne znaczenie w przypadku pogorszenia widoczności. Takie rozwiązanie umożliwia kierowcy dostosowanie prędkości pojazdu tak aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez przejście.
- **Zastosowanie systemu informacji fakturowej** – w celu poprawy funkcjonalności przejścia dla osób z niepełnosprawnościami. Zaprojektowano płytki ostrzegawcze oraz kierunkowe – o wymiarach 0,3 x 0,3 m, koloru żółtego, nawierzchnia antypoślizgowa, wykonane z polimerobetonu o grubości 6 cm.
- **Zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Zaprojektowano pylon U-5b ze znakiem C-9 na martwym polu przed azylem oraz na azylu. Z uwagi na zastosowaną szerokość azylu 3,5 m, lokalizacja pylonu nie będzie powodowała ograniczenia widoczności pieszych przebywających w strefie oczekiwania (na azylu).

### Szczegółowy opis wprowadzonych rozwiązań – przejście dla pieszych Wrocławska / Wandy / Ziemowita:

- **Dodatkowe prawidłowe, dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych.** Polega to na montażu dodatkowych słupów i opraw oświetleniowych, zaprojektowanych tak, aby oświetlały pieszego na przejściu. Oprawy, które montowane są na niższych, słupach kierują światło pod odpowiednim kątem bezpośrednio na przejście dla pieszych. Oznacza to, że pieszy podczas pokonywania jezdni jest doświetlany z boku, co bardzo poprawia jego widoczność. Oprawy tych latarni wyposażone są w żarówki LED, które pozwalają uzyskać jaśniejsze światło przy mniejszym zużyciu prądu.
- **Uspokojenie ruchu na drodze poprzez zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu do jazdy na wprost.** Przed przejściem dla pieszych zawężono jezdnię do jednego pasa ruchu, w celu wyeliminowania zjawiska potrącenia pieszych w sytuacji kiedy jeden kierujący przepuszcza pieszego, a drugi nie ustępuje mu pierwszeństwa. Na jezdni w przeciwnym kierunku wydzielono lewoskręt w ulicę Wandy.
- **Przebudowa azylu (strefy oczekiwania) dla pieszych – jezdnia o czterech pasach ruchu.** Przebudowano istniejący azyl na przejściu dla pieszych, tym samym zawężając jezdnię do jednego pasa ruchu. Poszerzono go do długości 3 m, co pozwoli na bezpieczne oczekiwanie pieszym i rowerzystom, dodatkowo skraca drogę pieszym oraz uspokaja ruch pojazdów.
- **Ograniczenie prędkości.** Wprowadzono ograniczenie prędkości przed przejściem dla pieszych do 40 km/h poprzez znak pionowy B-33, co ma znaczny wpływ na bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego, dodatkowo mniejszą emisję spalin.
- **Większa dostrzalność przejścia dla pieszych z dużej odległości** poprzez wprowadzenie znaku D-6 na tle folii pryzmatycznej odblaskowo – fluorescencyjnej koloru pomarańczowego lub żółto – zielonego oraz wykonanie nawierzchni przejścia dla pieszych w kolorze czerwonym. Ma to szczególne znaczenie w przypadku pogorszenia widoczności. Takie rozwiązanie umożliwia kierowcy dostosowanie prędkości pojazdu tak aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez przejście.
- **Zastosowanie systemu informacji fakturowej** – w celu poprawy funkcjonalności przejścia dla osób z niepełnosprawnościami. Zaprojektowano płytki ostrzegawcze oraz kierunkowe



- o wymiarach 0,3 x 0,3 m, koloru żółtego, nawierzchnia antypoślizgowa, wykonane z polimerobetonu o grubości 6 cm.
- **Wprowadzono tabliczki T-27** na odcinku obowiązywania istniejącego znaku A-17, z uwagi na lokalizację Domu Dziecka przy ulicy Wandy 10. Tabliczkę T-27 zaprojektowano wraz ze znakiem D-6 na tle folii pryzmatycznej odbłaskowo – fluorescencyjnej koloru pomarańczowego lub żółto – zielonego.
- **Zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Zaprojektowano pylon U-5b ze znakiem C-9 na azylu. Z uwagi na zastosowaną szerokość azylu 3 m, lokalizacja pylonu nie będzie powodowała ograniczenia widoczności pieszych przebywających w strefie oczekiwania (na azylu).

### Szczegółowy opis wprowadzonych rozwiązań – przejście dla pieszych Wrocławska / V Dywizji Piechoty / Dąbrówki:

- **Dodatkowe prawidłowe, dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych.** Polega to na montażu dodatkowych słupów i opraw oświetleniowych, zaprojektowanych tak, aby oświetlały pieszego na przejściu. Oprawy, które montowane są na niższych, słupach kierują światło pod odpowiednim kątem bezpośrednio na przejście dla pieszych. Oznacza to, że pieszy podczas pokonywania jezdni jest doświetlany z boku, co bardzo poprawia jego widoczność. Oprawy tych latarni wyposażone są w żarówki LED, które pozwalają uzyskać jaśniejsze światło przy mniejszym zużyciu prądu.
- **Uspokojenie ruchu na drodze poprzez zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu do jazdy na wprost.** Przed przejściem dla pieszych zawężono jezdnię do jednego pasa ruchu, w celu wyeliminowania zjawiska potrącenia pieszych w sytuacji kiedy jeden kierujący przepuszcza pieszego, a drugi nie ustępuje mu pierwszeństwa. Na jezdni w przeciwnym kierunku wydzielono lewoskręt w ulicę V Dywizji Piechoty.
- **Budowa azylu (strefy oczekiwania) dla pieszych – jezdni o czterech pasach ruchu.** Zaprojektowano azyl na istniejącym przejściu dla pieszych, o długości 3 m, co pozwoli na bezpieczne oczekiwanie pieszym i rowerzystom, dodatkowo skraca drogę pieszym oraz uspokaja ruch pojazdów.
- **Ograniczenie prędkości.** Wprowadzono ograniczenie prędkości przed przejściem dla pieszych do 40 km/h poprzez znak pionowy B-33, co ma znaczny wpływ na bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego, dodatkowo mniejszą emisję spalin.
- **Większa dostrzegalność przejścia dla pieszych z dużej odległości** poprzez wprowadzenie znaku D-6 na tle folii pryzmatycznej odbłaskowo – fluorescencyjnej koloru pomarańczowego lub żółto – zielonego oraz wykonanie nawierzchni przejścia dla pieszych w kolorze czerwonym. Ma to szczególne znaczenie w przypadku pogorszenia widoczności. Takie rozwiązanie umożliwia kierowcy dostosowanie prędkości pojazdu tak aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez przejście.
- **Zastosowanie systemu informacji fakturowej** – w celu poprawy funkcjonalności przejścia dla osób z niepełnosprawnościami. Zaprojektowano płytki ostrzegawcze oraz kierunkowe – o wymiarach 0,3 x 0,3 m, koloru żółtego, nawierzchnia antypoślizgowa, wykonane z polimerobetonu o grubości 6 cm.
- **Wprowadzono tabliczki T-27** na odcinku obowiązywania istniejącego znaku A-17, z uwagi na lokalizację Domu Dziecka przy ulicy Wandy 10. Tabliczkę T-27 zaprojektowano wraz ze znakiem D-6 na tle folii pryzmatycznej odbłaskowo – fluorescencyjnej koloru pomarańczowego lub żółto – zielonego.
- **Zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Zaprojektowano pylon U-5b ze znakiem C-9 na azylu. Z uwagi na zastosowaną szerokość azylu 3 m, lokalizacja pylonu nie będzie powodowała ograniczenia widoczności pieszych przebywających w strefie oczekiwania (na azylu).



Projektowana organizacja ruchu została pokazana na rysunku nr 2 w skali 1:500. Na rysunku nr 3 w skali 1:500 pokazano przejezdność dla pojazdu miarodajnego - ciągnik siodłowy z naczepą L=16,5m.

## 6. Warunki techniczne znaków drogowych

Pionowe znaki drogowe zastosowane do oznakowania powinny być o wymiarach znaków średnich z licami z folii odblaskowej typu 2 oraz dla znaków D-6 z T-27 na tle fluorescencyjnym.

Znaki pionowe należy umieszczać w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni do bliższej jej krawędzi znaku drogowego. Dolna krawędź znaku lub tabliczki pod znakiem drogowym znajdującego się najniżej na podporze powinna być umieszczona min. 2,20 m nad powierzchnią chodnika lub 2,0m nad powierzchnia pobocza. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni (około 5° w kierunku jezdni).

Oznakowanie poziome należy wykonać metodą grubowarstwową w technologii chemoutwardzalnej zgodnie z instrukcją o znakach drogowych poziomych oraz Warunkami Technicznymi poziomego oznakowania dróg ( POD -97 ).

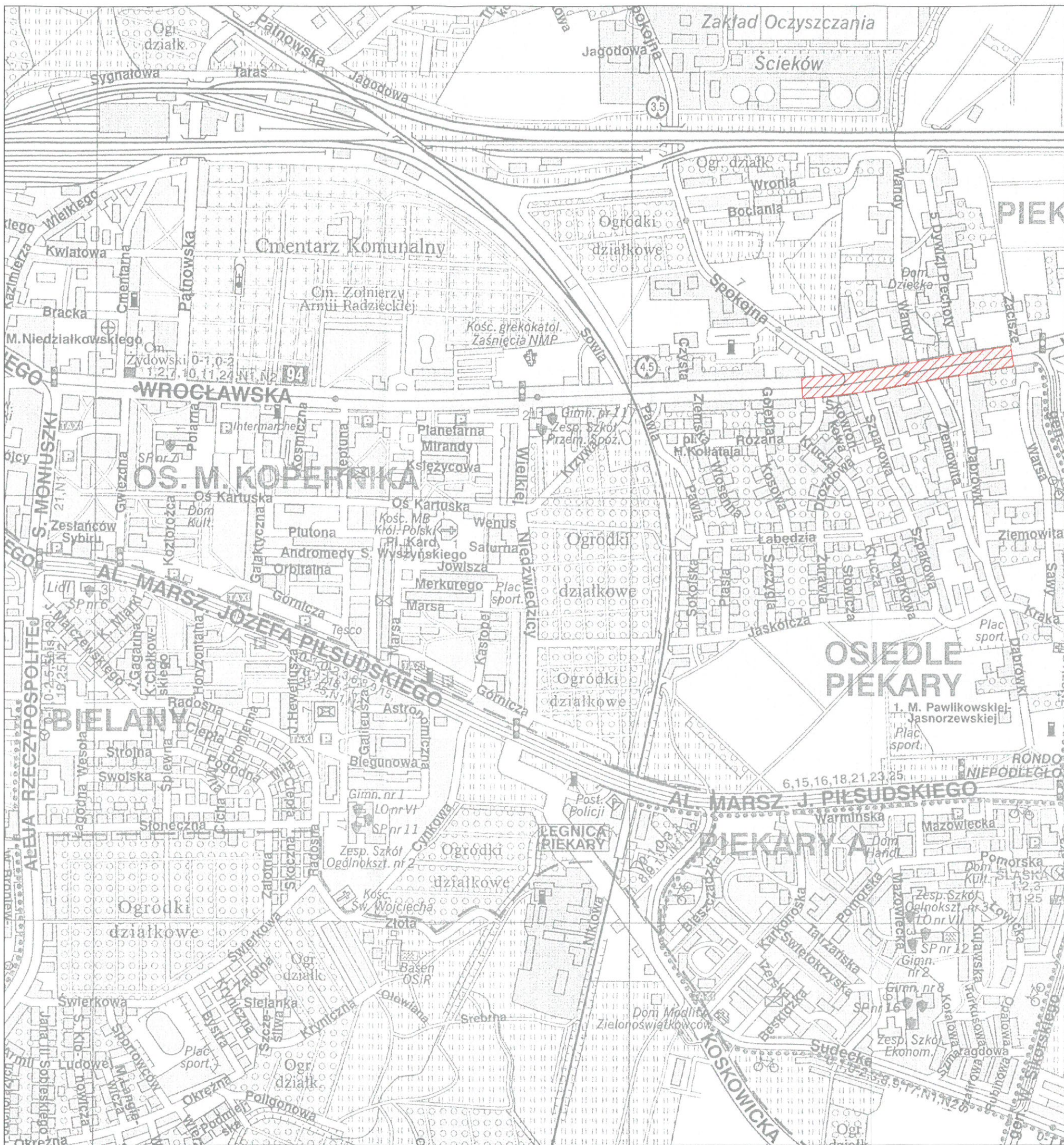
Aplikację oznakowania poziomego należy wykonać na nawierzchni dokładnie suchej i dobrze oczyszczonej.

Oznakowanie poziome grubowarstwowe powinno spełniać także wymagania określone w OST D-07.01.01 Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych z 1998r.

## 7. Postanowienia końcowe

- Zastosowane oznakowanie pionowe powinno mieć wymiary znaków średnich (ostrzegawcze o długości boku 900 mm; zakazu i nakazu o średnicy 800 mm; informacyjne o długości podstawy 600 mm) i posiadać lica odblaskowe – wykonane z folii odblaskowych typu 2 oraz dla znaków D-6 z T-27 na tle fluorescencyjnym.
- Pracownicy zatrudnieni przy oznakowanych robotach powinni być ubrani w odzież roboczą z elementami ostrzegawczymi odblaskowymi.
- Pokazane na schematach znaki oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy ustawiać w miejscach gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.
- Obowiązki utrzymania zgodności oznakowania z niniejszym projektem oraz zabezpieczenia należytego stanu technicznego tego oznakowania spoczywa na zarządcy drogi.
- Minimum na 7 dni przed przystąpieniem do wykonywania robót należy powiadomić Policję, zarządcę drogi oraz zarządzającego ruchem o dokładnym terminie wprowadzenia organizacji ruchu.
- Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu: 31 grudzień 2022r.





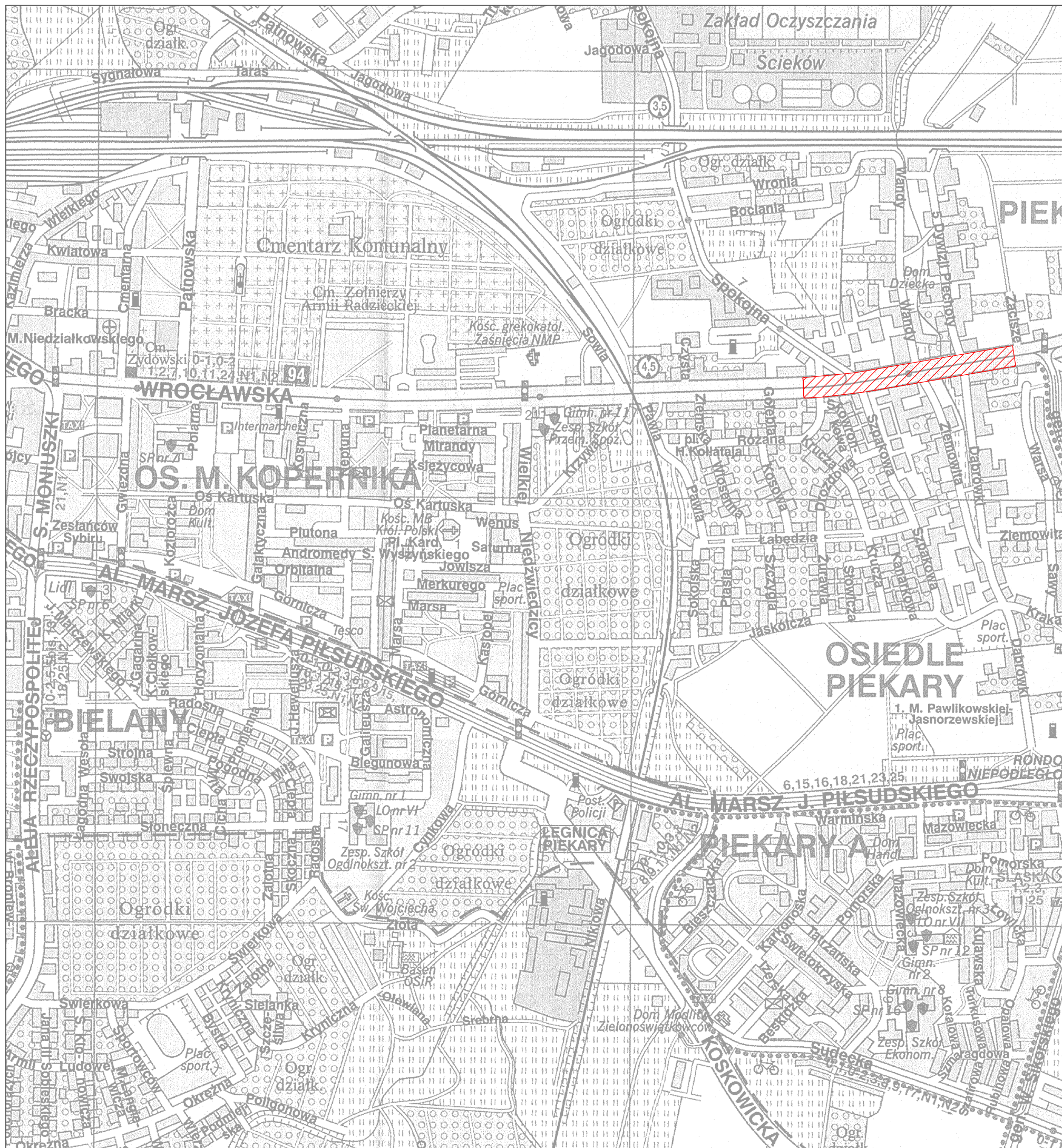
**LEGENDA:**

URZĄD MIASTA LEGNICA  
Wydział Zarządzania  
Lucelem Drogowym

 MIEJSCE OBJĘTE OPRACOWANIEM

Investor	Gmina Legnica Pl. Stowiański 8 59-220 Legnica		
Branże	Zespół projektowy	Podpis	
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ireneusz Sienicki	<i>Sienicki</i>
	Asystent		
Nazwa zadania	Projekt organizacji ruchu dla ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki w Legnicy		
Nazwa opracowania	Projekt docelowej organizacji ruchu		
Nazwa rysunku	PLAN SYTUACYJNY		
Skala	Data	Nr opracowania	Nr rys.
1:10 000	23.03.2021	P-036/2021	1



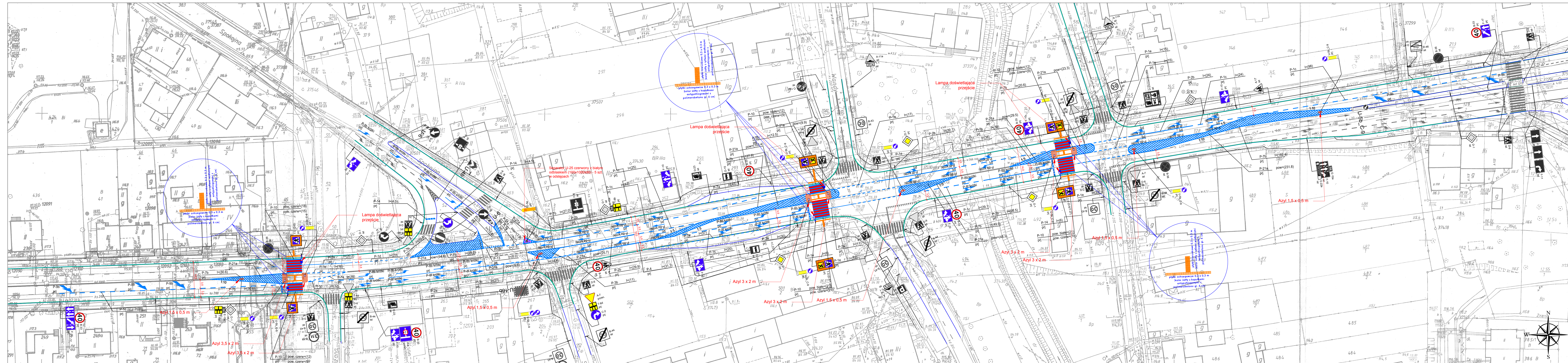


**LEGENDA:**

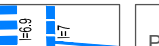
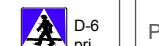
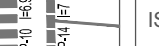


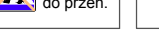
 MIEJSCE OBJĘTE OPRACOWANIEM

Investor	Gmina Legnica Pl. Słowiński 8 59-220 Legnica		
DROGOWA	Branże	Zespół projektowy	Podpis
	Projektant	mgr inż. Ireneusz Sienicki	
	Asystent		
Nazwa zadania	Projekt organizacji ruchu dla ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki w Legnicy		
Nazwa opracowania	Projekt docelowej organizacji ruchu		
Nazwa rysunku	PLAN SYTUACYJNY		
Skala	Data	Nr opracowania	Nr rys.
1:10 000	23.03.2021	P-036/2021	1



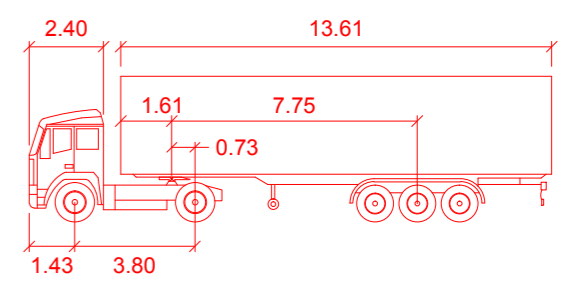
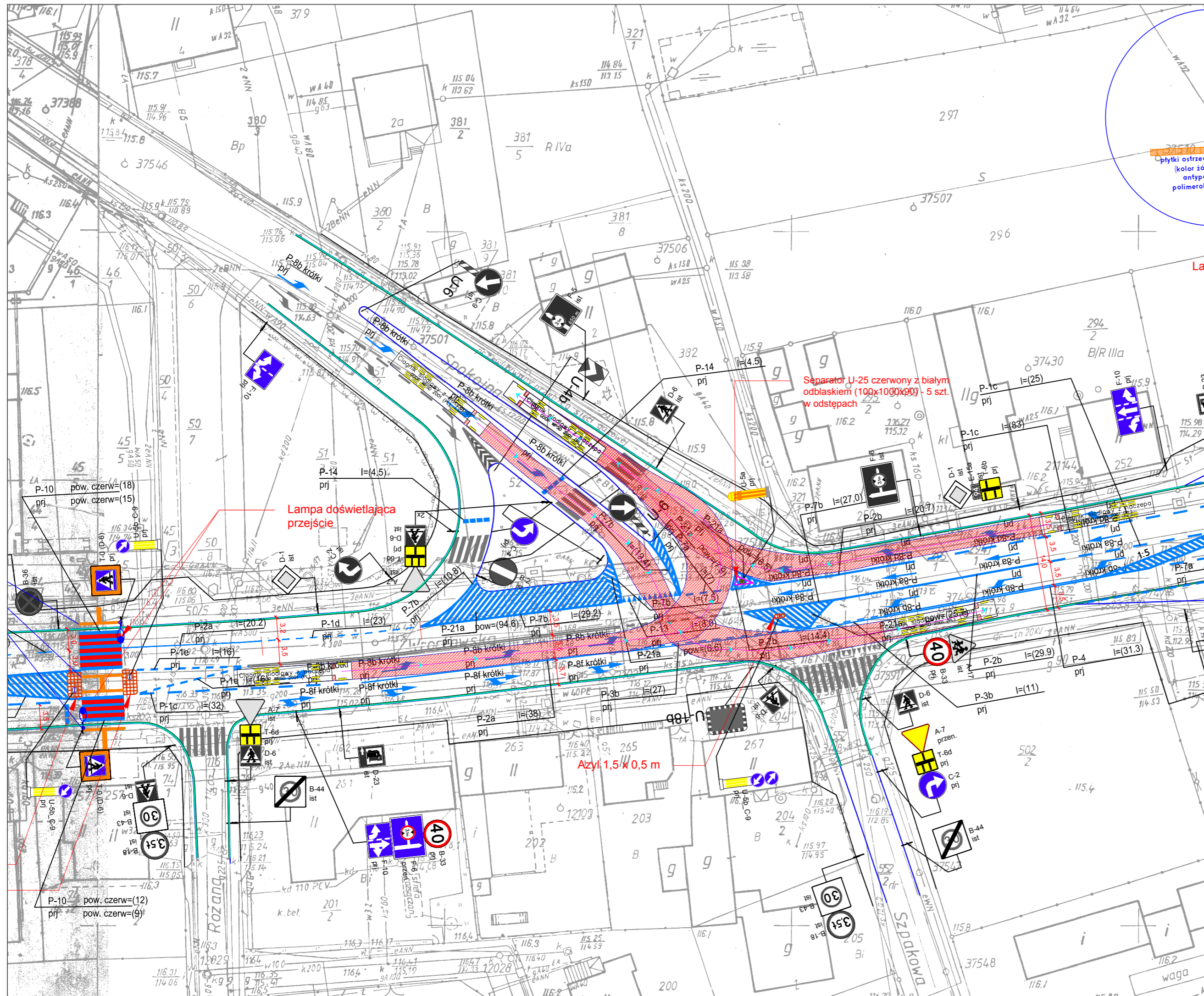


**LEGENDA:**

- OZNACZENIA**
-  PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
  -  PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE
  -  ISTNIĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
  -  ISTNIĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
  -  ISTNIĄCE OZNAKOWANIE DO LIKWIDACJI
  -  ISTNIĄCE OZNAKOWANIE DO PRZENIESIENIA

Investor	Gmina Legnica Pl. Słowiański 8 59-220 Legnica	
Brzoza	Zespół projektowy	Podpis
Projektant	mgr inż. Ireneusz Sienicki	
Asystent		
Nazwa zadania	Projekt organizacji ruchu dla ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki w Legnicy	
Nazwa opracowania	Projekt docelowej organizacji ruchu	
Nazwa rysunku	Droga krajowa nr 94 ul. Wrocławskiej w Legnicy odcinek od ul. Różanej do ul. Dąbrówki	
Skala	Data	Nr opracowania
1:500	23.03.2021	P-036/2021
		Nr rys.
		2





**Ciągnik siodłowy z naczepą**

Tractor Width	: 2.50	Lock to Lock Time	: 6.0
Trailer Width	: 2.50	Steering Angle	: 20.6
Tractor Track	: 2.50	Articulating Angle	: 70.0
Trailer Track	: 2.50		

Investor	Gmina Legnica Pl. Słowiański 8 59-220 Legnica		
Branch	Zespół projektowy	Podpis	
DROGOWA	Projectant	mgr inż. Ireneusz Sienicki	
	Asystent		
Nazwa zadania	Projekt organizacji ruchu dla ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Różanej do ul. Dąbrówki w Legnicy		
Nazwa opracowania	Projekt docelowej organizacji ruchu		
Nazwa rysunku	Sprawdzenie przejezdności przez pojazd miarodajny		
Skala	Data	Nr opracowania	Nr rys.
1:500	23.03.2021	P-036/2021	3