

# **ZAWARTOŚĆ PROJEKTU ORGANIZACJI** **RUCHU**

## ***I. CZĘŚĆ OPISOWA***

1. Karta uzgodnień
2. Opis techniczny

## ***II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA***

1. Plan orientacyjny
2. Plansza organizacji ruchu
3. Wzory ustawień znaków pionowych.

*Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Usługowo – Handlowe  
Krystyna Kurdyla  
Śliwno 1, 78-311 Rusinowo*

**OPIS TECHNICZNY  
DO PROJEKTU BUDOWLANEGO  
PRZEBUDOWY ZJAZDU ULICY POŁCZYŃSKIEJ  
W ULICĘ NIEDZIAŁKOWSKIEGO  
NA DZIAŁKACH NR 173/4; 173/1  
OBRĘB GEODEZYJNY 009  
W ŚWIDWINIE.**

**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI  
RUCHU**

**1. INWESTOR:**

**GMINA MIASTO ŚWIDWIN  
Plac Konstytucji 3 Maja 1  
78-300 Świdwin**

**2. Podstawa opracowania dokumentacji:**

- 2.1. Umowa: KOŚ.I.342-2/2012 z dnia 10.01.2012 r;
- 2.2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
- 2.3. Pomiary wykonane w terenie;
- 2.4. Wytyczne projektowania ulic z 1992 r;
- 2.5. Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej –WPD – 2  
Z 1995 roku oraz rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki  
Morskiej z dnia 02.03.1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim  
powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- 2.6. Prawo o ruchu drogowym z 20.06.1997 z późn. zm. (Dz. U. Nr 108 p.908 z  
20.06.2005 r);
- 2.7. Ustawa o drogach publicznych z 21.03.1985 z późn. zm. (Dz. U. Nr 19  
p.115 z 08.02.2007 r);
- 2.8. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz  
urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na  
drogach z 2003 r (Dz. U. Nr 220 p.2181);
- 2.9. Uzgodnienia z Inwestorem.

### **3. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany branży drogowej na przebudowę zjazdu ulicy Połczyńskiej w ulicę Niedziałkowskiego na długości 161,00 mb na działce nr 173/4 i częściowo na działce nr 173/1 ( na szerokości 1,00 m).

Początek przebudowy nawierzchni ulicy (km 0+000,00 – km lokalny) zlokalizowany jest na początku istniejącego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ulicą Połczyńską Boczna (prowadzącą do parkingu przy budynku Banku PEKAO SA), koniec (km 0+161,00) znajduje się w obrębie skrzyżowania z ulicą 3 Marca ( na końcu istniejącego zniżenia nawierzchni po przekopie pod kabel energetyczny).

### **4. Stan istniejący.**

#### **4.1. opis terenu.**

Na projektowanym do przebudowy odcinku ulica posiada nawierzchnię bitumiczną jednojezdniową dwukierunkową szerokości od 7,5 m (odcinek początkowy) do 9,00 m (odcinek od skrzyżowania z ulicą Pocztową) i przekrój uliczny.

Na projektowanym odcinku ulicy występują cztery skrzyżowania z ulicami, dwa zjazdy publiczne i cztery przejścia dla pieszych.

W km 0+023,00 strona lewa skrzyżowanie – wlot ulicy Podmiejskiej (ulica jednokierunkowa);

Km 0+072,00 strona prawa skrzyżowanie z ulicą Pocztową (ulica dwukierunkowa);

Km 0+107,00 strona lewa skrzyżowanie – zjazd w ulicę Niedziałkowskiego (ulica jednokierunkowa);

Km 0+155,00 strona prawa skrzyżowanie – zjazd w ulicę 3 Marca (ulica jednokierunkowa).

W km 0+034,50 i 0+051,00 po stronie prawej zlokalizowane są zjazdy publiczne.

Ulica zlokalizowana jest w ścisłym centrum miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie ulicy zlokalizowany jest Bank PEKAO SA, Urząd Pocztowy oraz szereg sklepów.

Natężenie ruchu kołowego jest bardzo duże. Zdecydowanie przeważa ruch samochodów osobowych i lekkich dostawczych.

Zjazd w ulicę Niedziałkowskiego jest miejscem tworzenia się „korków”, bowiem samochody skręcające z ulicy Połczyńskiej w lewo w ulicę Niedziałkowskiego ustępując pierwszeństwa przejazdu samochodom jadącym prosto ( z kierunku przeciwnego) blokują ruch pojazdów będących za nimi. Jest to bardzo uciążliwe szczególnie w godzinach porannego i popołudniowego zwiększonego natężenia ruchu.

W ulicę Niedziałkowskiego obowiązuje zakaz wjazdu samochodów ciężarowych ( znak pionowy B-5).

Nawierzchnia bitumiczna ulicy jest w stanie złym, występują ubytki nawierzchni, łaty po remontach cząstkowych oraz koleiny w pasach ruchu. Podbudowa z brukowca obrobionego jest w stanie dobrym.

Po stronie lewej od początku robót do skrzyżowania z ulicą Niedziałkowskiego wbudowany jest krawężnik drogowy betonowy zeskosowany, którego stan techniczny jest zły i zaprojektowano jego rozbiórkę. Na jego śladzie zaprojektowano wbudowanie krawężnika drogowego betonowego zeskosowanego 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej z oporem.

Dalej po stronie lewej wbudowany jest krawężnik granitowy w stanie bardzo dobrym, który pozostaje bez zmian, za wyjątkiem obniżenia jego na projektowanym przejściu dla pieszych i podniesienia na likwidowanym przejściu dla pieszych.

Po stronie prawej od początku robót do skrzyżowania z ulicą Pocztową istniejący krawężnik drogowy betonowy ( również w złym stanie technicznym) należy rozebrać.

Na tym odcinku zaprojektowano wbudowanie krawężnika drogowego betonowego zeskosowanego 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej z oporem. Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Pocztową do skrzyżowania z ulicą 3 Marca istniejący krawężnik kamienny ( zły stan techniczny) należy rozebrać. Na tym odcinku zaprojektowano wbudowanie krawężnika granitowego zeskosowanego 15 x 30 x 75 cm lub 15 x 30 x 100 cm na ławie betonowej z oporem.

Odwodnienie ulicy z wód powierzchniowych następuje do dwóch wpustów kanalizacji deszczowej oraz na powierzchni ulic przyległych i dalej do wpustów kanalizacji deszczowej znajdujących się w tych ulicach.

Z powodu kolein i niewłaściwych spadków podłużnych w wielu miejscach tworzą się zastoiny wodne.

Przebudowa nawierzchni chodników stanowi odrębne opracowanie.

## ***5. Stan projektowany.***

### **5.1. Założenia ogólne.**

Głównym celem przebudowy omawianego odcinka ulicy jest wykonanie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w ulicę Niedziałkowskiego (lewoskręt) i tym samym poprawienie płynności ruchu oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego (poprzez zmianę lokalizacji przejść dla pieszych).

Inwestycja ma na celu uzyskanie następujących parametrów dla przebudowywanej ulicy:

- klasa G;
- kategoria ruchu – KR 3;
- prędkość projektowa – 50 km/godz;
- obciążenie – 80 kN/oś.

Linia krawężnika po lewej stronie ulicy pozostaje bez zmian.

Po stronie prawej, od krawędzi nawierzchni zjazdu (km 0+053,50) krawężnik betonowy (do ulicy Pocztowej) płynnie odsunąć od istniejącej linii krawężnika poszerzając nawierzchnię ulicy.

Od skrzyżowania z ulicą Pocztową nawierzchnia ulicy będzie miała szerokość 10,00 m. Krawężnik granitowy wbudować tak, aby szerokość nawierzchni wyniosła 10,00 m (poszerzenie o 1,00 m).

Lokalizacja krawężnika granitowego na odcinku od ulicy Pocztowej do ulicy 3 Marca jest ściśle powiązana z przebudowywanym obecnie Placem Jana Pawła II zlokalizowanym bezpośrednio przy ulicy.

W obrębie zjazdu w ulicę Niedziałkowskiego (z kierunku ronda) powstaną trzy pasy ruchu: pas ruchu do jazdy na wprost szerokości 3,50 m, pas ruchu dla lewoskrętów w ulicę Niedziałkowskiego szerokości 3,50 m i pas ruchu z kierunku przeciwnego szerokości 3,00 m.

Również lokalizacja projektowanego przejścia dla pieszych jest dowiązana do projektu przebudowy Placu Jana Pawła II.

Przejścia dla pieszych szerokości 4,00 m zaprojektowano w km (oś przejścia dla pieszych):

- km 0+002,00 (pokrywa się z istniejącym przejściem dla pieszych);
- km 0+043,00;
- km 0+120,00 (poprzez projektowaną wysepkę rozdzielającą pasy ruchu ze spocznikiem dla pieszych szerokości 3,00 m).

Na pasie zamykającym lewoskręt i dzielącym pasy ruchu w przeciwnych kierunkach zaprojektowano wysepkę (km 0+114,50 – 125,50).

Szerokość wyspy 3,00 m. Szerokość pasów ruchu przy wyspie po 3,50 m.

Wyspa okrawężnikowana krawężnikiem granitowym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 (B-15).

Promień wyokrąglający 1,50 m. Krawężnik wystający 12 cm ponad nawierzchnię ulicy, jedynie na przejściu dla pieszych krawężnik wtopiony ( 2 cm ponad nawierzchnię ulicy).

## **5.2. Projektowane oznakowanie poziome i pionowe.**

Projektowane oznakowanie poziome i pionowe przedstawiono na planszy organizacji ruchu w skali 1:500 i 1:250 (szczegóły).

Na planszy przedstawiono znaki pionowe, które należy zlikwidować, znaki do pozostawienia (nie kolidują ze zmianą organizacji ruchu), oraz lokalizację projektowanych nowych znaków pionowych.

Przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakami D-6 (oznakowanie pionowe) i P-10 oraz P-14 (oznakowanie poziome).

Wyspa zamykająca lewoskręt i oddzielająca dwa pasy ruchu w przeciwnych kierunkach, oraz będąca spocznikiem na przejściu dla pieszych oznakowana zestawem znaków pionowych C-9 razem z U-5a.

Przed skrzyżowaniem z ulicą Pocztową znak pionowy F-10 wskazujący obowiązujące kierunki jazdy przez skrzyżowanie z określonych pasów ruchu. Za skrzyżowaniem z ulicą Pocztową znak powtórzono (informuje kierowców skręcających w prawo z ulicy Pocztowej w ulicę Połczyńską kierunkach jazdy z określonych pasów ruchu na skrzyżowaniu z ulicą Niedziałkowskiego).

W ciągu ulicy objętej opracowaniem jako oznakowanie poziome zaprojektowano:

- linie segregacyjne w osi jezdni (P-1e, P-4, P-2b, P-3b, P-1c;
- powierzchnie wyłączone z ruchu w ciągu linii segregacyjnych (P-21a);
- symbole (P-8b strzałka kierunkowa w lewo).

**Termin wprowadzenia organizacji ruchu 1 lipiec 2012 roku.**

## **6. Wymagania stawiane znakom pionowym.**

Na obszarze objętym niniejszym opracowaniem projektuje się oznakowanie pionowe z zastosowaniem znaków grupy małych, tj. o długości boku 750 mm (znaki kategorii A), średnicy 600 mm (znaki kategorii B i C) i długości podstawy 600 mm (znaki kategorii D).

Znaki należy wykonać z folii odblaskowej typu 2 na podkładzie z blachy stalowej grubości 2 mm, posiadającej znak bezpieczeństwa B.

Tył znaków powinien być pomalowany farbą proszkową koloru szarego, natomiast słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego.

Folia typu 2 zastosowana na lica znaków powinna mieć 10-letnią gwarancję potwierdzoną znakiem wodnym.

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Odległość znaków od krawędzi ulicy oraz wysokość ich umieszczenia przedstawiono na załączniku.

### ***7. Wymagania stawiane znakom poziomym.***

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz właściwościami odblaskowymi.

Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy stosować znaki o barwie białej, które należy malować grubowarstwowo farbami chemoutwardzalnymi.

Opracował: