

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:**

### **OPIS TECHNICZNY**

1. Podstawa opracowania,
2. Przedmiot i zakres opracowania,
3. Opis stanu istniejącego,
4. Opis stanu projektowanego,
5. Analiza zmian w organizacji ruchu,
6. Uwagi ogólne,
7. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

### **RYSUNKI**

1. Plan orientacyjny skala 1:10000,
2. Plan sytuacyjny skala 1:500,

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania

1. ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U. 2012, poz. 1137) wraz ze zmianami;
2. rozporządzenie 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);
3. 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. nr 220 poz 2181) wraz z załącznikami;
4. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177 z 2003 r. poz. 1729)
5. Wizja lokalna, materiały własne projektanta.

### 2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ciągu ulicy Wieniawskiego w Stargardzie.

Inwestycja pod nazwą przebudowa i budowa ul. Wieniawskiego w Stargardzie na odcinku ok. 750m od ul. Szczecińskiej do pętli autobusowej w rejonie posesji nr 32 obejmuje rozbudowę istniejącej ulicy poprzez włączenie działek zajętych infrastrukturą drogową w zakres projektowanego pasa drogowego oraz pozyskanie nowych terenów pod projektowane elementy drogowe. Planowane przedsięwzięcie na początkowym odcinku zlokalizowane jest na obszarach zabudowy jednorodzinnej, która w dalszej części przechodzi zabudowę osiedlową wielorodzinną. Rozbudowa ul. Wieniawskiego ma za zadanie polepszenie komfortu przejazdu oraz uporządkowanie ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów na tym odcinku drogi. W ciągu projektowanego odcinka w miejsce istniejącej nawierzchni asfaltowej wykonana zostanie nakładka asfaltowa z jednoczesnym usunięciem starej spękanej warstwy bitumicznej. Skorygowana i ujednolicona zostanie szerokość jezdni ul. Wieniawskiego, przebudowane zostaną chodniki, zatoki parkingowe i autobusowych oraz wybudowana zostanie nowa ścieżka rowerowa.

Omawiane roboty budowlane zlokalizowane będą w ramach istniejącego pasa drogowego oraz na działkach drogowych tworzących skrzyżowania drogowe, a także na przyległych nieruchomościach które w wyniku podziałów lub włączenia całościowego zgodnie z Ustawą z dnia

10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych przejęte zostaną na rzecz jednostki samorządu terytorialnego. Zakres inwestycji obejmuje również usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, rozbudowę istniejącego odwodnienia ulicy oraz wycinkę drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem pasa drogowego.

### **3. Opis stanu istniejącego**

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 1952Z o dł. ok. 750m zlokalizowany jest w powiecie stargardzkim na terenie gminy miejskiej Stargard. Omawiana ul. Wieniawskiego zlokalizowana jest w zachodniej części miasta i stanowi połączenie przyległych zabudowań z ul. Szczecińską jako główną ulicą wyjazdową w kierunku zachodnim i wlotem do centrum miasta. W chwili obecnej ul. Wieniawskiego jest ulicą klasy technicznej L posiadającą jezdnię szerokość 6,0 – 7,5m o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi chodnikami o szerokościach 1,5 – 4.0m. W ciągu ulicy zlokalizowane są nienormatywne zatoki autobusowe oraz zatoki parkingowe, a także szereg zjazdów i skrzyżowań z drogami publicznymi. Stan techniczny wykazuje szereg ubytków, wybojów, i spękań siatkowych świadczących o częściowej utracie nośności.

W zakresie infrastruktury związanej z obsługą pasa drogowego, odcinek ul. Wieniawskiego posiada oświetlenie uliczne i odwodnienie jezdni w postaci kanalizacji ogólnospławnej.

### **4. Opis stanu projektowanego**

#### **Parametry techniczne**

• klasa drogi	<b>Z</b>
• prędkość projektowa	<b>Vp - 40km/h</b>
• szerokość jezdni	<b>6.0m</b>
• szerokość chodnika	<b>2.0 - 4.2m</b>
• szerokość ścieżki rowerowej	<b>2.0 - 2.5m</b>
• wymiary miejsc postojowych	<b>2.5x4.5m</b>

Projekt obejmuje zaprojektowanie docelowej organizacji ruchu w związku z budową odcinka ulicy do budowanego budynku usługowo – mieszkalnego. W związku z budową zjazdu zostaną zaprojektowane znaki drogowe pionowe, poziome i urządzenia brd:

Oznakowanie pionowe			
Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
D-6b	prj	Średnie	8
A-11a	prj	Średnie	6
T-1	prj	Średnie	7
B-33	prj	Średnie	7
A-30	prj	Średnie	1
D-1	prj	Mini	16
B-20	prj	Średnie	9
D-6	prj	Średnie	25
D-2	prj	Średnie	1
A-7	prj	Średnie	2
B-22	prj	Średnie	1
C-13a	prj	Mini	6
C-13	prj	Mini	7
D-18	prj	Średnie	17
T-3a	prj	Średnie	8
D-1	prj	Średnie	1
D-3	ist	Średnie	2
A-17	ist	Średnie	1
T-27	prj	Średnie	6
D-3	prj	Średnie	2
B-21	prj	Średnie	1
B-2	prj	Średnie	1
B-36	prj	Średnie	1
B-18	ist	Średnie	3
T-0	prj	Średnie	1
B-36	ist	Średnie	2
D-18	ist	Średnie	1
D-6b	ist	Średnie	2
B-33	ist	Średnie	1
D-15	prj	Średnie	2
T-30b	prj	Średnie	9
D-18a	prj	Średnie	9
T-29	prj	Średnie	9

