


TYTUŁ	<b>DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU</b> <b>Układ wewnętrzny "ETAP A"</b>	
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	<b>KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH</b> , budowa basenu ze spa i strefą fitness, hali sportowej ze strzelnicą sportową i garażem podziemnym, wraz z zagospodarowaniem terenu oraz niezbędną infrastrukturą techniczną podziemną i naziemną	
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	ul. Solidarności w Piekarach Śląskich	
NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH, OBRĘBY	2768/189, 514/86, 2767/189, 188, 606/86, 386/215, 639/191 w obrębie ewidencyjnym <b>Piekary Wielkie</b>	
IDENTYFIKATORY DZIAŁEK	247101_1.0002.AR_11-2. <b>513/86</b> , 247101_1.0002.AR_9-7. <b>2652/189</b>	
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	<b>XXII, XXV</b>	
INWESTOR	<b>Gmina Piekary Śląskie</b> ul. Bytomska 84, 41-940, Piekary Śląskie	
		
GENERALNY PROJEKTANT	JSK Architekci Sp. z o.o. ul. Żwirki i Wigury 18, 02-092 Warszawa tel.: 0048 22 660 30 00, e-mail: jsk@jskarchitekci.pl	
PROJEKTANT BRANŻOWY – PODWYKONAWCA	Traffic-System Sp. z o.o. ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 53/4, 41-902, Bytom tel.: 535 966 722, e-mail: traffic_system@op.pl	
PROJEKTANCI BRANŻY DROGOWEJ	inż. Daniel Chabrowski nr upr.: 525/02	
	mgr inż. Iwona Prokopiak nr upr.: SLK/9462/PWBD/21	



## SPIS TREŚCI

## I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. **DANE OGÓLNE**

1.1 Inwestor

1.2 Generalny Projektant

1.3 Projektant branżowy (drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą)

1.4 Przedmiot opracowania

1.5 Materiały wyjściowe

2. **STAN ISTNIEJĄCY**

2.1 Lokalizacja zamierzenia budowlanego

3. **OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

3.1 Skomunikowanie z siecią dróg publicznych

3.2 Oznakowanie poziome

3.3 Oznakowanie pionowe

3.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

3.5 Zestawienie

3.6 Warunki wykonania organizacji ruchu w terenie

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Lp.	Nr rysunku	Tytuł rysunku	Skala
1	DR-1	Orientacja	10 000
2	DR-2	Docelowa organizacja ruchu	1:500



## I. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1. DANE OGÓLNE

#### 1.1. Inwestor

Gmina Piekary Śląskie  
ul. Bytomska 84  
41-940 Piekary Śląskie

#### 1.2. Generalny Projektant

JSK Architekci Sp. z o.o.  
ul. Żwirki i Wigury 18  
02-092 Warszawa

#### 1.3. Projektant branżowy (drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą)

Traffic-System Sp. z o.o.  
ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego 53/4  
41 – 902 Bytom

#### 1.4. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego stanowiącego przedmiot projektowania

Projektowany układ drogowy stanowią drogi dla obsługi komunikacyjnej dojazdowe i manewrowe wraz z parkingami i placami, drogami rowerowymi, pieszo-rowerowymi i ciągami pieszymi, co zgodnie z ustawą Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zmianami) zalicza się do XXII (parkingi) i XXV (drogi) kategorii określonej dla obiektów budowlanych w załączniku do ww. ustawy.

Realizacja układu drogowego stanowi integralną część inwestycji pn.: „**KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH**, budowa basenu ze spa i strefą fitness, hali sportowej ze strzelnicą sportową i garażem podziemnym, wraz z zagospodarowaniem terenu oraz niezbędną infrastrukturą techniczną podziemną i naziemną”.

### **1.5. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego**

Projektowany układ drogowy będzie obiektem ogólnodostępnym, gdyż posłuży do obsługi Kompleksu Sportowego stanowiącego miejsce użytku publicznego, czyli takie, które służy zaspakajaniu potrzeb korzystających z niego osób w zakresie rekreacji i wypoczynku.

Układ komunikacyjny użytkowany będzie przez każdą z grup uczestników ruchu drogowego tj.:

- pojazdów silnikowych (spalinowych, hybrydowych, elektrycznych),
- rowerów,
- pieszych.

Dla autokarów oraz dla samochodów osobowych zaprojektowane zostały parkingi, na których przewidziano miejsca dla niepełnosprawnych oraz punkty do ładowania pojazdów elektrycznych.

Przy projektowaniu elementów układu drogowego uwzględnione zostały następujące warunki:

- 1) bezpieczeństwa ruchu drogowego (właściwa geometria oraz organizacja ruchu drogowego,
- 2) komfort jazdy lub przechodu użytkowników ruchu drogowego (zastosowanie odpowiedniej nawierzchni na elementach drogi przeznaczonych do ruchu – jezdnia, chodnik, droga dla rowerów),
- 3) aspekty ekonomiczne (właściwy stosunek jakości do kosztów realizacji i późniejszego utrzymania).

Zastosowane parametry eksploatacyjno-techniczne oraz rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe pozwolą na użytkowanie układu drogowego zgodnie z przeznaczeniem, przy czym, aby jej funkcjonalność była zachowana w pełnym okresie eksploatacyjnym zarządca terenu kompleksu sportowego winien prowadzić na nim niezbędne czynności z zakresu bieżącego utrzymania, remontów, a także wdrożyć odpowiednie działania w ramach ochrony elementów układu drogowego.

Działania z zakresu bieżącego utrzymania powinny obejmować:

- remonty doraźne, zwłaszcza nawierzchni (likwidacja lokalnych ubytków, ścinanie kolein, wymiana uszkodzonych elementów),
- utrzymanie drogi w czystości w okresie letnim (zamiatanie, oczyszczanie na mokro),
- zimowe utrzymanie (odsnieżanie, zwalczanie śliskości), przy czym w miarę możliwości należy ograniczać środki chemiczne, które używane w nadmiarze mają niekorzystny wpływ nie tylko na samą nawierzchnię drogową i krawężniki, ale wraz z wodami roztopowymi mogą zanieczyszczać glebę i niszczyć roślinność przydrożną.

Remonty należy realizować, jako wykonywanie budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy dopuszczeniu do stosowania wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym, jednak ich parametry nie mogą być niższe niż użyte przy budowie/przebudowie układu drogowego.

Przez ochronę układu drogowego należy rozumieć działania, które oprócz robót utrzymaniowych i remontów, mają na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia elementów służących do komunikacji, ograniczenia ich funkcji, niewłaściwego ich użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa przy korzystaniu z nich.

Optymalizacja funkcjonalności układu drogowego to korelacja adekwatnego do jego przeznaczenia doboru parametrów eksploatacyjno-technicznych i rozwiązań konstrukcyjno-materiałowych oraz właściwego użytkowania elementów komunikacyjnych w okresie ich eksploatacji.

4) W docelowej organizacji ruchu kolorem czerwonym zostały oznaczone granice drogi pożarowej na terenie kompleksu sportowego.

## **2. STAN ISTNIEJĄCY**

### **2.1 Lokalizacja zamierzenia budowlanego**

Projektowany układ drogowy dla obsługi komunikacyjnej inwestycji zlokalizowany jest przy ul. Solidarności oraz ul. Prym. Stefana Wyszyńskiego w dzielnicy Szarłej Miasta Piekary Śląskie, na działkach nr 2768/189, 514/86, 2767/189, 188, 606/86, 386/215, 639/191 w obrębie Piekary Wielkie. W stanie istniejącym obszar inwestycji posiada skomunikowanie poprzez zjazd na ul. Solidarności.

## **3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

### **3.1 Skomunikowanie z siecią dróg publicznych**

Projektowany układ drogowy dla obsługi komunikacyjnej inwestycji połączony zostanie z drogą publiczną (powiatową) – ul. Solidarności dwoma zjazdami zwykłymi, na które wydana została decyzja lokalizacyjna Prezydenta Miasta Piekary Śląskie – nr IGd.7230.4.27.2023 z 20.06.2023 r.

Jeżeli chodzi o pieszych i rowerzystów, to dla tych grup uczestników ruchu drogowego, zaprojektowane zostały ciągi komunikacyjne od strony ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego połączone z wewnętrznym układem komunikacyjnym na terenie kompleksu sportowego.

Projektowany układ drogowy skomunikowany jest z drogami publicznymi poprzez zjazd z drogi publicznej po stronie wschodniej inwestycji zjazd nr 2 z ul. Solidarności oraz zjazd i wyjazd zjazd nr 1 po stronie zachodniej inwestycji z i na ul. Solidarności. Zajazdy z ul. Solidarności na nieruchomości objęte inwestycją procedowane będą na zgłoszenie robót budowlanych w ramach przebudowy odcinka ulicy Solidarności.

### 3.2 Oznakowanie poziome

Na zaprojektowanym parkingu, drogach dla pieszych i rowerów występuje oznakowanie poziome złożone z następujących elementów:

1. Rodzaje linii:

- P-1e "linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka"
- P-18 "linie wyznaczające stanowiska postojowe"

2. Pozostałe oznaczenia poziome:

- P-10 "przejście dla pieszych",
- P-22 "napis BUS",
- P-23 "symbol roweru",
- P-24 "symbol osoby niepełnosprawnej",
- P-26 "piesi",
- napis EV "miejsce przeznaczone do postoju pojazdów elektrycznych"

### 3.3 Oznakowanie pionowe

W ramach projektowanej organizacji ruchu wykorzystać można będzie istniejące znaki pionowe (po ocenie ich stanu technicznego i stwierdzeniu przydatności do ponownego wykorzystania), przy czym będzie należało je przestawić zgodnie z lokalizacją wskazaną w DOR.

Pozostałe znaki należało będzie uzupełnić, jako nowe.

W poniższej tabeli podane zostały rodzaj i liczba znaków do zastosowania w projektowanej organizacji ruchu.

Symbol	Oznaczenie	Stan	Wielkość	Szt.
tabl. A-5	"skrzyżowanie dróg"	Projektowany (nowy)	Średnie	2
B-2	"zakaz wjazdu"	Projektowany (nowy)	Małe	2
B-2	"zakaz wjazdu"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
B-33	"ograniczenie prędkości"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
C-16/13	"droga dla pieszych i rowerów"	Projektowany (nowy)	Małe	6
C-16a/13a	"koniec drogi dla pieszych i rowerów"	Projektowany (nowy)	Małe	3
C-13	"droga dla rowerów"	Projektowany (nowy)	Małe	2



C-13	"droga dla rowerów"	Istniejący (do przestawienia)	Małe	1
C-4	"nakaz jazdy w lewo za znakiem"	Istniejący (do usunięcia)	Małe	1
C-13a	"koniec drogi dla rowerów "	Projektowany (nowy)	Małe	1
C-13a	"koniec drogi dla rowerów "	Istniejący (do przestawienia)	Małe	1
C-13/16	"ruch pieszych prawą stroną drogi i ruch rowerów lewą stroną drogi"	Istniejący (do przestawienia)	Małe	1
C-16/13	"ruch pieszych lewą stroną drogi i ruch rowerów prawą stroną drogi"	Projektowany (nowy)	Małe	2
C-16a/13a	"koniec ruchu pieszych lewą stroną drogi i ruchu rowerów prawą stroną drogi"	Projektowany (nowy)	Małe	1
C-13/16	"ruch pieszych prawą stroną drogi i ruch rowerów lewą stroną drogi"	Istniejący (do przestawienia)	Małe	1
C13a/16a	"koniec ruchu pieszych prawą stroną drogi i ruchu rowerów lewą stroną drogi"	Projektowany (nowy)	Małe	1
D-18a	"parking"	Projektowany (nowy)	Średnie	5
D-23c	"punkt ładowania pojazdów elektrycznych"	Projektowany (nowy)	Średnie	2
D-46	"droga wewnętrzna"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
D-6	"przejście dla pieszych"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	1
D-6b	"przejście dla pieszych i rowerów"	Istniejący	Średnie	1
D-15	"przystanek autobusowy"	Istniejący	Średnie	1
F-10	"kierunki na pasach ruchu"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	1
E-1	"tablica przeddrogowskazowa"	Istniejący (do przestawienia)		1
"Droga pożarowa"		Projektowany (nowy)	Średnie	9

T-29	"miejsce parkingowe zastrzeżone dla samochodów osób niepełnosprawnych"	Projektowany (nowy)	Średnie	5
<b>Razem znaków:</b>				<b>56</b>
<b>Istniejących do przestawienia:</b>				<b>9</b>
<b>Istniejących do usunięcia:</b>				<b>1</b>
<b>Projektowanych (nowych):</b>				<b>46</b>

### 3.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu zastosowane zostały bariery U-14b.

<b>Nazwa</b>	<b>Stan</b>	<b>Liczba</b>
U-14b	Projektowany (nowy)	<b>2</b>

### 3.5 Zestawienie

<b>Nazwa</b>	<b>Opis</b>	<b>jednostka</b>	<b>Liczba/długość</b>
P-18	"linie wyznaczające stanowiska postojowe"	m <sup>2</sup>	185,28
P-10	"przejście dla pieszych"	m <sup>2</sup>	32
P-26	"symbol pieszych"	m <sup>2</sup>	26,187
P-23	"symbol roweru"	m <sup>2</sup>	17,212
P-22	"napis BUS"	m <sup>2</sup>	7,7
P-24	"symbol osoby niepełnosprawnej"	m <sup>2</sup>	7,6
Napis EV	"miejsce przeznaczone do postoju pojazdów elektrycznych"	m <sup>2</sup>	7,36
Suma: m <sup>2</sup>			284
Napis ev	"ładowarki pojazdów"	Szt.	4
Zielony listek	"rezerwowe miejsca ładowania pojazdów elektrycznych"	Szt.	20
Miejsca postojowe	"ilość miejsc postojowych dla samochodów osobowych"	Szt.	118

Miejsca postojowe niebieskie	"ilość miejsc postojowych dla samochodów osób niepełnosprawnych"	Szt.	10
		m <sup>2</sup>	180
Miejsca postojowe zielone	"ilość miejsc przeznaczonych dla postoju pojazdów elektrycznych"	Szt.	4
		m <sup>2</sup>	54
Miejsca postojowe autobusowe		Szt.	6
Miejsca postojowe dla busów		Szt.	1
Stojaki dla rowerów	"ilość miejsc postojowych dla rowerów znajdujących się przy budynku nr.B"	Szt.	18
Stojaki dla rowerów	"ilość miejsc postojowych dla rowerów znajdujących się w pobliżu drogi publicznej oraz budynku nr.A"	Szt.	24
Łączna ilość słupków	"łączna ilość słupków znajdujących się na terenie zaprojektowanego kompleksu rekreacyjno-sportowego"	Szt.	44

Nazwa	jednostka	Liczba
Miejsce postojowe dla straży pożarnej	Szt.	1
Miejsce postojowe dla policji	Szt.	1
Miejsce postojowe dla pogotowia	Szt.	1

### 3.6. Warunki wykonania organizacji ruchu w terenie

Oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wykonać zgodnie

z załącznikami 1, 2, 3, 4 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 (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

Podstawowe zalecenia:

- wielkości znaków – średnie, małe,
- umieszczenie znaków w odległości 0,5-2,0 m od krawędzi jezdni,
- wysokość umieszczenia od dołu znaku – 2,0 m,
- zaprojektowane znaki powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 dla wszystkich znaków

Podczas demontażu istniejących znaków należy ograniczyć do minimum uszkodzenia elementów przydatnych do ponownego wykorzystania.