

# ZAKŁAD INŻYNIERII RUCHU DROGOWEGO „IRTIS” Sp. z o.o.

87-100 Toruń, ul. Grudziądzka 101; (56) 62-382-05; 601-222-379

adres korespondencyjny: 87-100 Toruń, ul. Pana Tadeusza 17

KRS 0000227852 Sąd Rejonowy w Toruniu

Kapitał zakładowy: 50 000,00 PLN

NIP: 879-016-90-44

REGON: 008083190

e-mail: irtis@wp.pl





Rok założenia 1987

Konto: Bank Spółdzielczy w Toruniu 50 9511 0000 2001 0002 9232 0001

fax.: (56) 654-88-55

EGZ. ...

## PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przedmiot opracowania:	Projekt zmiany stałej organizacji ruchu drogowego na obszarze drogi publicznej <b>ul. Wiślanej</b> w m. Wielkiej Nieszawce.	
		
Branża:	Drogi – organizacja ruchu.	
Adres inwestycji:	 Gmina Wielka Nieszawka	ul. Wiślana m. Wielka Nieszawka powiat toruński województwo kujawsko-pomorskie
Zleceniodawca:	 Gmina Wielka Nieszawka	ul. Toruńska 12 87-165 Cierpice NIP: 879-259-36-80 REGON: 871 118 750
Inwestor:	 Gmina Wielka Nieszawka	ul. Toruńska 12 87-165 Cierpice NIP: 879-259-36-80 REGON: 871 118 750
Data opracowania:	Toruń, dnia 16 listopada 2020 r.	
Stanowisko:	<i>Imię, nazwisko, nr uprawnień, nr ewidencyjny Izby Inżynierów.</i>	<i>Podpis, pieczętka</i>
Projektant:	<b>Szymon Sentowski</b>	
Sprawdzający:	<b>inż. Jarosław Sentowski</b> <i>BP-RN-V/186/TO/83 KUP/BD/2218/01</i>	
<b>PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE</b>		

## Zawartość projektu:

Projekt zawiera 6 ponumerowanych stron oraz 6 załączników.

Strona tytułowa.....	str. 1
Spis treści.....	str. 2
Karta uzgodnień .....	str. 3
Opis techniczny (uproszczony) .....	str. 3-6
Interpelacja nr 28331 Posła Józefa Lassoty z dnia 17.12.2018 r. w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym. ....	załącznik nr 1
Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na Interpelację nr 28331 z dnia 17.01.2019 r. w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym.....	załącznik nr 2
Plan orientacyjny w skali 1:10.000 i 1: 25.000 .....	załącznik nr 3
Wykaz oznakowania projektowanego.....	załącznik nr 4
Plansza organizacji ruchu w skali 1:500 - arkusz: D 1.0.....	załącznik nr 5
Całość opracowania w wersji elektronicznej - pliki: *.PDF.....	załącznik nr 6

## KARTA UZGODNIENÍ

do: „Projektu zmiany stałej organizacji ruchu drogowego na obszarze drogi publicznej **ul. Wiślanej** w m. Wielka Nieszawka.”

## OPIS TECHNICZNY

do: „Projektu zmiany stałej organizacji ruchu drogowego na obszarze drogi publicznej **ul. Wiślanej** w m. Wielka Nieszawka.”

### 1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017 r. poz. 1260, z późniejszymi zmianami).
- 1.2. Ustawa z dnia 20.06.1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
  - Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami
- 1.3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
  - Dz. U. nr 177, poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r.
- 1.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
  - Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729 z późniejszymi zmianami
- 1.5. Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 03 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 nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami
- 1.6. Interpelacja nr 28331 Posła Józefa Lassoty z dnia 17.12.2018 r. w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym.
- 1.7. Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na Interpelacje nr 28331 z dnia 17.01.2019 r. w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym.
- 1.8. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- 1.9. Wizja lokalna w terenie.
- 1.10. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania na obszarze objętym opracowaniem.
- 1.11. Zlecenie Zamawiającego.

### 2. Cel i zakres opracowania.

Celem niniejszego opracowania jest wprowadzenie zmiany w stałej organizacji ruchu drogowego na obszarze drogi publicznej **ul. Wiślanej** w m. Wielka Nieszawka w oparciu o zalecenia (umowę) Zamawiającego. Zgodnie z umową, zmiana organizacji będzie polegać m.in. na zaprojektowaniu dwóch progów zwalniającego wykonanych z kostki brukowej.

### 3. Stan istniejący.

Ulica Wiślana jest położona w miejscowości Wielka Nieszawka. Posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości zmiennej 3,5 - 5,5 m. Na Odcinku objętym opracowaniem występuje istniejące oznakowanie pionowe oraz oświetlenie uliczne.

W pobliżu znajdują się:

- budynki mieszkalne jednorodzinne,
- obszar graniczący z m. Cierpice,
- strefa zamieszkania,
- skrzyżowanie z ul. Toruńską (DW 273).

### 4. Stan projektowany.

Ze względu na:

- nieznaczną krętość drogi,
- przeplatanie się ruchu pieszych z ruchem pojazdów kołowych,
- brak chodnika,

- ryzyko potrażeń pieszych ze skutkiem śmiertelnym,
- konieczność utrzymania zredukowanej prędkości maksymalnej pojazdów,

Zarządca drogi zlecił zaprojektowanie dwóch progów zwalniających typu listwowego U-16c ( $h=0,10\text{ m}$  /  $l = 4,00\text{ m}$  /  $V_{\text{dop}} = 25-30\text{ km/h}$ ) wykonanych z kostki betonowej.

Zastosowano m.in. następujące oznakowanie:



**A-11a** "próg zwalniający" - projektowany

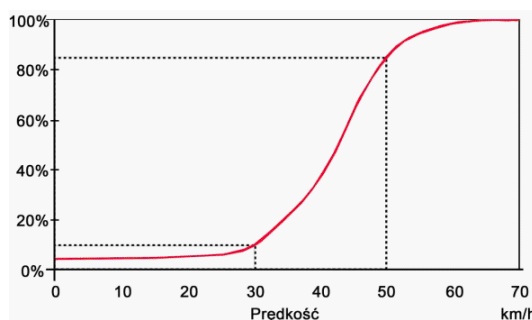
**T-1** "rzeczywista odległość znaku ostrzegawczego" - projektowany

Przy ograniczonej prędkości do 20 km/h obecnie próg zwalniający nie muszą być oznakowany przez znaki ostrzegawcze, ponieważ prędkość  $V_{\text{dop}}=20\text{ km/h}$  wystarcza by pokonać projektowane progi w sposób łagodny. Dla bezpieczeństwa postanowiono pozostawić znaki A-11a z tabliczką T-1 (20 m) - choć ich obecność w tej sytuacji nie jest wymagana.



**B-33** "ograniczenie prędkości" - projektowany

Wprowadzono odcinkowe ograniczenie maksymalnej prędkości  $V_{\text{dop}}=20\text{ km/h}$ , co podyktowane jest badaniami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które porównują prawdopodobieństwo śmierci pieszego przy potrąceniu w zależności od prędkości pojazdu. **Przy 50 km/h prawdopodobieństwo śmierci pieszego wynosi 85%, natomiast już przy 20 km/h znacznie mniej (5%), co daje ponad 17-krotną różnicę.**



Wykres. Zależność między prędkością pojazdu a prawdopodobieństwem śmierci pieszego. Wykres oraz informacje pochodzą ze strony <http://www.krbrd.gov.pl/predkosc.htm> należącej do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.



**B-34** "koniec ograniczenia prędkości" - projektowany

Opuszczając odcinek o ograniczonej prędkości koniecznym jest jej odwołanie poprzez znak B-34 "koniec ograniczenia prędkości". **Wymóg ten powstał po interpelacji poselskiej nr 28331 złożonej 17.12.2018 r. przez Posła Józefa Lassotę dotyczącej prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym i odpowiedzi na nią Ministerstwa Infrastruktury z dnia 17.01.2019 r.**



**P-25** "próg zwalniający" - projektowany

Poza oznakowanie pionowym A-11a i B-33 (w projektowanej sytuacji) przed progiem zwalniającym **występuje również obowiązek** prawidłowego oznakowania progów oznakowaniem poziomym P-25. Oznakowanie to jest wymagane **na całej długości** stronyjazdowej i zjazdowej progów.



### **U-16c "próg zwalniający - liniowy, listwowy" - betonowy, projektowany**

Na odcinku ograniczonej prędkości do 20 km/h zastosowano progi, które umożliwiają jego łagodne pokonanie przy projektowanym ograniczeniu prędkości. Próg U-16c pozwala na pokonanie go z prędkością 25-30 km/h. Przy montażu progów należy mieć na uwadze, by ich ułożenie nie zaburzyło odwodnienia drogi.

#### **5. Znaki drogowe.**

Znaki drogowe stosowane do wykonania stałej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z wyżej cytowanymi przepisami oraz na podstawie załączników graficznych z zachowaniem skrajni drogowej. Znaki należy włożyć lub w inny sposób zamocować w celu zapewnienia ich stabilności.

#### **6. Uwagi końcowe.**

- 6.1. Podczas wykonywania i montażu oznakowania oraz prowadzenia robót w drodze wewnętrznej i publicznej należy stosować się do obowiązujących przepisów o ruchu drogowym i BHP.
- 6.2. Znaki drogowe i elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać i ustawić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2002 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.).
- 6.3. Podczas trwania robót należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie bezpieczeństwa pieszym, rowerzystom i pojazdom.
- 6.4. Projekt podlega ochronie z tytułu praw autorskich Dz. U. Nr 24 z dnia 23.02.1994r. ustawa z dnia 04.02.1994r.
- 6.5. **Ważność niniejszego opracowania: 16 listopada 2023 r.**

**Opracował:**

**Szymon Sentowski**

# Interpelacja nr 28331

## do ministra infrastruktury

### w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym

**Zgłaszający: Józef Lassota**

**Data wpływu: 17-12-2018**

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

.....  
DATA

.....  
PODPIS

Szanowny Panie Ministrze,

21 listopada 2018 r. skierowałem do Pana Ministra interpelację poselską nr 27852 w sprawie progów zwalniających w kontekście poprawy bezpieczeństwa dróg. W tekście interpelacji zwracałem uwagę m.in. na fakt, iż w Polsce progów zwalniających jest więcej niż w innych krajach Unii Europejskiej. Podczas gdy w naszym kraju progów zwalniających przybywa, w innych państwach europejskich tendencja ta jest odwrotna. Ograniczenie liczby progów zwalniających uważam za dobry pomysł. Zarządcy dróg powinni starać się unikać tego rozwiązania i uspokajać ruch w inny sposób.

Po publikacji tej interpelacji wiele osób z całej Polski zwracało się do mnie, opisując absurdalne sytuacje dotyczące progów zwalniających, z którymi muszą borykać się na co dzień. Jednym z problemów zgłoszonych do mojego biura poselskiego jest problem prędkości, jaka obowiązuje za progiem zwalniającym.

O miejscu na drodze, w którym znajduje się próg zwalniający, ostrzega znak A-11a. Pod tym znakiem umieszczona jest tabliczka T-1, wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego, a także znak B-33 ograniczenia prędkości, zazwyczaj do 20 lub 30 km/h. Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami ruchu drogowego znak ograniczenia prędkości obowiązuje do odwołania bądź do najbliższego skrzyżowania. Tymczasem za progiem zwalniającym nie ma znaku B-34 „koniec ograniczenia prędkości”, który stosuje się w celu uchylecia ograniczenia prędkości. Kierowcy różnie interpretują przepisy drogowe obowiązujące za progiem zwalniającym. Jedni uważają, że ograniczenie prędkości obowiązuje nie tylko podczas przejeżdżania progów zwalniających, ale aż do odwołania. Zdaniem innych po przejechaniu progów zwalniających można zwiększyć prędkość, bo ograniczenie prędkości obowiązuje przed progiem i na nim, dalej już nie.

Świetnym przykładem do opisanej wyżej sytuacji jest przykład ul. Śląskiej w Kielcach.

"Podczas egzaminu na prawo jazdy egzaminowany przejechał przez próg zwalniający zgodnie z obowiązującymi w tym miejscu znakami drogowymi (ograniczenie do 20 km/h). Gdy mężczyzna przejechał przez próg, przyspieszył do ok. 30 km/h. Egzaminator uznał, że zdający złamał przepisy, bo do ograniczenia prędkości powinien stosować się dalej - także za progiem. Tym bardziej, że nie było żadnego znaku odwołującego zakaz ani też skrzyżowania, które działałoby podobnie. I wystawił egzaminowanemu ocenę negatywną. Zdający się odwołał. Rację przyznał mu zarówno urząd marszałkowski, jaki i Samorządowe Kolegium Odwoławcze. Podobnie tzw. egzaminator nadzorujący. Powód: ograniczenie prędkości w tym przypadku obowiązuje tylko przed progiem i na nim. Dalej już nie. Od decyzji SKO odwołał się też do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach egzaminator, który wystawił ocenę negatywną. (...) WSA zauważył, że progi są montowane w celu spowolnienia ruchu, m.in. w okolicach szkół, przedszkoli. Nie sposób zatem przyjąć, że zamiarem organizatora ruchu w zamontowaniu progów było powodowanie sytuacji, w której pojazdy będą przyspieszać po przejechaniu progów i hamować przed kolejnym progiem - stwierdził w uzasadnieniu sąd. I uchylił decyzję SKO o unieważnieniu egzaminu". <sup>[1]</sup>

W związku z wyżej opisaną sprawą zwracam się do Pana Ministra z prośbą o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie:

Kierowcy różnie interpretują przepisy dotyczące prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym.

Proszę o odpowiedź: Jaka powinna być jednoznaczna interpretacja powyżej opisanej sytuacji, tzn. jak kierowcy mają interpretować znak B-33 w przypadku progów zwalniających?

Z poważaniem

Józef Lassota

[<sup>1</sup>] Gazeta Wyborcza, źródło: <http://kielce.wyborcza.pl/kielce/1,47262,21070120,prog-zwalniajacy-przed-sadem-wszyscy-mieli-z-nim-problem.html>

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

DATA

PODPIS



# Odpowiedź na interpelację nr 28331

## w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym

Odpowiadający: podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz

Warszawa, 17-01-2019

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 28331 Pana Posła Józefa Lassoty w sprawie prędkości obowiązującej za progiem zwalniającym poniżej przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do treści podnoszonych w interpelacji uprzejmie wskazuję, iż znaczenie i zakres obowiązywania znaków drogowych określają przepisy *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.). Zgodnie z § 27 ust. 1 tego *rozporządzenia* znak pionowy B-33 „ograniczenie prędkości” oznacza zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Natomiast § 32 ust. 2 przedmiotowego rozporządzenia stanowi, że w przypadku, **gdy zakaz wyrażony przez znak B-33 nie jest uprzednio odwołany znakiem oznaczającym koniec zakazu, to obowiązuje on do najbliższego skrzyżowania.**

**Umieszczenie w organizacji ruchu na jednej konstrukcji wsporczej znaku B-33 łącznie ze znakiem A-11a „próg zwalniający” i tabliczką T-1 „tabliczka wskazująca odległość znaku od miejsca niebezpiecznego”, nie zmienia przywołanego wyżej znaczenia i zakresu obowiązywania znaku pionowego B-33 określonego przepisami przywołanego wyżej *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych.***

Z wyrazami szacunku

Marek Chodkiewicz

Podsekretarz Stanu

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM	
.....	
DATA	PODPIS

# PLAN ORIENTACYJNY

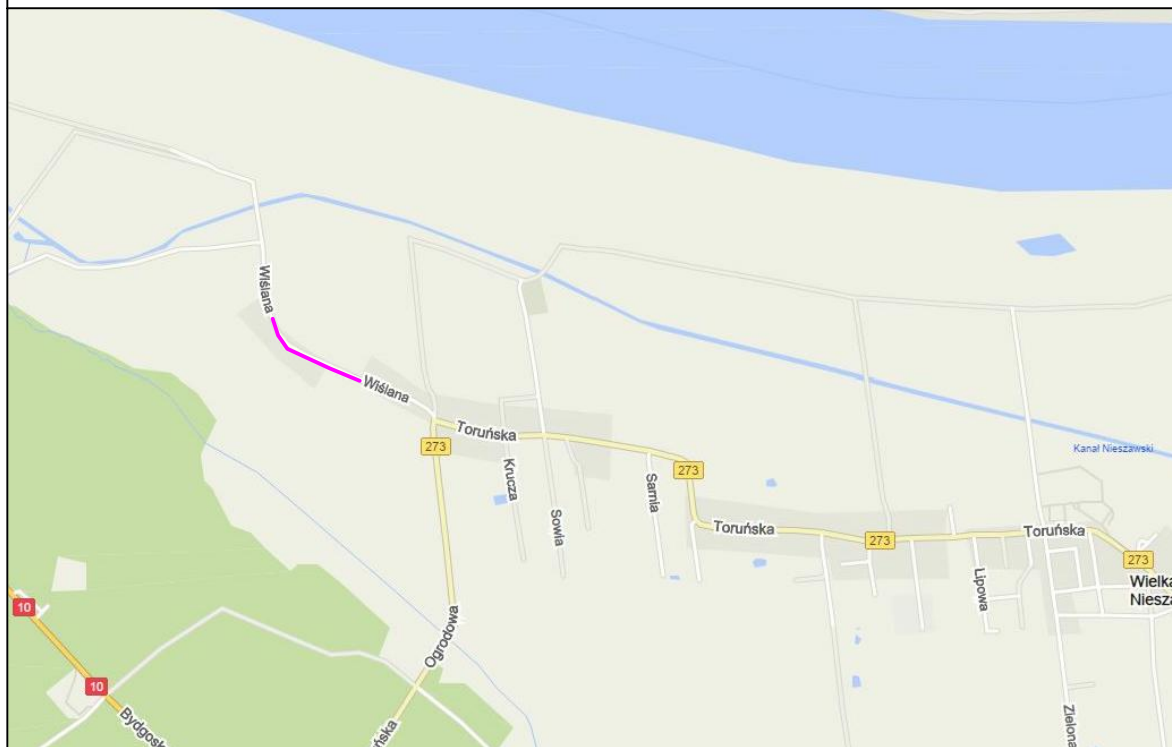
woj. kujawsko-pomorskie

powiat toruński

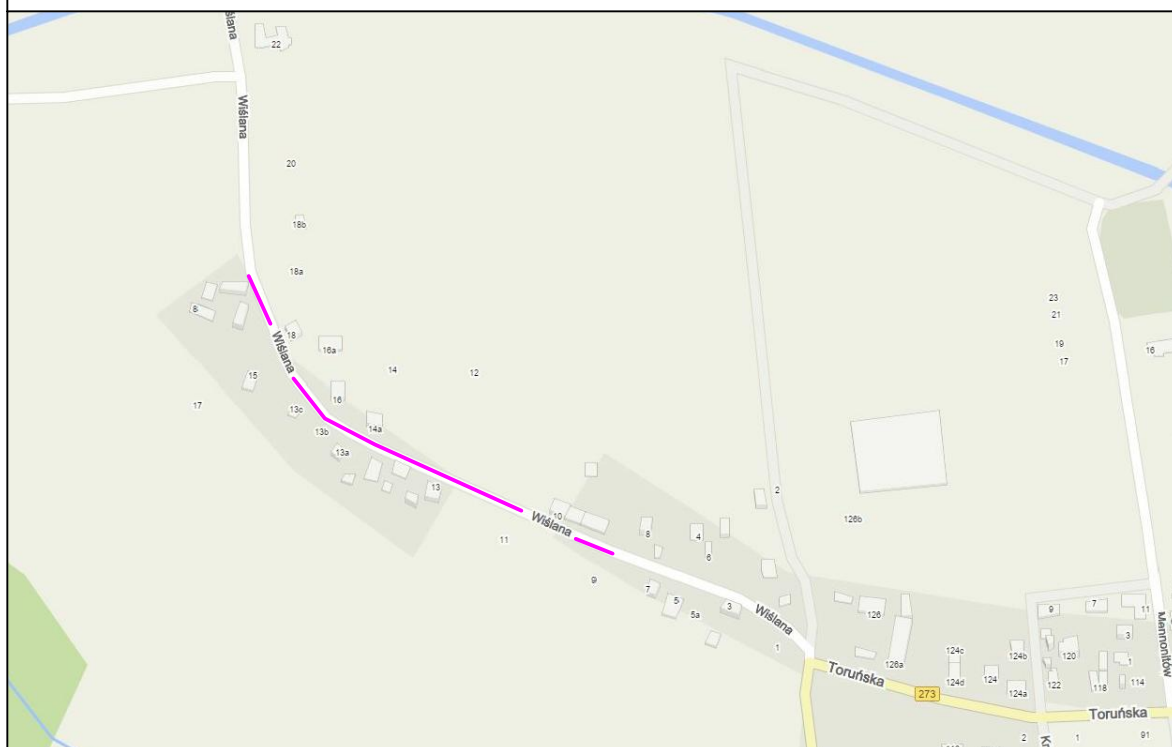
gmina Wielka Nieszawka






m. Wielka Nieszawka

1:25 000



1:10 000

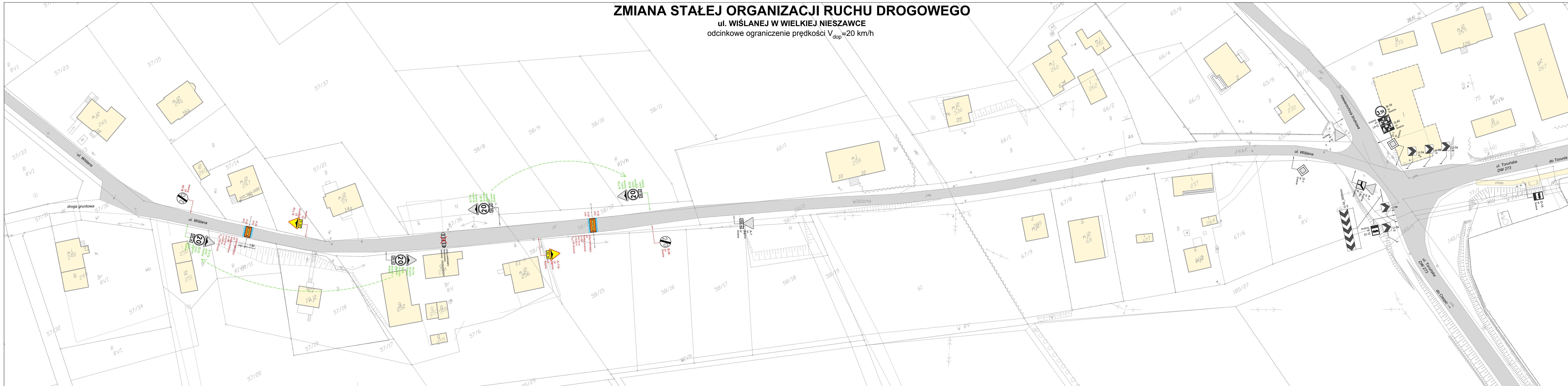


1 WYKAZ OZNAKOWANIA PROJEKTOWANEGO_ul. Wiślana					
1.1 oznakowanie pionowe					
nazwa	ilość	grafika	rozmiar	typ folii	uwagi
A-11a	2 szt.		średni	2	
T-1	2 szt.		średni	2	20 m
B-34	2 szt.		średni	2	
oznakowanie poziome					
P-25	2 szt.				do oznakowania są 2 progi (od strony najazdowej i zjazdowej)
elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego					
U-16c	2 szt.				U-16c (h=0,10 m / l = 4,00 m / Vdop = 25-30 km/h) wykonany z kostki betonowej



# ZMIANA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

ul. WIŚLANEJ W WIELKIEJ NIEZAWCE  
 odcinkowe ograniczenie prędkości  $V_{dop}=20$  km/h



PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
ODCINKOWE OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI $V_{dop}=20$ km/h	
woj. kujawsko pomorskie    powiat toruński    gmina Wielka Niezawka    m. Wielka Niezawka	
	oznakowanie pionowe projektowane
	oznakowanie poziome projektowane
	oznakowanie pionowe tymczasowe
	oznakowanie poziome tymczasowe
	oznakowanie pionowe istniejące
	oznakowanie poziome istniejące
	oznakowanie pionowe istniejące do demontażu
	oznakowanie poziome do likwidacji
	oznakowanie pionowe istniejące do przeniesienia
	nawierzchnia jezdni
	oznakowanie pionowe istniejące przeniesione
<b>JEDNOSTKA PROJEKTOWA:</b> ZAKŁAD INŻYNIERII RUCHU DROGOWEGO IRTIS Sp. z o.o. ul. Grudziądzka 101, 87-100 Toruń	
<b>OBIEKT:</b> Projekt zmiany stałej organizacji ruchu drogowego na obszarze drogi publicznej ul. Wiślanej w m. Wielka Niezawka.	
<b>ADRES:</b> m. Wielka Niezawka, 87-165 Cierpice, ul. Wiślane	
<b>INWESTOR:</b> Gmina Wielka Niezawka, ul. Toruńska 12, 87-165 Cierpice	
<b>ZLECENIODAWCA:</b> Gmina Wielka Niezawka, ul. Toruńska 12, 87-165 Cierpice	
<b>NAZWA RYSUNKU:</b> PLANIARZ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.	
<b>PROJEKTANT:</b> Szymon Sentowski	podpis:
<b>SPRAWDZAJĄCY:</b> inż. Jarosław Sentowski	podpis:
<b>BRANŻA:</b> DROGI	<b>DATA:</b> 16 listopada 2020 r.
<b>SKALA:</b> 1:500	<b>ARKUSZ:</b> D 1.0.
PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE	