



**I RDRO**

Stanisław Szymczuk; ul. Kwiska 5/7; 54-210 Wrocław  
e-mail: [irdro@wp.pl](mailto:irdro@wp.pl), tel. kom. +48 501 361 788

Egz. nr 3

## PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU ZASTĘPCZEGO

**Nazwa inwestycji:**


**Przebudowa skrzyżowania ulic: Roosevelta - Milickiej  
- T. Kościuszki i H. Brodatego  
w Trzebnicy**

**Inwestor:**

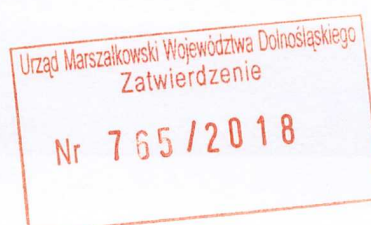
**Gmina Trzebnica  
55-100 Trzebnica, ul. Józefa Piłsudskiego 1**

**Adres inwestycji:**

**ulice: Milicka, H. Brodatego, T. Kościuszki, F. Roosevelta w miejscowości  
Trzebnica, obręb 0001 Trzebnica, jedn. ewidencyjna 022003\_4 Trzebnica - miasto**

	Imię i nazwisko	Uprawnienia specjalność	Podpis	Data
Projektant	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03		04.2018

Trzebnica , 04.2018 r.



# SPIIS TREŚCI

## I Część opisowa.

1. Strona tytułowa.....	str. 1
2. Spis treści.....	str. 2
3. Karta uzgodnień UG Trzebnica .....	str. 2
4. Uzgodnienie Starostwo Powiatowe .....	Str.3
5. Uzgodnienie DSDiK .....	str. 4
6. Opis techniczny.....	str. 5-12

## II Część graficzna.

1. Plan orientacyjny,	skala 1:2500.....	rys. 1
2. ORZ etap nr 1 i 2	, skala 1:500.....	rys. 2
3. ORZ etap nr 1; 2	, skala 1:500 .....	rys. 3
4. ORZ etap nr 1	, skala 1:500 .....	rys. 4
5. ORZ etap nr 2.	, skala 1:500.....	rys. 5
6. Schemat objazdu	, skala 1:2500.....	rys. 6
7. Proj. znaku F-8	, skala 1:%.....	rys. 7
8. Proj. Znaku F-8	, skala 1:%.....	rys. 8
9. Skrzyż. Nr 1	, skala 1:500.....	rys. 9
10. Skrzyż. Nr 2	, skala 1:500 .....	rys.10
11. Skrzyż. Nr 3i4	, skala 1:500 .....	rys. 11
12. Skrzyż. Nr 5	, skala 1:500 .....	rys.12
13. Skrzyż. Nr 6	, skala 1:500 .....	rys.13







DT-D-II.8022.620.2018

Wrocław, 29-10-2018

Pan Stanisław Szymczuk

IRDRO

ul. Kwiska 5/7

54-210 Wrocław

### ZATWIERDZENIE nr 765 / 2018

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym /tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 ze zm./ oraz na podstawie § 3 oraz § 6 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 2017r. poz.784/

- zatwierdzam -

projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Poprawa dostępności komunikacyjnej w Gminie Trzebnica poprzez przebudowę skrzyżowania ulicy Milickiej, Roosevelta, Brodatego w Trzebnicy” – droga wojewódzka nr 340.

**Integralną część niniejszego zatwierdzenia stanowi opieczetowany projekt.**

**Zatwierdzoną organizację ruchu należy wprowadzić do dnia 31.12.2019 r.**

Zgodnie z § 12 ust. 1 w/w rozporządzenia jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

z up. MARSZAŁKA  
WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO  
*Artur Gulczyński*  
Marszałek Województwa Dolnośląskiego

#### Do wiadomości:

1. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
2. a/a

#### Klauzula informacyjna

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. informuję, że:

- 1) Administratorem Pani/ Pana danych jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego z siedzibą we Wrocławiu, ul. Wybrzeże J. Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław;
- 2) Inspektor Ochrony Danych, e-mail [inspektor@umwd.pl](mailto:inspektor@umwd.pl);

Sprawę prowadzi: Łukasz Dudek tel. (71)776-92-18, email: [lukasz.dudek@dolnyslask.pl](mailto:lukasz.dudek@dolnyslask.pl)

## KARTA UZGODNIENÍ

Nazwa zadania:

**„Przebudowa skrzyżowania ulic: Henryka Brodatego,  
Milickiej, Tadeusza Kościuszki, Franklina Roosevelta  
w Trzebnicy”**

Organizacja ruchu zastępczego

Gmina Trzebnica

Data	Treść uzgodnienia	Podpis
11. 05. 2018 r.	Projekt uzgodniono bez wzrostu.	<b>URZĄD MIEJSKI</b> w Trzebnicy <b>WYDZIAŁ TECHNICZNO-INWESTYCYJNY</b> pl. M. J. Piłsudskiego 1, 55-100 Trzebnica tel.: 071/312-06-11 do 12, fax 312-12-48

Starostwo Powiatowe w Trzebnicy  
Wydział Inwestycji i Pozyskiwania Funduszy  
55-100 Trzebnica, ul. Ks. Dz. W. Bochenka 2  
Tel. (71) 387-95-05 387-95-06, 387-95-18



Trzebnica, 22.05.2018 r.

LiPF.7120.103.2018

**IRDRO**  
**Stanisław Szymczuk**  
**Ul. Kwiska 5/7**  
**54-210 Wrocław**

Na podstawie art. 10, ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym /tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 128/ Starosta Powiatu Trzebnickiego **opiniuje pozytywnie** przedłożony projekt czasowej organizacji ruchu dla budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Kościuszki, Roosevelta, Milickiej i H. Brodatego, miejscowość i gmina Trzebnica.

Starosta



Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Wykonał : Andrzej Kozłowski



**DSDiK**

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

Wrocław, dnia 20.07.2018 r.

ZZ.8022.2.324.2018

**IRDRO**  
**Stanisław Szmyczuk**  
**ul. Kwiska 5/7**  
**54-210 Wrocław**

Dotyczy: wniosku z dnia 01.06.2018 r. (wpł. 01.06.2018 r.; projekt pobrany do poprawy i zwrócony 18.07.2018 r.)  
ws. opinii do projektu tymczasowej organizacji ruchu drogowego dla zadania pn.: „Poprawa dostępności komunikacyjnej w Gminie Trzebnica poprzez przebudowę skrzyżowania ulicy Milickiej, Roosevelta, Henryka Brodatego, Kościuszki w Trzebnicy” w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340.

Nawiązując do wniosku jak w temacie, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu opiniuje **pozytywnie** projekt tymczasowej organizacji ruchu drogowego dla zadania pn.: „Poprawa dostępności komunikacyjnej w Gminie Trzebnica poprzez przebudowę skrzyżowania ulicy Milickiej, Roosevelta, Henryka Brodatego, Kościuszki w Trzebnicy” w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 z następującymi spostrzeżeniami:

- poprawić czytelność tablic F-8, tj. uprościć schemat przedstawiony na tablicach; na (lub nad) tablicami F-8 wskazać co najmniej kierunek (strzałka i tekst) objazdu w danym miejscu (jak na tablicach F-9);
- na wszystkich tablicach F-9 stosować formułę „Objazd do...”
- rys. 3 – nie projektować tablicy F-9 za skrzyżowaniem;
- rys. 5 – wlot ul. Roosevelta zamknąć tablicą U-20b od strony tarczy ronda;
- w miarę możliwości wyznaczyć i zabezpieczyć tymczasowe ciągi piesze przez teren budowy.

Równocześnie DSDiK we Wrocławiu informuje, że projekt ten należy zatwierdzić u zarządzającego ruchem na drogach wojewódzkich, tj. Marszałka Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu. Projekt należy złożyć w czterech egzemplarzach.

Otrzymują:

1. Adresat
2. ZZ a/a

Sprawę prowadzi: Leszek Różewicz, tel. 71 39 17 192

e-mail: leszek.rozewicz@dodik.wroc.pl

Z-ca DYREKTORA  
ds. Zarządzania Infrastrukturą Drogową

Tadeusz Syoka

**KLAUZULA INFORMACYJNA**

1. Administratorem Danych Osobowych w Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei we Wrocławiu jest Dyrektor Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, adres: ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław, nr kontaktowy 71 39 17 100 w godzinach pracy DSDiK, tj. pomiędzy 7<sup>00</sup> a 15<sup>00</sup> od poniedziałku do piątku, email: kancelaria@dodik.wroc.pl.
2. Inspektor Ochrony Danych Osobowych Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu dostępny jest pod adresem email: iod@dodik.wroc.pl.
3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu przetwarza Twoje dane na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO w zw. z art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j., Dz. U. 2017 r., poz. 1260, z późn. zm.), w celu wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Dolnośląskiej Służbie Dróg i Kolei we Wrocławiu jakim jest opiniowanie projektów organizacji ruchu na drogach wojewódzkich.
4. Twoje dane osobowe mogą być udostępniane organom władzy publicznej oraz podmiotom wykonującym zadania publiczne lub działającym na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa.
5. Twoje dane osobowe będą przetwarzane przez okres niezbędny do realizacji celu, jakim jest wypełnienie obowiązków prawnych ciążących na DSDiK, a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. 2018 r., poz. 217, ze zm.).
6. Podanie danych osobowych jest wymogiem ustawowym. Niepodanie danych osobowych będzie skutkowało pozostawieniem sprawy bez rozpoznania (o ile przepis szczególny nie stanowi inaczej).
7. W związku z przetwarzaniem danych osobowych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO przysługują Ci następujące uprawnienia:
  - a. prawo dostępu do danych osobowych, w tym prawo do uzyskania kopii tych danych,
  - b. prawo do żądania sprostowania (poprawiania) danych osobowych - w przypadku, gdy dane są nieprawidłowe lub niekompletne, prawo do żądania ograniczenia przetwarzania danych osobowych,
  - c. prawo sprzeciwu wobec przetwarzania danych.
8. W przypadku uznania, iż przetwarzanie przez DSDiK Twoich danych osobowych narusza przepisy RODO, przysługuje Ci prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, adres: ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa.
9. Twoje dane nie będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany i nie będą profilowane.

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu  
ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław  
telefony kancelaria: 71 39 17 100-102 fax: 71 39 17 110  
e-mail: kancelaria@dodik.wroc.pl  
www.dodik.wroc.pl



# **OPIS TECHNICZNY**

**do projektu organizacji ruchu zastępczego  
dla zadania polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic:  
Henryka Brodatego, Milickiej, Tadeusza Kościuszki,  
Franklina Roosevelta w Trzebnicy**

## **1. Dane ogólne**

1. Inwestor: Gmina Trzebnica, Pl. Józefa Piłsudskiego 1, 55-100 Trzebnica
2. Obiekt: drogi publiczne
3. Branża: Inżynieria ruchu
4. Jednostka projektowa: Stanisław Szymczuk, ul. Sosnowa 29, 55-114 Ligota Piękna

## **2. Podstawa projektu**

1. Umowa z inwestorem na wykonanie prac projektowych.
2. Ustawa z dnia 7.07.1994- Prawo Budowlane (Dz.U.2017 poz.1332 z późn.zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.).
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.)
5. Mapa zasadnicza do celów projektowych w skali 1:500.
6. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania

## **3. Cel i przedmiot opracowania**

Celem niniejszego opracowania jest organizacja ruchu zastępczego przebudowy obszaru skrzyżowania ulic: T. Kościuszki, Milickiej, Roosevelta i H. Brodatego w Trzebnicy.

## **4. Charakterystyka drogi i warunków ruchu w układzie istniejącym.**

Obszar inwestycji obejmuje ulice: Milicką, H. Brodatego, T. Kościuszki i F. Roosevelta.

Jezdnie powyższych ulic są jezdniami o nawierzchni bitumicznej, szerokość jezdni wynosi 6,50- 7,50, stan nawierzchni jezdni jest dostateczny. Wzdłuż jezdni znajdują się chodniki. Brak jest istniejącego chodnika przy parkingu sklepów Dino i Media Expert.



Wejście na parking przy markecie DINO następuje bezpośrednio z istniejącego przejścia dla pieszych na DW 340 i istniejącego chodnika od centrum miasta .

Skrzyżowanie ulic H. Brodatego, Milickiej i Roosevelta w stanie obecnym nie posiada sygnalizacji świetlnej, jest skrzyżowaniem z wyspami kanalizującymi ruch na ul. H. Brodatego. Włączenie się do ruchu z ul. H. Brodatego , Roosevelta , Kościuszki obecnie jest bardzo utrudnione ze względu na istniejącą geometrię skrzyżowania . Ulice posiadają oświetlenie drogowe . Od strony centrum i odwrotnie ruch pojazdów ciężarowych w znacznym stopniu został ograniczony ze względu na oddanie do użytku drogi S-5 i przeniesienie ruchu tranzytowego na węzeł Nowy Dwór do Dk nr 15 zmodyfikowanym przebiegiem przez nowo powstałą ul. H. Brzoski .

Nie ma możliwości prowadzenia ruchu tranzytowego przez ul. Piwniczną z uwagi na istniejącą szerokość nawierzchni jezdni 4,5m jak i ograniczanie w ruchu dla pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t .

#### **5. Projektowane zmiany w organizacji ruchu tymczasowego .**

Ze względu na planowane roboty mające na celu przebudowę istniejącego skrzyżowania częściowo skanalizowanego na skrzyżowanie typu rondo koniczne jest wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu na czas robót . W celu wykonania budowy ronda wydzielono dwa obszary , na których można realizować roboty , przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu.

Dla sygnalizacji świetlnej sterującej ruchem wahadłowym w trakcie prowadzonych robót wyznaczono program sterujący wg załączonego schematu .

Program ten wykonawca dostosuje do występującego ruchu na drodze po jej uruchomieniu . W przypadku tworzenia się zatorów w godzinach szczytu pomiędzy godz. 14 i 16 wykonawca zobowiązany jest do ręcznego sterowania ruchem w celu zminimalizowania utrudnień w ruchu .

Przyjęto założenia ogólne do tymczasowej organizacji ruchu :

- \* do oznakowania tymczasowego używać znaków z grupy wielkości średniej zgodnych z obowiązującymi przepisami
- \* zapory i wygradzenia ustawiać na wysokości 1,1 m od nawierzchni
- \* oznakowanie poziome tymczasowe wykonywać farbą do poziomego znakowania dróg koloru żółtego
- \* wykonawca robót będzie dysponował co najmniej czterema pracownikami przeszkolonymi do kierowania ruchem na drogach posiadającymi stosowne świadectwo .





- \* dopuszcza się ręczne sterowanie ruchem na etapie wykonywania warstwy ścieralnej w obrębie skrzyżowania , w okresach związanych z przestawianiem znaków do kolejnych etapów robót oraz w czasie dostawy materiałów lub wywożenia materiałów z rozbiórki .
- \* na wyłączonej powierzchni z ruchu należy wykonać również roboty towarzyszące na sieciach w obrębie skrzyżowania .
- \* do realizacji kolejnego etapu można przechodzić po wykonaniu wszystkich prac przy realizacji etapu wcześniejszego .
- \*wprowadzana orz nie ogranicza dojazdu do DINO i MEDIA MARKT
- \* projektowana do wprowadzenia tymczasowa organizacja ruchu w obrębie skrzyżowania ul. Brodatego , Milickiej z Kościuszki i Roosevelta jest zgodna z istniejącą organizacją ruchu na pozostałych ciągach .

### 5.1 Etap nr 1

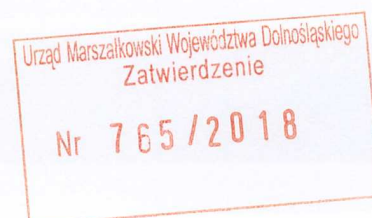
Podział prac wskazano na rysunku nr 4 . Zakłada się , że w tym etapie wykonane zostanie 80% planowanych robót . Przebudowa rozpocznie się od strony ul. Kościuszki i skrzyżowania z ul. Roosevelta oraz południowo- zachodniej części ul. H. Brodatego . Zostanie zamknięty wjazd na ul. Roosevelta i na ul. H. Brodatego w kierunku na Oleśnicę . Na ul. Kościuszki zostanie ograniczony ruch do jednego kierunku od ul. Milickiej w kierunku ul. Prusickiej . Na ul. Roosevelta ruch do przyległych hurtowni papierosów i armatury sanitarnej oraz na parking przy Trzebnickim Ośrodku Kultury może odbywać się od strony ul. Prusickiej . W trakcie realizacji robót ul. Roosevelta będzie ulicą „ślepą „ od strony przebudowywanego skrzyżowania.

Ruch pojazdów dla tego etapu będzie odbywał się na po pozostawionym jednym pasie ruchu od strony DINO .

W tym etapie ruch pojazdów planowany jest do przeprowadzenia wahadłowo przy sterowaniu sygnalizacją świetlną. Pozostawiony dla ruchu pas obsługuje główny kierunek pomiędzy drogą krajową nr 15 a drogą krajową S-5 oraz DW 340 przez istniejącą ul. H. Brzosi posiadającą jezdnię szerokości 7 m oraz obustronne chodniki ze jednostronną ścieżką rowerową

Na pozostałych kierunkach ruch pojazdów ciężarowych funkcjonuje jako lokalny do obsługi istniejących zakładów i hurtowni oraz służb komunalnych.

Miejscowy ruch pojazdów osobowych będzie odbywał się przez ul. Czereśniową oraz przez ul. H.. Brzosi i Prusicką oraz przez przyległą ul. Piwniczną i przeniesie się poza strefę ograniczania ruchu ze względu na prowadzone roboty.





Organicznie i utrudnienia w ruchu pieszych w etapie I powstaną ze względu na :

- zmniejszenie szerokości na istniejącym chodniku wzdłuż ul. Milickiej od strony ul. Roosevelta .
- przeniesieniu istniejącego przejścia dla pieszych na ul. Milickiej na ul. Kościuszki oraz wyznaczenie przejścia dla pieszych na ul. Milickiej za skrzyżowaniem z ul. Kościuszki
- wyznaczenie przejścia dla pieszych na ul. H. Brodatego przed wyjazdem z parkingu
- przejście dla pieszych od strony Milicza pozostaje bez zmian

Zmiana lokalizacji przejść dla pieszych wydłuży nieco drogę pieszym jednak pozostawi możliwość przejścia we wszystkich kierunkach .

Alternatywnie komunikacja pieszych może odbywać się przez plac pielgrzymkowy i przez ul. H. Pobożnego całkowicie poza strefą robót lub ul. Prusicką i ul. H. Brzowski . Taki kierunek wymuszają również istniejące centra Handlowe zlokalizowane przy ul. Prusickiej i ul. H. Brzowski jak Lidl , Biedronka czy Tesko .

**Dla realizacji etapu I zmienia się oznakowanie:**

**a/ na ul. Kościuszki** - wprowadza się ruch jednokierunkowy w kierunku od skrzyżowania z do ul. Milicką do skrzyżowania z ul. Prusicką ( rys nr 4) .

- na wlocie ul. Kościuszki wprowadza się znak D-3 droga jednokierunkowa oraz wyznacza się przejście dla pieszych D-6 i P-10 oraz . Natomiast od strony ul. Prusickiej należy wprowadzić znaki B-21 i B-22 zakaz skrętu w lewo i w prawo . Na wlocie w ul. Kościuszki wprowadzić znak B-2 zakaz wjazdu. Na wylocie ul. Kościuszki w kierunku ul. Milickiej wprowadzić znak C-8. Należy również dostosować znaki F- 8 oraz strzałki kierunkowe na ul. Prusickiej . Wprowadzane znaki pokazano na rys nr 3 .

- na ul. Milickiej przy skrzyżowaniu z ul. Kościuszki ( od strony centrum) wprowadza się znaki – znak C-4 nakazujący jazdę w lewo z ul. Milickiej w ul. Kościuszki do skrzyżowania z ul. Prusicką .

- D-6 +T-27 oraz poziome P-10 wyznaczające przejście dla pieszych na ul. Milickiej przy skrzyżowaniu z ul. Kościuszki .

- na istniejącym znaku F- 6 przy ul. Milickiej należy skreślić - wjazd w ul. Roosevelta ,

- na ul. Milickiej przed skrzyżowaniem z ul. Kościuszki wprowadza się znaki zakazu B-25 i B-33 (40km/h) i ostrzegawcze A-14 9 znaki pokazano na rys nr 4 )

- **b/ na ul. Bochenka** za skrzyżowaniem z ul. Daszyńskiego należy dostosować tablice kierunku z wykreśleniem kierunku Krotoszyn i Oleśnicą (rys nr 2) wprowadzając tablice F-9 wskazujące objazd do Krotoszyń i Oleśnicy na wprost w kierunku ul. H. Brzowski . Taką samą tablice F-9 należy umieścić również przed skrzyżowaniem z ul. Roosevelta (rys nr 2 i 3) .



Na ul. H. Brzoski istnieją tablice kierunkowe wskazujące właściwe kierunki jazdy dla tych miejscowości .

**c/** na ul. Prusickiej przed i za skrzyżowaniem z ul. Roosevelta i Konopnickiej należy umieścić znaki informacyjne D-4b i D-4c informujące o „ślepej” ulicy Roosevelta . Na istniejącym znaku F-6 od str. północnej „skreślić” kierunki ograniczające wjazd w ul. Kościuszki i ul. Milicką ( rys nr 3)

**d/** na ul. Milickiej od strony Milicza wprowadza się znaki informacyjne D-3 , ostrzegawcze A-29 + tab. T-18b i A-14 i zakazu B-25 i B-33 40km/h .

Na początku linii krawędziowej P-7d wprowadza się tymczasową sygnalizację świetlną do sterowania ruchem wahadłowym .

W kierunku jazdy do Milicza wprowadza się znak ostrzegawczy A-20 informujący o wyjeździe z odcinka jednokierunkowego na odcinek dwukierunkowy .

**e/** na ul. H. Brodatego wprowadza się znaki zakazu B-25 zakaz wyprzedzania +B-33 (40km/h) znaki ostrzegawcze A-14 roboty na drodze i A-29 sygnalizacja świetlna , a za wjazdem do DINO oraz za lewoskrętem na parking wprowadza się sygnalizację świetlną do sterowania ruchem wahadłowym .

W kierunku jazdy do Oleśnicy wprowadza się znak ostrzegawczy A-20 informujący o wyjeździe z odcinka jednokierunkowego na odcinek dwukierunkowy ( rys nr 4 )

Prze przeprowadzeniu ruchu przez skrzyżowanie na dalszym odcinka ruch odbywa się wg istniejącej organizacji ruchu na ogólnych zasadach .

#### **f/ oznakowanie poziome tymczasowe**

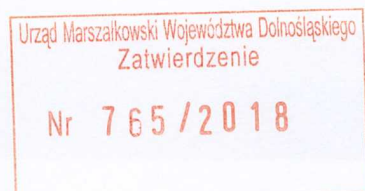
Oznakowanie poziome tymczasowe należy wprowadzić przez wykonanie linii poziomych w kolorze żółtym przez usunięcie lub wykreślenie istniejącego oznakowanie poziomego .

Wykreślenia oznakowania poziomego w celu możliwości śledzenia zmian dla poszczególnych etapów zostały wykonane różnymi kolorami opisanymi w legendzie do rysunku .

Wprowadzane oznakowanie poziome musi być w korelacji z wprowadzanymi wygradzzeniami dla każdego z etapów . Wprowadzone oznakowanie poziome pokazane i opisane zostało rysunkach .

#### **II) oznakowanie poziome:**

- P-1c – linia pojedyncza przerywana - wydzielająca
- P-1e – linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka
- P-2a – linia pojedyncza ciągła – wąska
- P-4 – linia podwójna ciągła
- P-7a – linia krawędziowa - przerywana wąska
- P-7d – linia krawędziowa - ciągła wąska





- P-10 – przejście dla pieszych
- P-13 – linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów
- P-14 – linia warunkowa złożona z prostokątów
- P-21 – powierzchnie wyłączone z ruchu
- strzałki - P-8a, P-8d, P-8d

Oznakowanie poziome dla tego etapu modyfikuje i dostosowuje istniejące oznakowanie poziome do ograniczeń wprowadzonych ze względu na wyłączenia powierzchni skrzyżowania do wykonania robót.

Lokalizację wdrażanego oznakowania docelowego pokazano na rysunkach.

## 5.2 Etap nr 2.

W etapie nr 2 planuje się realizację prac związanych z wykonaniem robót w obrębie czynnego pasa ruchu w etapie nr 1 oraz na części ul. Roosevelta w zakresie włączenia prac w istniejący układ drogi. Podobnie w etapie tym do dokończenia pozostają prace na skrzyżowaniu Milickiej i ul. Kościuszki, które nie mogły być wykonane w etapie nr 1 ze względu na konieczność prowadzenia ruchu pieszych. W drugim etapie organizuje się ruch w sposób następujący:

- Ograniczenia w ruchu wprowadzone na etapie nr 1 w wyznaczeniu przejazdu z centrum miasta w kierunku Oleśnicy w na ul. Bochenka, Prusickiej wyznaczające objazd w kierunku ul. H. Brzosi pozostają nadal jak w etapie I.

- ruch pieszych i wprowadzone przejścia dla pieszych w etapie nr 1 pozostają nadal.

Ruch pieszych wzdłuż ul. Milickiej w kierunku ul. Kościuszki prowadzony jest po wykonanym w etapie I chodniku podobnie jak wzdłuż Milickiej w kierunku ul. Brodatego i wyznaczonego przejścia dla pieszych do DINO.

Zmianie ulega prowadzenie ruchu pojazdów przez strefę robót na kierunku DW 340 i do skrzyżowania z ul. H. Brzosi - DK-15.

Ruch prowadzi się wahadłowo przez wykonany wcześniej fragment ronda i wysepek (rys nr 5) Zmiany w oznakowaniu pionowym polegają na:

- dla kierunku od strony Milicza - usunięciu Tabliczki T-18b pozostawienie samego znaku A-29, usunięciu linii poziomej P-7d oraz zapory U-3d.

- dla kierunku od strony Oleśnicy pod znakiem A-29 należy wprowadzić znak T-18b, wprowadzić linię krawędziową P-7d, od strony najazdu ustawić znaki U-3e +Tabl. Przejście drugą stroną ulicy ze znak B-41 zakaz ruchu pieszych.

- za skrzyżowaniem z ul. Kościuszki nad istniejącym znakiem B-36 umieścić znak A-20 informujący o wjeździe na odc. drogi o dwukierunkowym ruchu



W etapie 2 wyłącza się z ruchu cały pas użytkowany wcześniej łącznie z przyległym terenem przed placem DINO do wykonania brakującego chodnika.

#### **6. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Planowany termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu III- IV kw. 2018 r.

#### **7. Uwagi ogólne.**

- Teren prowadzonych prac należy oznakować zgodnie z instrukcją oznakowania robót w pasie drogowym a zarazem zgodnie z zatwierdzonymi projektami ruchu zastępczego dla poszczególnych etapów robót.
- Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z zasadami BHP.
- Po wykonaniu wszystkich robót budowlanych przed usunięciem oznakowania tymczasowego należy wprowadzić oznakowanie docelowe pionowe i poziome wg projektu docelowej organizacji ruchu .
- Po wprowadzeniu oznakowania docelowego i komisijnym odbiorze , można dopuścić ruch po rondzie .
- Za właściwe wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu , jej zgodne z projektem i zatwierdzeniem utrzymanie na każdym etapie , usunięcie tymczasowej organizacji ruchu odpowiada wykonawca robót drogowych .

Opracował:

mgr inż. Stanisław Szymczuk





## ***Sygnalizacja wahadłowa – opis***

Dla potrzeb tymczasowej organizacji ruchu w ramach przebudowy skrzyżowania ulic Brodatego, Milickiej, Kościuszki i Roosevelta w Trzebnicy.

### **Podstawa opracowania:**

- a) Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach, Dz.U. Rzeczypospolitej Polskiej załącznik do nru 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003r-; (załączniki 1-4 do ww. rozporządzenia).
- b) Zlecenie inwestora tj. Gmina Trzebnica; pl. Piłsudskiego 1; 55-100 Trzebnica
- c) Pomiary natężenia ruchu – 06.02 2018r.

### **1. Program P1 – dotyczy Etapu nr 1**

#### **1.1. Przyjęte założenia.**

- prędkość ewakuacji  $v_e = 40 \text{ km/h} = 11,1 \text{ m/s}$
- droga ewakuacji  $s_e = \text{max. } 149,0 \text{ m}$
- wartość wydłużająca drogę ewakuacji  $l_p = 14 \text{ m}$
- czas ewakuacji  $t_e = (149 \text{ [m]} + 14 \text{ [m]} / 11,1 \text{ [m/s]}) = 15 \text{ s}$
- droga dojazdu  $s_d = 0 \text{ m}$
- prędkość dojazdu  $v_d = 40 \text{ km/h}$
- czas dojazdu  $t_d = 0 \text{ s}$
- czas żółty  $t_z = 3 \text{ s}$
- minimalny czas między zielony  $t_{\min} = t_e - t_d + t_z = 15 - 0 + 3 = 18 \text{ s}$

#### **1.2. Sterownik sygnalizacji.**

Sterownik spełniający wymogi Rozporządzenia jak w pkt. 1.

#### **1.3. Grupy nadzorowane**

Grupami nadzorowanymi objęto wszystkie grupy zaprojektowanej sygnalizacji tj. K1 i K2.

#### **1.4. Sygnalizatory**

Zaprojektowano sygnalizatory kołowe S1 (trójkomorowe sygnal ogólny) o średnicy soczewek  $\varnothing 300 \text{ mm}$ .





### 1.5. Programy sygnalizacji

Zaprojektowano program podstawowy P1 o długości cyklu 120 s, programy START i STOP dla początku i końca pracy sygnalizacji (každorazowo włączenie sygnalizacji powinno być rozpoczęte programem START a wyłączenie poprzedzone programem STOP). W przypadku awarii sygnalizacji powinien być nadawany sygnał żółty pulsujący .

### 1.6. Sprawdzenie przepustowości

Ocenę przepustowości wlotów dla sygnalizacji wahadłowej wykonano metodą średnich odstępów czasowych.

#### 1.6.1. Dane wyjściowe

N1 = 307 E/h – natężenie ruchu na wlocie K1 (wlot F ul. Brodatego)

N2 = 385 E/h – natężenie ruchu na wlocie K2 (wlot E ul. Milicka)

Pomiaru dokonano w dniu 06.02.2015r. – przyjęto większe wartości ze szczytu popołudniowego 15.15 – 16.15,

T= 120s – długość cyklu sygnalizacji

G = 42s - długość sygnału zielonego grup K-1 i K2

#### Natężenie nasycenia

$$S = [S_0 + 200 \times (w - 3,5) - 30 \times \delta_i \times i] \times \frac{1}{1 + u_c} \quad [P/hz],$$

gdzie:

S0 – wyjściowe natężenie nasycenia dla warunków idealnych S0=1900 [E/hz],

w – szerokość pasa ruchu [m],

$\delta_i$  – wskaźnik kierunku pochylenia,  $\delta_i=1$  dla wlotu położonego na wzniesieniu,  $\delta_i=0$  dla wlotu położonego na spadku,

i – średnie pochylenie wlotu na odcinku ustawiania się kolejki pojazdów [%]

$u_c$  – udział pojazdów ciężkich w ruchu [-].

$$S = [1900 + 200 \times (3,0 - 3,5) - 30 \times 0 \times 0,01] \times \frac{1}{1 + 0,06} = 1698$$

#### Przepustowość wlotu Cj

$$C_j = S_j \times \frac{G_e}{T} \quad [P/h],$$

gdzie:

Sj – natężenie nasycenia pasa ruchu [P/hz],

Ge – efektywny sygnał zielony [s] Ge=G+Ż-2,

T – długość cyklu sygnalizacji [s].

$$C = 1698 \times \frac{43}{120} = 608$$



### Przepustowość praktyczna

$$C_{pj} = X_d \cdot C_j \text{ [P/h]},$$

$$C_p = 0,85 \cdot 608 = 516 \text{ [P/h]},$$

### Rezerwa przepustowości

$$\Delta C_{pj} = C_{pj} - Q_j \text{ [P/h]}$$

$$\Delta C_p = 516 - 385 = 131 \text{ [P/h]}$$

### Średnie straty czasu na pojazd

$$\bar{d} = \frac{T(1 - G_e/T)^2}{2[1 - (G_e/T)X]} + \frac{X^2}{2q(1-X)} - 0,65 \left( \frac{T}{q^2} \right)^{0,33} X^{2+5(G_e/T)} \quad [\text{s/P}]$$

gdzie:

$q = \frac{Q}{3600}$  jest przepustowością wyrażoną w [P/s] a reszta oznaczeń jak poprzednio.

**Średnie straty czasu na pojazd wynoszą  $d = 60,8 \text{ s/P}$**

**Dla takiego wskaźnika poziom swobody ruchu PSR określa się jako :**

### **III- PRZECIĘTNY**

$$45,1 < d < 80,0$$

### 1. Program P2 – dotyczy Etapu nr 2

#### **1.1. Przyjęte założenia.**

- prędkość ewakuacji  $v_e = 40 \text{ km/h} = 11,1 \text{ m/s}$
- droga ewakuacji  $s_e = \text{max. } 172,0 \text{ m}$
- wartość wydłużająca drogę ewakuacji  $l_p = 14 \text{ m}$
- czas ewakuacji  $t_e = (172 \text{ [m]} + 14 \text{ [m]} / 11,1 \text{ [m/s]}) = 17 \text{ s}$
- droga dojazdu  $s_d = 0 \text{ m}$
- prędkość dojazdu  $v_d = 40 \text{ km/h}$
- czas dojazdu  $t_d = 0 \text{ s}$
- czas żółty  $t_z = 3 \text{ s}$
- minimalny czas między zielony  $t_{\min} = t_e - t_d + t_z = 17 - 0 + 3 = 20 \text{ s}$

#### **1.2. Sterownik sygnalizacji.**





Sterownik spełniający wymogi Rozporządzenia jak w pkt. 1.

### 1.3. Grupy nadzorowane

Grupami nadzorowanymi objęto wszystkie grupy zaprojektowanej sygnalizacji tj. K1 i K2.

### 1.4. Sygnalizatory

Zaprojektowano sygnalizatory kołowe S1 (trójkomorowe, sygnał ogólny) o średnicy soczewek  $\varnothing$  300mm.

### 1.5. Programy sygnalizacji

Zaprojektowano program podstawowy P1 o długości cyklu 140 s, programy START i STOP dla początku i końca pracy sygnalizacji (każdorazowo włączenie sygnalizacji powinno być rozpoczęte programem START a wyłączenie poprzedzone programem STOP). W przypadku awarii sygnalizacji powinien być nadawany sygnał żółty pulsujący.

### 1.6. Sprawdzenie przepustowości

Ocenę przepustowości wlotów dla sygnalizacji wahadłowej wykonano metodą średnich odstępów czasowych.

#### 1.6.1. Dane wyjściowe

N1 = 307 E/h – natężenie ruchu na wlocie K1 (wlot F ul. Brodatego)

N2 = 385 E/h – natężenie ruchu na wlocie K2 (wlot E ul. Milicka)

Pomiaru dokonano w dniu 06.02.2015r. – przyjęto większe wartości ze szczytu popołudniowego 15.15 – 16.15,

T = 140s – długość cyklu sygnalizacji

G = 50s – długość sygnału zielonego grup K-1 i K2

#### Natężenie nasycenia

$$S = [S_0 + 200 \times (w - 3,5) - 30 \times \delta_i \times i] \times \frac{1}{1 + u_c} \quad [P/hz],$$

gdzie:

S0 – wyjściowe natężenie nasycenia dla warunków idealnych S0=1900 [E/hz],

w – szerokość pasa ruchu [m],

$\delta_i$  – wskaźnik kierunku pochylenia,  $\delta_i=1$  dla wlotu położonego na wzniesieniu,  $\delta_i=0$  dla wlotu położonego na spadku,

i – średnie pochylenie wlotu na odcinku ustawiania się kolejki pojazdów [%]

$u_c$  – udział pojazdów ciężkich w ruchu [-].

$$S = [1900 + 200 \times (3,0 - 3,5) - 30 \times 0 \times 0,01] \times \frac{1}{1 + 0,06} = 1698$$



### Przepustowość wlotu $C_j$

$$C_j = S_j \times \frac{G_e}{T} \quad [\text{P/h}],$$

gdzie:

$S_j$  – natężenie nasycenia pasa ruchu [P/hz],

$G_e$  – efektywny sygnał zielony [s]  $G_e = G + \dot{Z} - 2$ ,

$T$  – długość cyklu sygnalizacji [s].

$$C = 1698 \times \frac{50}{140} = 606$$

### Przepustowość praktyczna

$$C_{pj} = X_d \cdot C_j \quad [\text{P/h}],$$

$$C_p = 0,85 \cdot 606 = 515 \quad [\text{P/h}],$$

### Rezerwa przepustowości

$$\Delta C_{pj} = C_{pj} - Q_j \quad [\text{P/h}]$$

$$\Delta C_p = 515 - 385 = 130 \quad [\text{P/h}]$$

### Średnie straty czasu na pojazd

$$\bar{d} = \frac{T(1 - G_e/T)^2}{2[1 - (G_e/T)X]} + \frac{X^2}{2q(1-X)} - 0,65 \left( \frac{T}{q^2} \right)^{0,33} X^{2+5(G_e/T)} \quad [\text{s/P}]$$

gdzie:

$$q = \frac{Q}{3600} \text{ jest przepustowością wyrażoną w [P/s] a reszta oznaczeń jak poprzednio.}$$

**Średnie straty czasu na pojazd wynoszą  $d = 60,1$  s/P**

**Dla takiego wskaźnika poziom swobody ruchu PSR określa się jako :**

### **III- PRZECIĘTNY**

$$45,1 < d < 80,0$$

**UWAGI:**

Z uwagi na dłuższą drogę ewakuacji, dla programu P2 przyjęto wydłużenie cyklu o 20 s (120+20) – w celu osiągnięcia podobnej przepustowości i poziomu swobody ruchu jak w programie P1





PROGRAM P1 DOTYCZY ETAPU NR 1

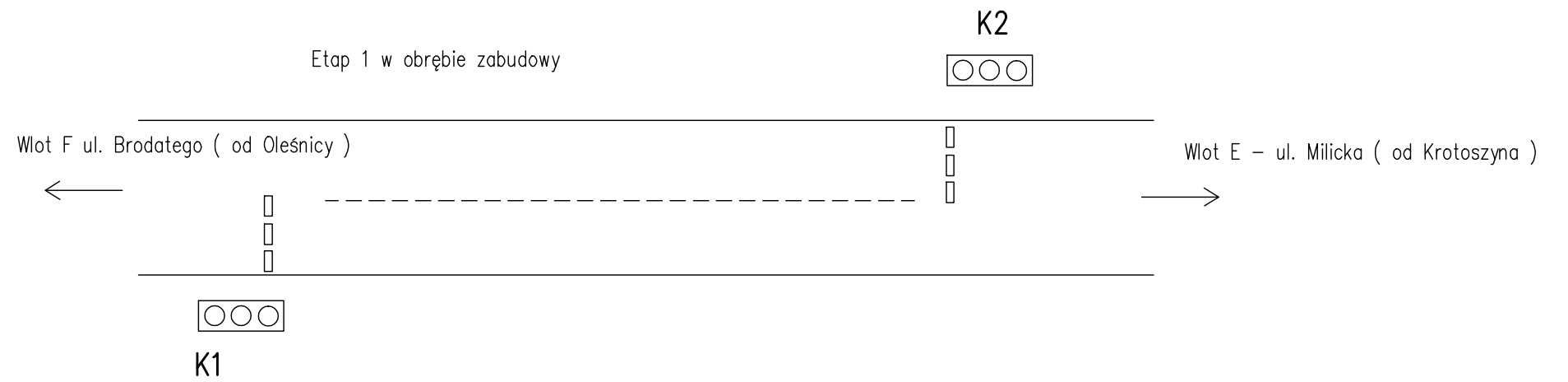
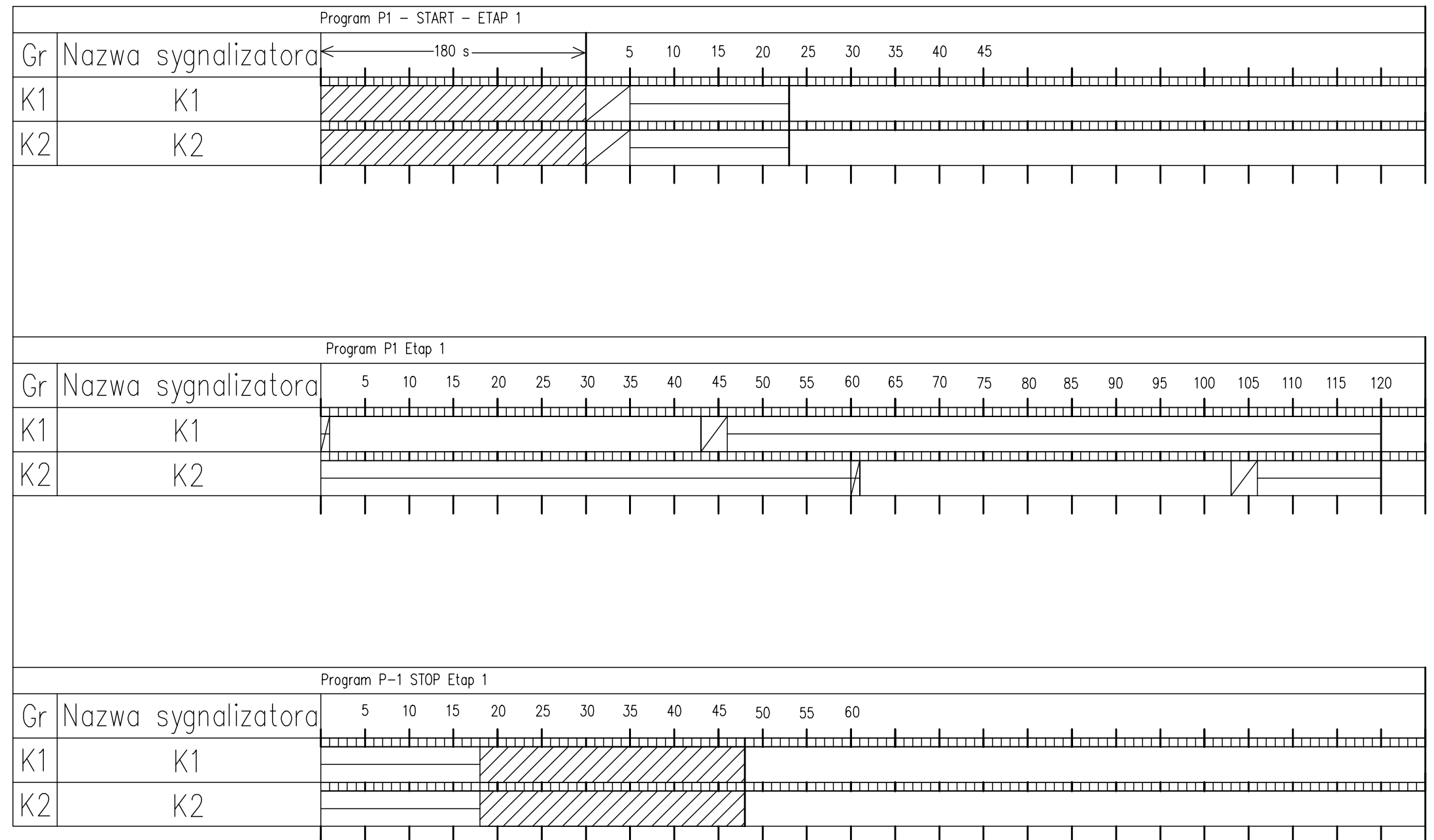


Tabela kolizji i minimalnych  
czasów między zilonych

Grupa	K1	K2
K1	X	18
K2	18	X



PROGRAM P2 DOTYCZY ETAPU NR 2

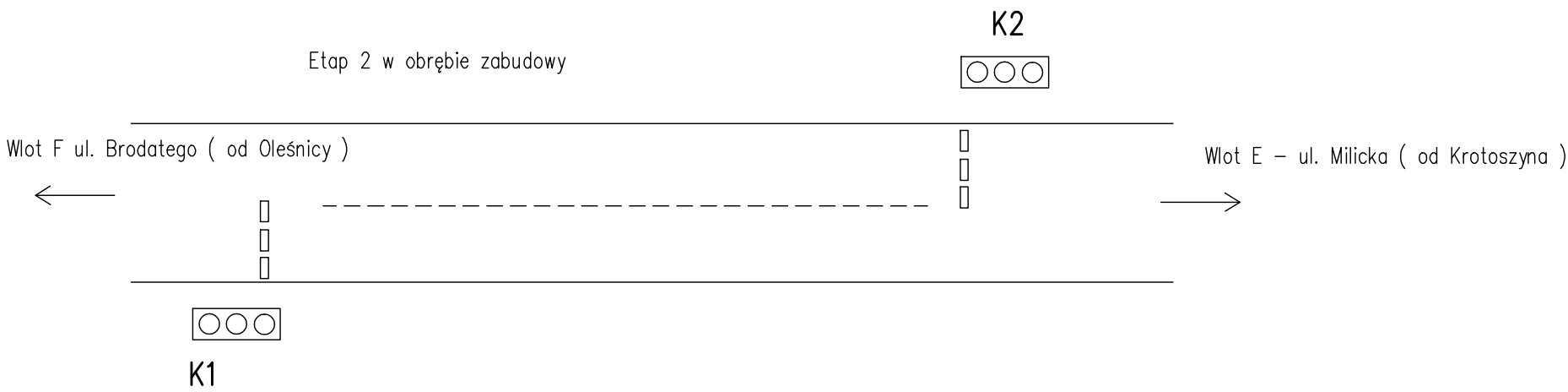
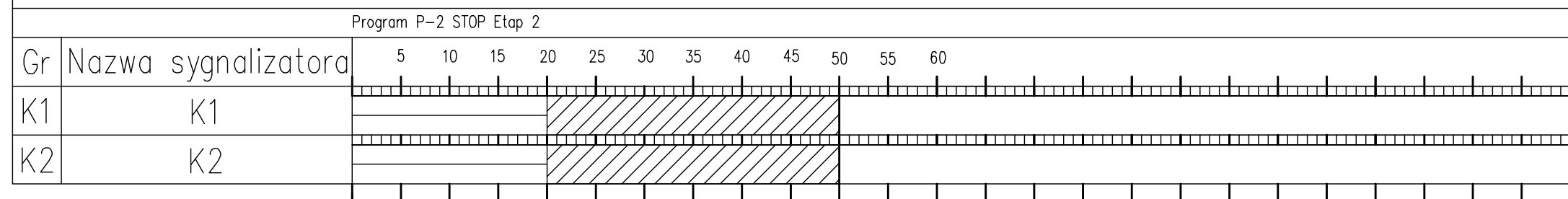
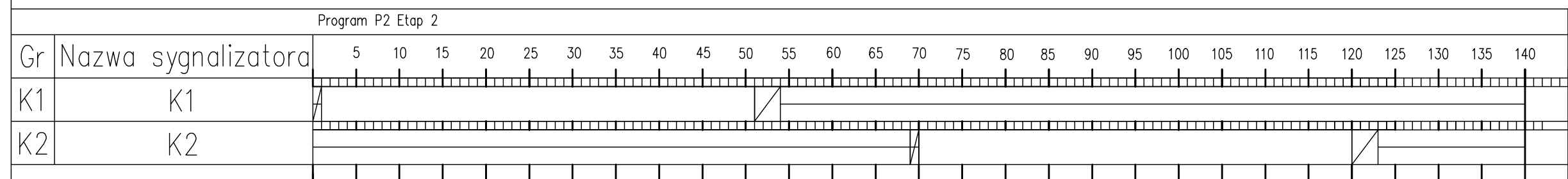
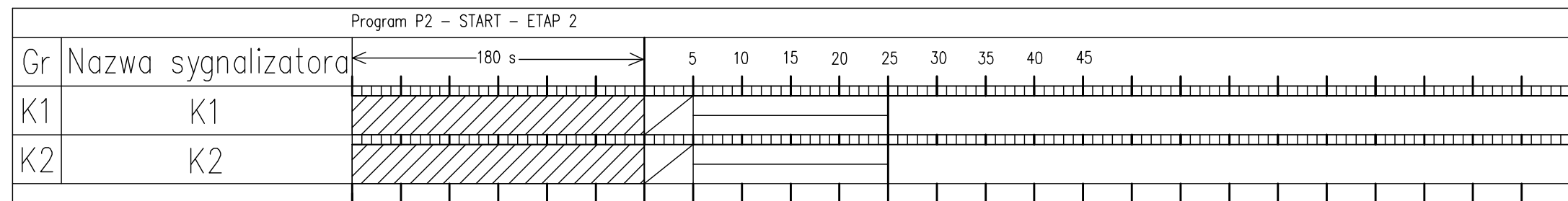
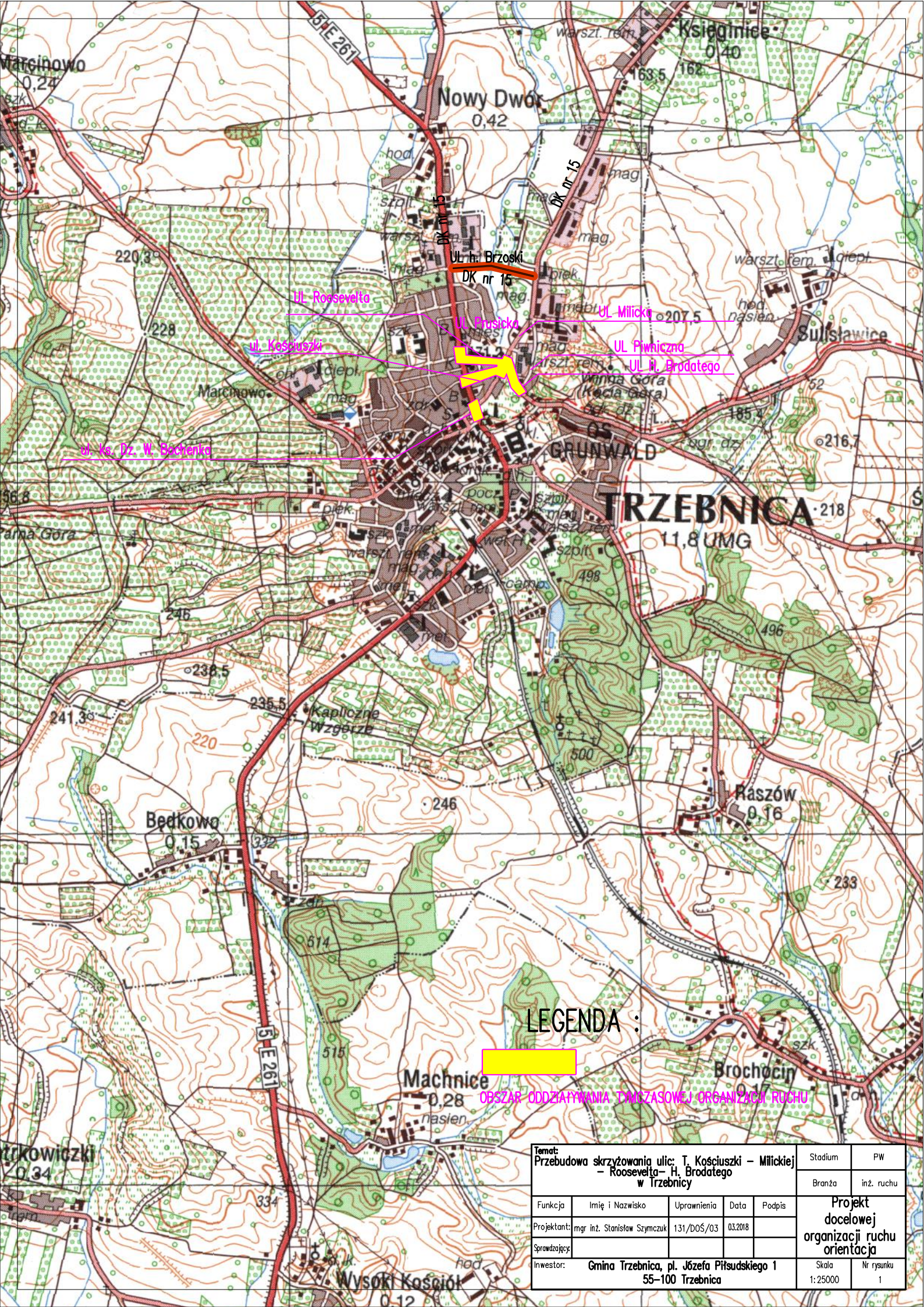


Tabela kolizji i minimalnych  
czasów między zilonych

Grupa	K1	K2
K1	X	20
K2	20	X





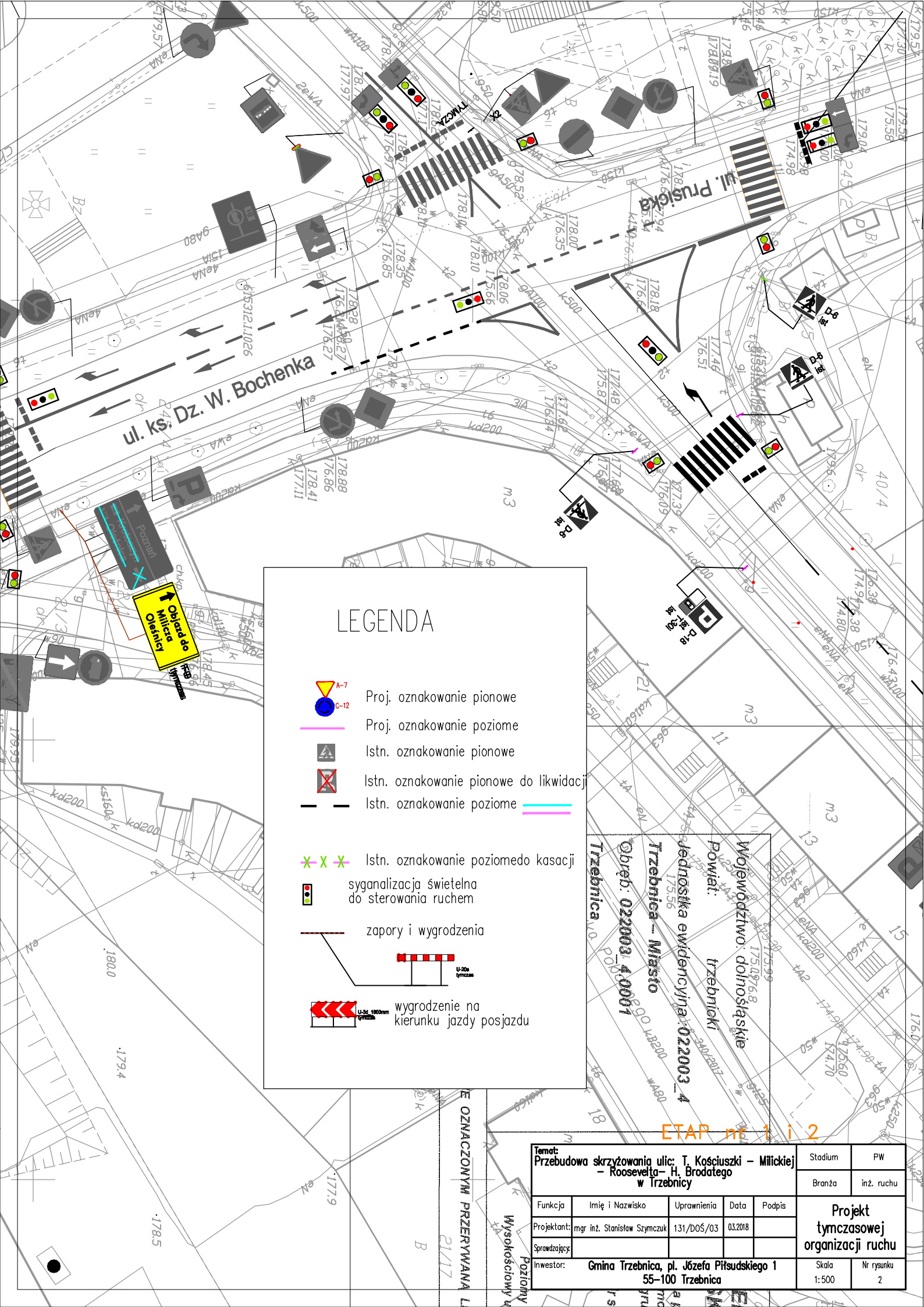


# LEGENDA :

OPISZAR ODDZIAŁYWANIA TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: T. Kościuski – Miłockiej – Roosevelta – H. Brodatego w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	inż. ruchu
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt docelowej organizacji ruchu orientacja	
Projektant:	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018			
Sprawdzający:						
Inwestor:	Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55-100 Trzebnica				Skala 1:25000	Nr rysunku 1





ul. ks. Dz. W. Bochenka

ul. Prusicka

# LEGENDA

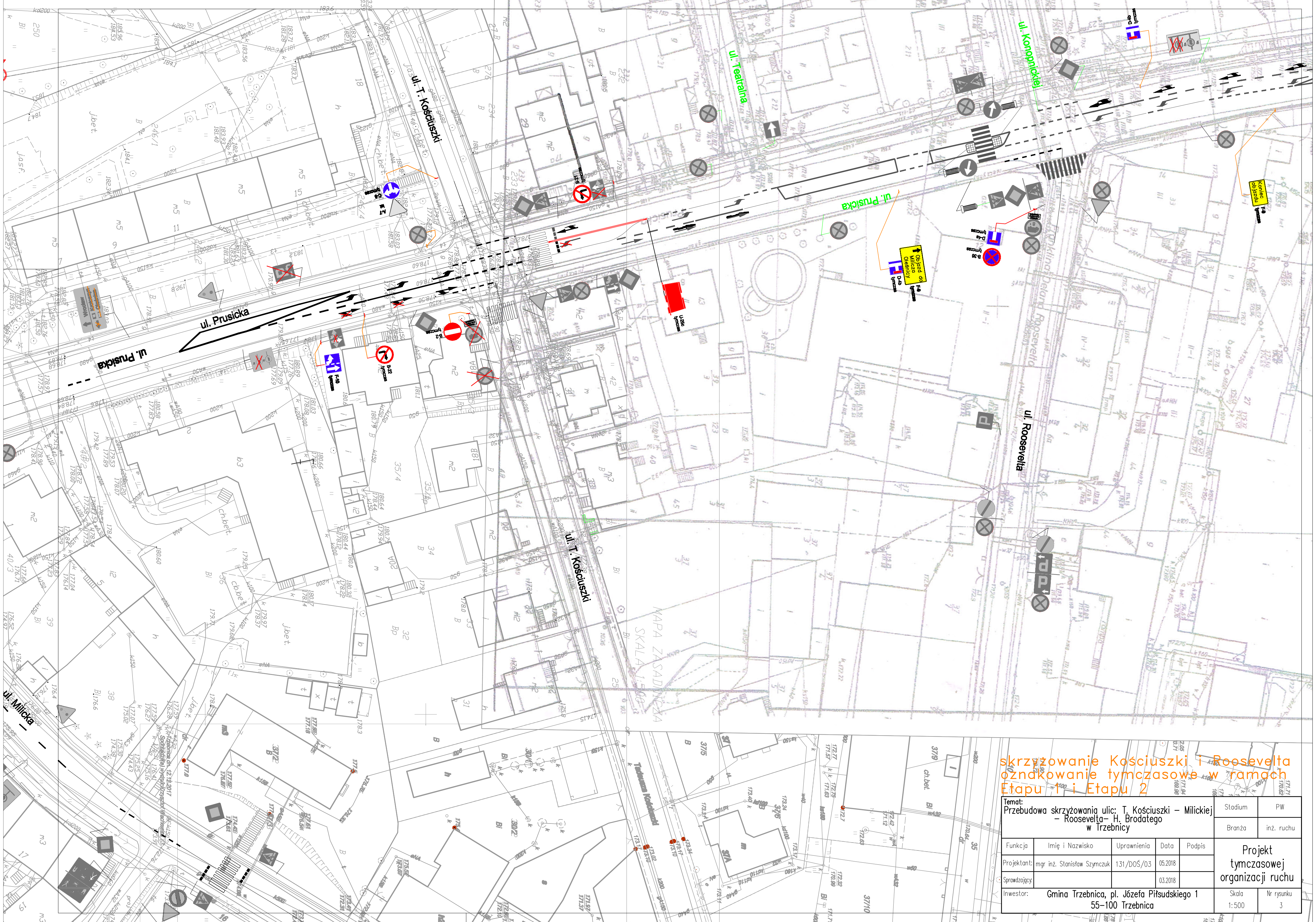
- A-7 Proj. oznakowanie pionowe
- C-12 Proj. oznakowanie poziome
- Istn. oznakowanie pionowe
- Istn. oznakowanie pionowe do likwidacji
- Istn. oznakowanie poziome
- Istn. oznakowanie poziomo do kasacji
- sygnalizacja świetlna do sterowania ruchem
- zapory i wygradzenia
- wygradzenie na kierunku jazdy pojazdów

Mojewództwo: dolnośląskie  
Powiat: trzebnicki  
Jednostka ewidencyjna: 022003\_4  
Trzebnica - Miasto  
Obręb: 022003\_4.0001  
Trzebnica

ETAP nr 1 i 2

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: T. Kościuszki – Miłickiej – Roosevelt – H. Brodatego w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	inż. ruchu
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt tymczasowej organizacji ruchu	
Projektant:	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018			
Sprawdzający:						
Investor:	Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55-100 Trzebnica				Skala 1:500	Nr rysunku 2

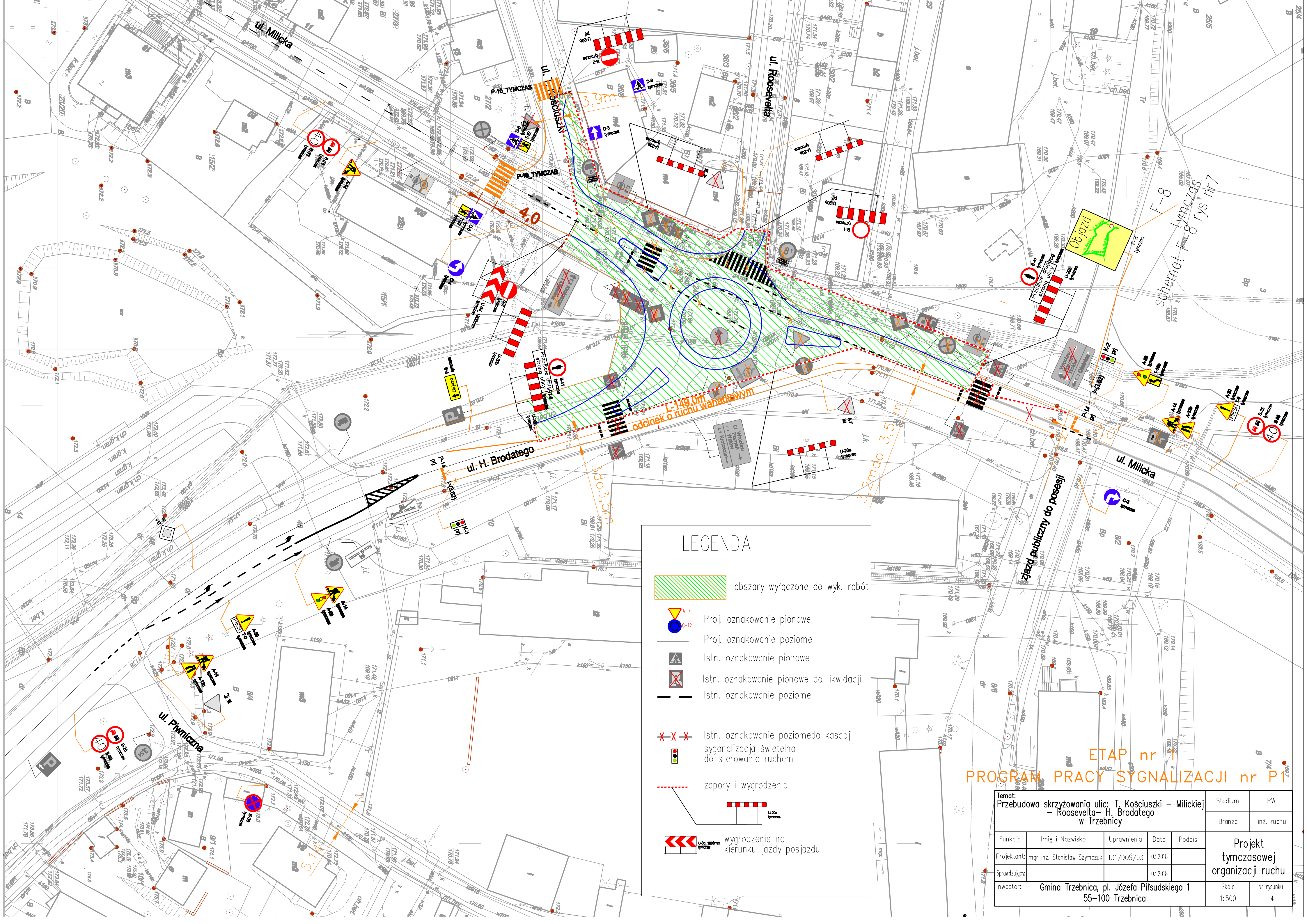




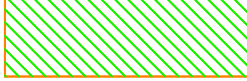





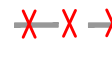



skrzyżowanie Kościuszki i Roosevelta  
oznakowanie tymczasowe w ramach  
Etapu 1 i Etapu 2

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: T. Kościuszki – Miłkiewicz – Roosevelta – H. Brodatego w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	inż. ruchu
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt tymczasowej organizacji ruchu	
Projektant:	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOS/03	05.2018			
Sprawdzający:			03.2018			
Investor:	Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55–100 Trzebnica					
					Skala 1: 500	Nr rysunku 3





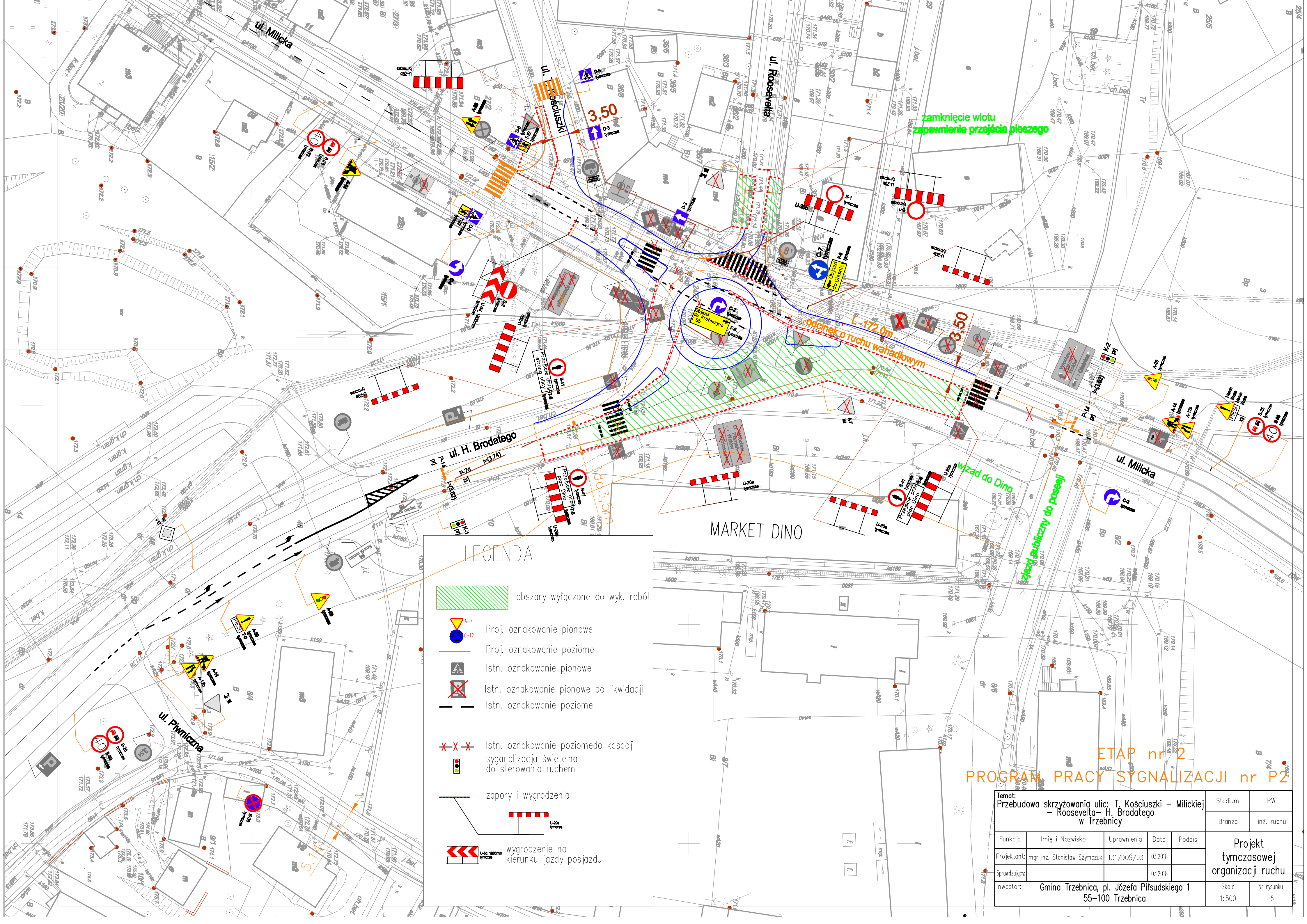
## LEGENDA

-  obszary wyłączone do wyk. robót
-  A-7 Proj. oznakowanie pionowe
-  C-12 Proj. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie pionowe
-  Istn. oznakowanie pionowe do likwidacji
-  Istn. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie poziomodo kasacji
-  sygnalizacja świetlna do sterowania ruchem
-  zapory i wygradzenia
-  wygradzenie na kierunku jazdy posjazdu

## ETAP nr 1 PROGRAM PRACY SYGNALIZACJI nr P1

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: T. Kościuszki – Milickiej – Roosevelta– H. Brodatego w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	inż. ruchu
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt tymczasowej organizacji ruchu	
Projektant:	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018			
Sprawdzający:			03.2018			
Inwestor:	Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55-100 Trzebnica				Skala 1: 500	Nr rysunku 4





LEGENDA

obszary wyłączone do wyk. robót

Proj. oznakowanie pionowe

Proj. oznakowanie poziome

Istn. oznakowanie pionowe

Istn. oznakowanie pionowe do likwidacji

Istn. oznakowanie poziome

Istn. oznakowanie poziomodo kasacji

sygnalizacja świetlna do sterowania ruchem

zapory i wygradzenia

wygradzenie na kierunku jazdy pojazdu

ETAP nr 2

PROGRAM PRACY SYGNALIZACJI nr P2

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: T. Kościuszki – Milickiej – Roosevelta– H. Brodatego w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	inż. ruchu
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt tymczasowej organizacji ruchu	
Projektant:	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018			
Sprawdzający:			03.2018			
Inwestor:	Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55–100 Trzebnica				Skala 1: 500	Nr rysunku 5





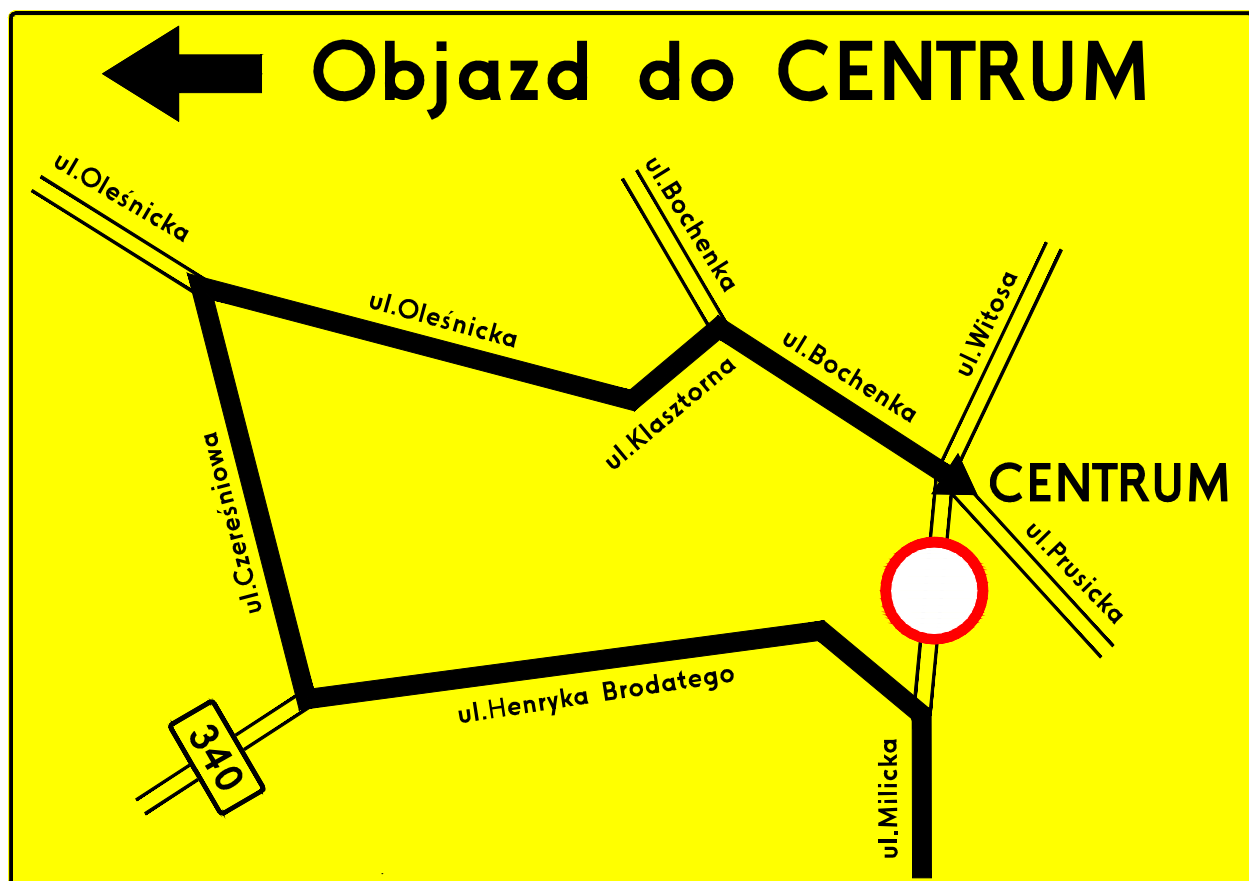
**Temat:**  
Przebudowa skrzyżowania ulic: T. Kościuszki – Milickiej  
– Roosevelta – H. Brodatego  
w Trzebnicy

Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis
Projektant:	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018	
Sprawdzający:				
Inwestor:	Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55-100 Trzebnica			

Stadium	PW
Branża	inż. ruchu

Projekt tymczasowej organizacji ruchu schemat objazdu	
Skala	Nr rysunku
%	5





F-8  
TYMCZASOWY

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: Henryka Brodatego, Milickiej, Tadeusza Kościuszki, Franklina Roosevelta w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	drogi
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt tymczasowej organizacji ruchu - projekt znaku F-8	
Projektant: (b.drogowa)	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018	<i>AS</i>		
Inwestor: Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55-100 Trzebnica					Skala	Nr rysunku
					-	7



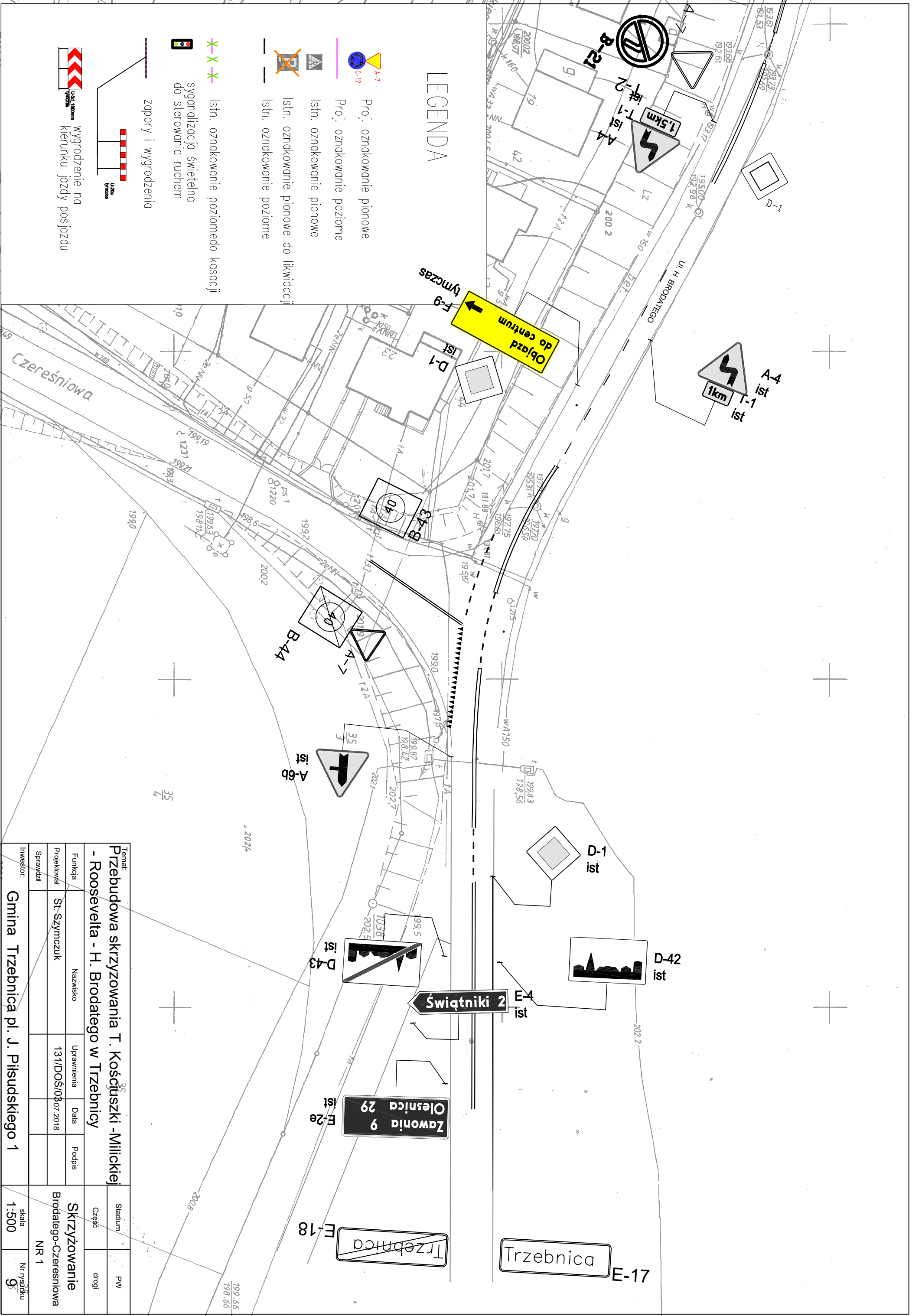
## F-8 TYMCZASOWY

Schemat objazdu do Krotoszyna, Milicza i Oleśnicy.

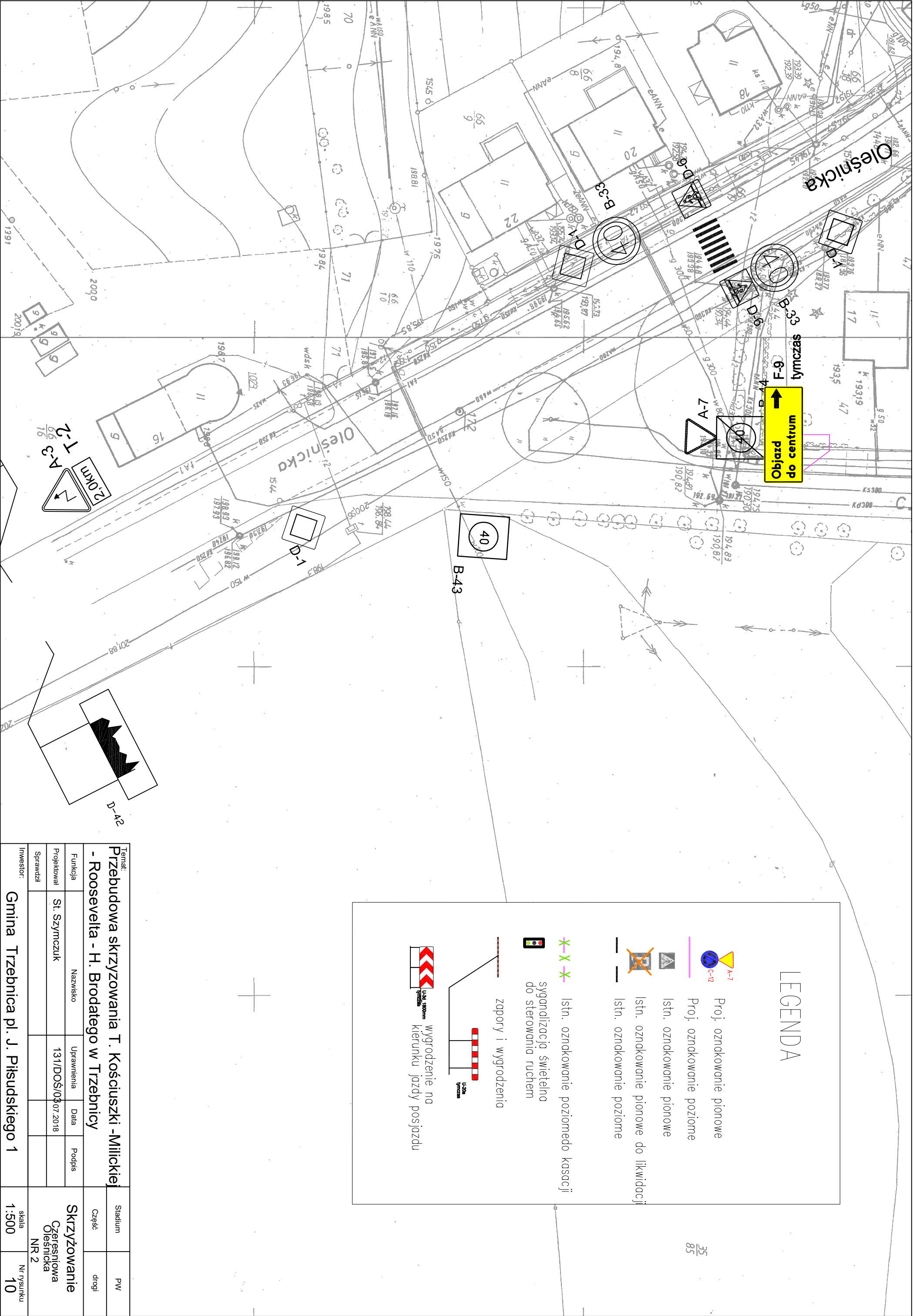
UWAGA: Ustawić wg rys nr 2 na ul. ks.Bochenka

Temat: Przebudowa skrzyżowania ulic: Henryka Brodatego, Milickiej, Tadeusza Kościuszki, Franklina Roosevelta w Trzebnicy					Stadium	PW
					Branża	drogi
Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Projekt tymczasowej organizacji ruchu - projekt znaku F-8	
Projektant: (b.drogowa)	mgr inż. Stanisław Szymczuk	131/DOŚ/03	03.2018			
Inwestor: Gmina Trzebnica, pl. Józefa Piłsudskiego 1 55-100 Trzebnica					Skala	Nr rysunku
					-	8






























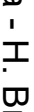

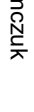

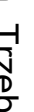






Temat:				Stadium	PW
Przebudowa skrzyżowania T. Kościuszki - Miłickiej - Roosevelta - H. Brodatego w Trzebnicy				Część	drogi
Funkcja	Nazwisko	Uprawnienia	Data	Skrzyżowanie Brodatego-Czeresniowa NR 1	
Projektował	St. Szymczuk	131/DOŚ/03.07.2018			
Sprawdził					
Inwestor:				skala	Nr rysunku
Gmina Trzebnica pl. J. Piłsudskiego 1				1:500	9

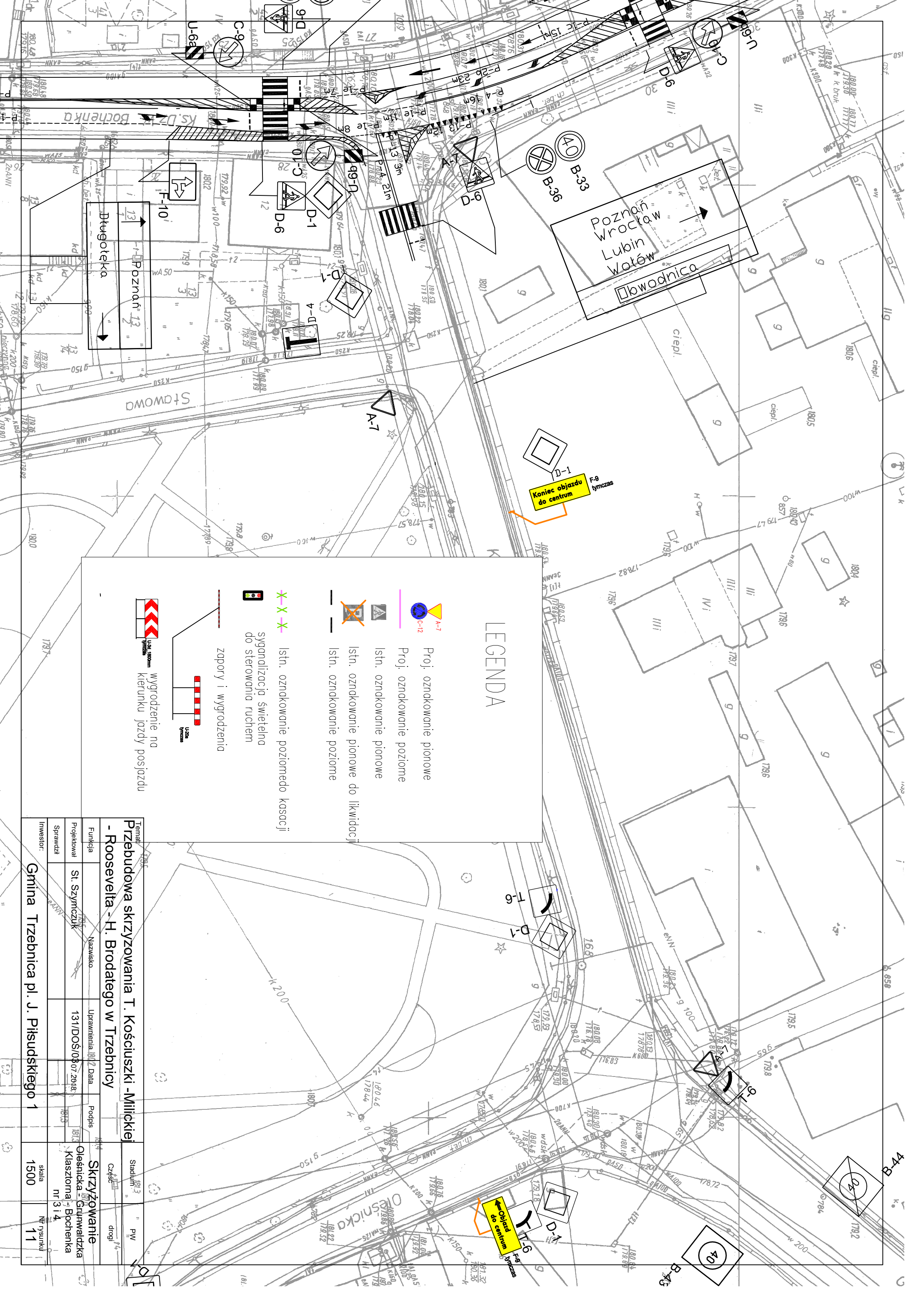


LEGENDA











-  Proj. oznakowanie pionowe
-  Proj. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie pionowe
-  Istn. oznakowanie pionowe do likwidacji
-  Istn. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie poziomo do kasacji
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem
-  Istn. oznakowanie poziomo do sterowania ruchem

Temat: <b>Przebudowa skrzyżowania T. Kościuszki - Miłickiej - Roosevelta - H. Brodatego w Trzebnicy</b>					Stadium	PW
- Roosevelta - H. Brodatego w Trzebnicy					Część	drogi
Funkcja	Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Skrzyżowanie Czeresniowa Olesnicka NR 2	
Projektował	St. Szymczuk	131/DOŚ/08	07.2018			
Sprawił						
Investor:	Gmina Trzebnica pl. J. Piłsudskiego 1				skala	Nr rysunku
					1:500	10






# LEGENDA

-  Proj. oznakowanie pionowe
-  Proj. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie pionowe
-  Istn. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie pionowe do likwidacji
-  Istn. oznakowanie poziome
-  Istn. oznakowanie poziomo kasacji
-  sygnalizacja świetlna do sterowania ruchem
-  zapyty i wyrozenia
-  wyrozenie na kierunku jazdy posjzdu


Temat: Przebudowa skrzyżowania T. Kościuszki -Milickiej - Roosevelta - H. Brodatego w Trzebnicy					Stadium: 3		PW	
Funkcja	Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Skrzyżowanie			
Projektował	St. Szymczuk	131/DOŚ/08	07.2018.		Oleśnicka - Grunwaldzka			
Sprawił					Klasztorna - Bochenka nr 3 i 4			
Investor:	Gmina Trzebnica pl. J. Piłsudskiego 1				skala	1500	nr rysunku 11	




LEGENDA

  
A-7


Proj. oznakowanie pionowe

  
C-12


Proj. oznakowanie poziome






Istn. oznakowanie pionowe




Istn. oznakowanie pionowe do likwidacji




Istn. oznakowanie poziome




Istn. oznakowanie poziomo-kasacji




sygnalizacja świetlna do sterowania ruchem

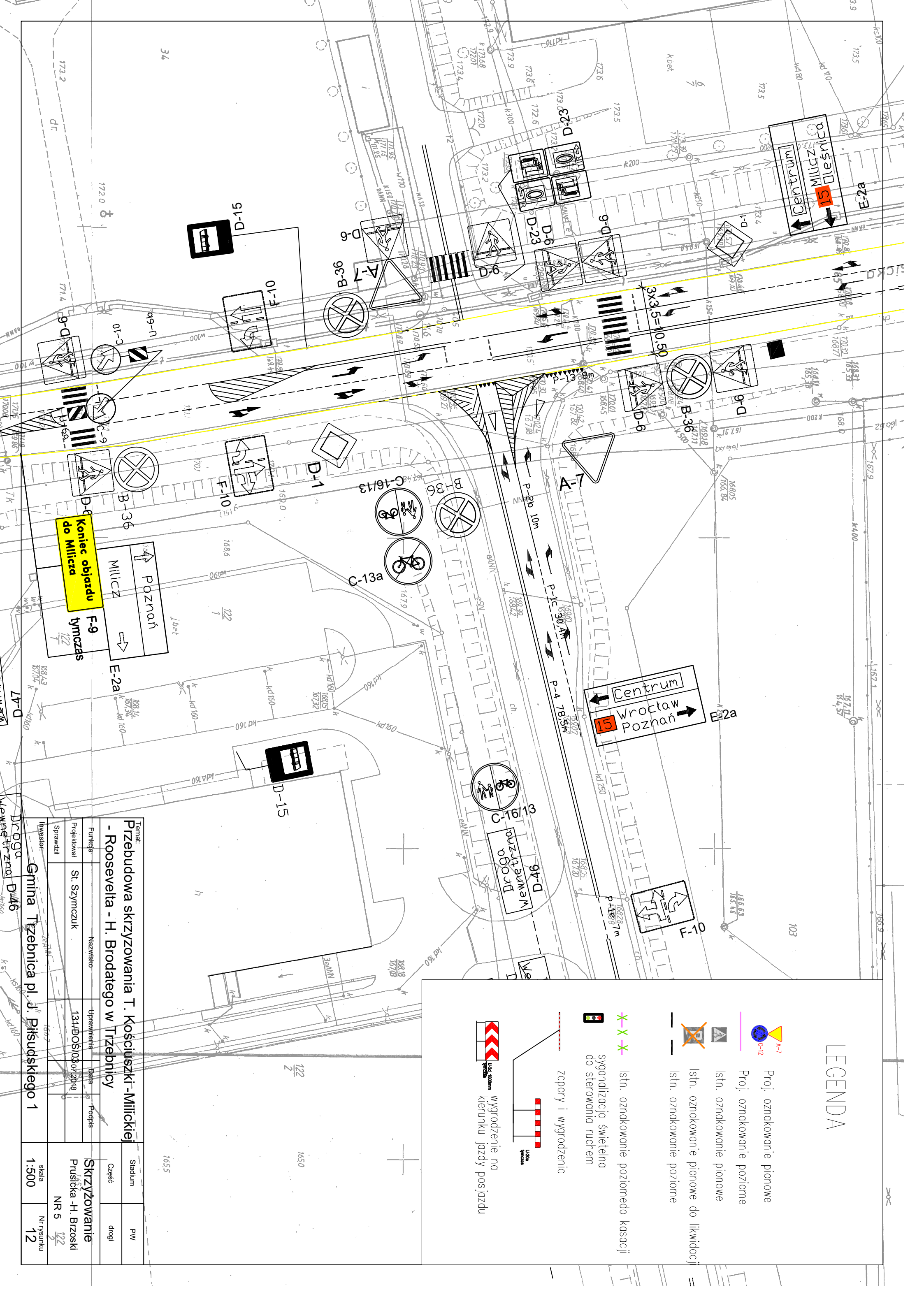


zapory i wygrozdzenia

  
1:50m

  
1:50m

wygrozdzenie na kierunku jazdy pojazdu



Temat: Przebudowa skrzyżowania T. Kościuszki-Milickiej					Stadium	PW
- Roosevelta - H. Brodatego w Trzebnicy					Część	drogi
Funkcja	Nazwisko	Uprawnienia	Data	Podpis	Skrzyżowanie Prusicka - H. Brzozki NR 5 122	
Projektował	St. Szymczuk	134/DOŚ/03	07/2018			
Sprawił						
Inwestor:	Gmina Trzebnica pl. J. Piłsudskiego 1				skala 1:500	Nr rysunku 12