Oznakowanie poziome			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-25	Projektowane	42.4273	9.83
P-12	Projektowane	54.9026	27.45
P-4	Projektowane	296.2192	71.12
P-1e	Projektowane	285.4668	34.26
P-7a	Projektowane	31.5063	3.78
P-1b	Projektowane	120.2254	4.81
P-23 mini	Projektowane	18.0000	4.68
P-14	Projektowane	29.4290	11.06
P-13	Projektowane	8.9055	2.34
P-7c	Projektowane	30.3878	1.82
P-4	Istniejące	54.6695	13.12
P-1e	Istniejące	30.6927	3.68
P-10	Projektowane	137.5573	268.87
P-15 krótki	Istniejące	1.0000	1.33
P-11	Istniejące	5.8457	3.00
P-10	Istniejące	5.7903	12.00
P-11	Projektowane	51.3736	25.25
P-24	Projektowane	9.0000	3.42

Oznakowanie poziome			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-20	Projektowane	153.2730	18.39
P-18	Projektowane	938.2200	56.30
		576.51	
			0.00
			576.5100

Urządzenia bezpieczeństwa		
Nazwa	Stan	Dł./Szt.
U-18b	ist	1.00
U-18b	prj	1.00
U-12b	prj	44.09
U-12a	prj	4.95
U-12c	Prj.	139

*Zestawienie projektowanych znaków i urządzeń brd*

### **WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH**

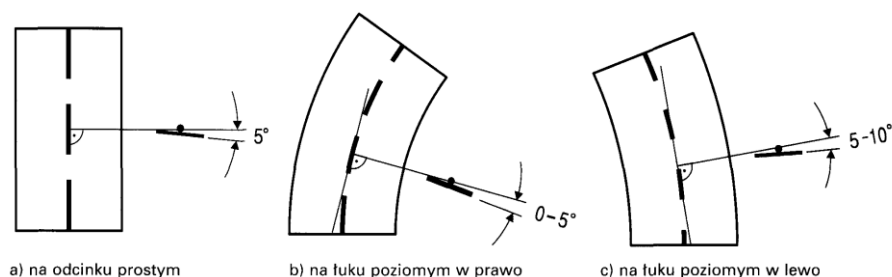
Do oznakowanie poziomego należy stosować oznakowanie grubowarstwowe.

Do oznakowanie pionowego należy stosować znaki posiadające lica wykonane z folii 2 generacji.

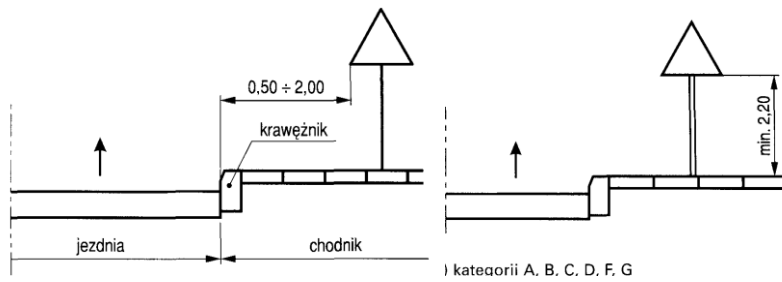
Należy zastosować znaki z grupy wielkości **M (małe)**, **S (średnie)**.

Grypy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		długość podstawy
					Wysokość (n=0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000		1200
duże	D	1050	900		900
średnie	S	900	800		600
małe	M	750	600		600
mini	MI	600	400		400

Tab. 1. Podstawowe wielkości znaków drogowych



Rys. 1. Odchylenie poziome tarczy znaku



Rys. 2. Odległość znaków od krawędzi jezdni oraz wysokość umieszczania znaków.

## 5. Analiza zmian w organizacji ruchu

Nowa organizacja ruchu umożliwi uporządkowanie istniejącej organizacji ruchu w zakresie oznakowania pionowego oraz zapewni dostosowanie organizacji ruchu do projektowanej ulicy. Wyznaczeni zatok postojowych uporządkuje parkownie na przebudowywanym odcinku ulicy. Wprowadzenie dwukierunkowej drogi rowerowej zapewni możliwość bezpiecznego poruszania się rowerzystów poza jezdnią. Dwa wydnie sione skrzyżowania poprawią bezpieczeństwo i ograniczą prędkość pojazdów.

## 7. Uwagi ogólne

- dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do lic znaków należy stosować materiały odblaskowe.
- odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest przeznaczona do umieszczania znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą,
- na odwrotnej stronie tarczy znaku powinna znaleźć się informacja zawierająca dane identyfikujące producenta znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,
- lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne w zakresie odblaskowości i barwy,
- zastosowane folie na licach znaków powinny spełniać wymagania techniczne określone w aprobatkach technicznych,

- wszelkie napisy na znakach, tabliczkach do znaków oraz na tablicach umieszczonych dla potrzeb ruchu drogowego wykonuje się literami i cyframi odpowiadającymi wzorom zawartym w przepisach szczegółowych,
- napisy sporządza się małymi literami; do rozpoczynania napisów stosuje się duże litery, z wyjątkami podanymi na wzorach znaków, których dotyczą,
- cyfry wykonuje się w wysokości dużych liter, z wyjątkami określonymi w opisach szczegółowych,
- znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu; dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych, masztów sygnalizatorów oraz ścian budynku i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich,
- słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny
- odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^{\circ}$  w kierunku jezdni; jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

**8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:** rok 2017

Opracował

*Mgr inż. Dariusz Domaradzki*