

OPRACOWANIE:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>
BRANŻA:	<b>DROGOWA</b>

INWESTYCJA:	<b>REMONT UL. MARSZAŁKA J. PIŁSUDSKIEGO W NOWOGARDZIE, dz. nr 707 dr, 733/2 dr – obręb geodezyjny nr 2 miasta Nowogard, powiat goleniowski, województwo zachodniopomorskie</b>	
INWESTOR:		<b>POWIAT GOLENIOWSKI Ul. Dworcowa 1 72-100 Goleniów</b>

**OŚWIADCZENIE**

W trybie art. 20 pkt. 4 Ustawy Prawo Budowlane z dnia 7 Lipca 1994 r. z późniejszymi zmianami, niniejszym oświadczam, że opracowana i sprawdzona przeze mnie dokumentacja projektowa p.n.: „Remont ul. Marszałka J. Piłsudskiego w Nowogardzie” opracowana została zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

PROJEKTANT:	<i>mgr inż. Radosław Żarkiewicz</i> <i>upr. proj. nr: ZAP/0077/POOD/09</i>	
-------------	---	--

**KARTA UZGODNIEN I OPINII DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU  
PO REMONCIE UL. MARSZAŁKA J. PIŁSUDSKIEGO W NOWOGARDZIE,  
POWIAT GOLENIOWSKI, WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE:**

*Zaopiniowano pozytywnie  
dnia 19.11.2015r.*

Urząd Miejski w Nowogardzie  
Wydział Gospodarki Komunalnej  
Miejski Zarząd Ochrony Środowiska  
Z-ca Kierownika  
*Wojciech Szponar*

*15959/15*

25 LIS. 2015

Zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 1) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12.06.2009 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 117, poz. 1125) w sprawie sposobu prowadzenia dokumentacji projektowej, postępowania przy projektowaniu drogi, sposobu dokumentacji oraz zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Projektant: *Starostwo Powiatowe w Goleniowie*

*Nowogard ul. Marszałka J. Piłsudskiego*

opiniuje: *bez uwag*

*5/0*

Załącznik

*[Signature]*

STAROSTWO POWIATOWE W GOLENIOWIE

Nr ewidencji: *WDP.31.20.214.2015*

Projekt stałej tymczasowej organizacji ruchu na  
drodze powiatowej gminnej nr *ul. Marszałka*  
*J. Piłsudskiego w Nowogardzie*

Zatwierdzam bez uwag *-z uwagami-*

Co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem organizacji ruchu  
wykonawca jest zobowiązany powiadomić tut. WDP  
o terminie wprowadzenia organizacji ruchu.

Goleniów, dnia *25.11.2015*

podpis *[Signature]*

*[Signature]*  
mgr Paweł Szalimow  
GŁÓWNY SPECJALISTA

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:**

<b>I. OPIS TECHNICZNY .....</b>	<b>4</b>
1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
2. ZAKRES OPRACOWANIA.....	4
3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I WARUNKI RUCHU.. ..	5
3.1. Położenie lokalizacyjne.. ..	5
3.2. Istniejący plan zagospodarowania.....	5
3.3. Parametry elementów drogowych.....	6
4. OPIS PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU.. ..	6
5. UWAGI.. ..	7
4. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.....	10
 <b>II. RYSUNKI .....</b>	 <b>11</b>

Rysunek nr S-1

Plan stałej organizacji ruchu -

Skala 1:500

## **I. OPIS TECHNICZNY**

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

1. Umowa z Inwestorem.
2. 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. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 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 z 2003r. Nr 220 poz. 2181).
4. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załącznik do Nr 220, poz.2181 z dn. 23.12.2003r.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002r. Nr 170 poz. 1393).
6. Ustawa z dnia 20.06.1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r Nr 108 poz. 908 z późn. zm.).
7. Narady techniczne z Inwestorem.
8. Wizja lokalna w terenie, dodatkowe pomiary i inwentaryzacje dla potrzeb projektowych.

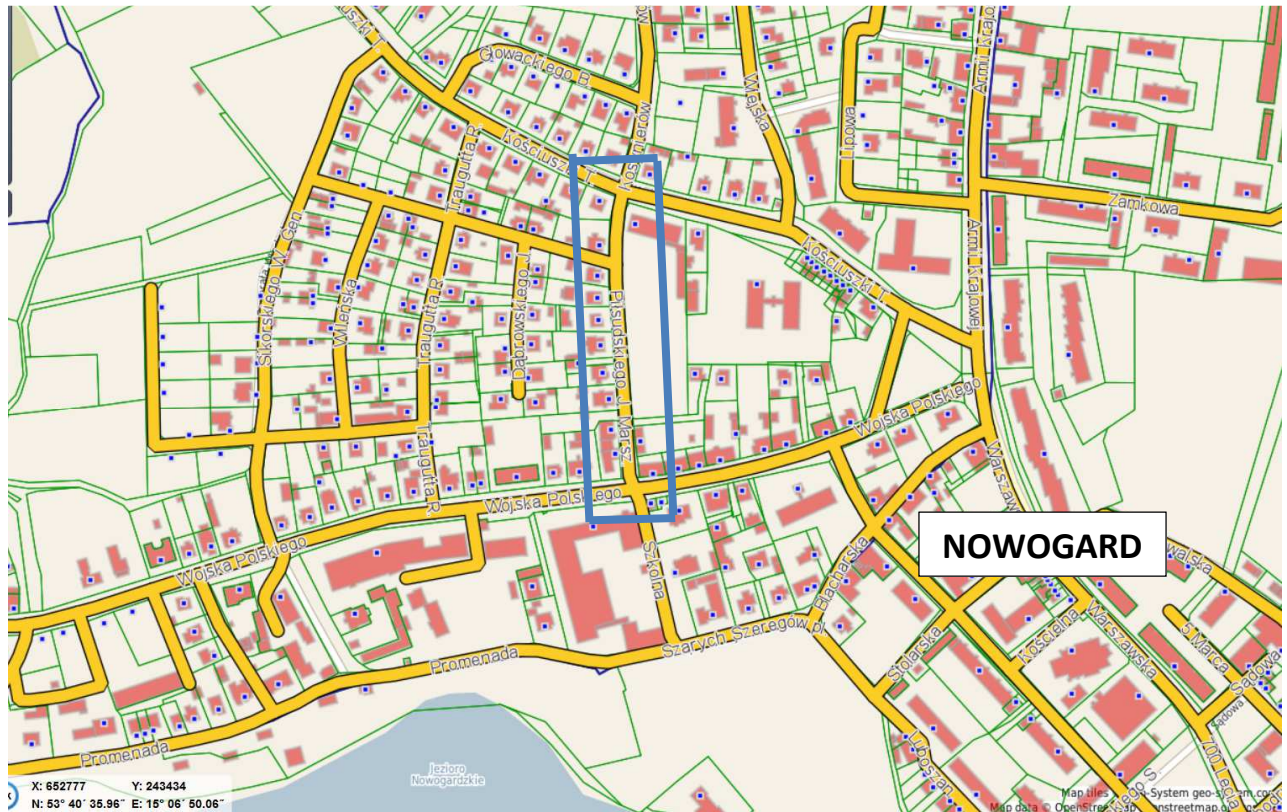
### **2. ZAKRES OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji dotyczący remontu nawierzchni ulicy Marszałka J. Piłsudskiego w Nowogardzie, na działach nr 707 dr, 733/2 dr w obrębie geodezyjnym nr 2 miasta Nowogard.

Zakresem objęto wykonanie nakładki bitumicznej jezdni, remont ciągów pieszych, zatok parkingowych i zjazdów gospodarczych. Opracowanie obejmuje zakresem odcinek ulicy między skrzyżowaniami z ulicami Wojska Polskiego oraz Tadeusza Kościuszki, o łącznej długości około 211 mb. Projekt organizacji ruchu dotyczy uzupełnienia i odtworzenia oznakowania pionowego oraz oznakowania poziomego w zakresie remontu.

### 3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I WARUNKI RUCHU

### 3.1. Położenie lokalizacyjne.



Rys. 1. Lokalizacja projektowanej drogi. [<http://nowogard.e-mapa.net/>]

### 3.2. Istniejący plan zagospodarowania i warunki ruchu.

Obecnie ulica o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 6,00 m ograniczona krawężnikami i odwodnieniem powierzchniowym. Chodniki obustronne, przyległe bezpośrednio do jezdni, o szerokości zmiennej wykonane z płyt betonowych chodnikowych. Zjazdy do posesji z płyt betonowych sześciokątnych, bitumiczne lub o nawierzchni z kostki betonowej. Nawierzchnia jezdni posiada daszkowe pochylenie poprzeczne. Ze względu na jej zły stan i liczne zaniżenia tworzą się zastoiny wody, posiada liczne pęknięcia podłużne i poprzeczne, na niektórych odcinkach występują ubytki lub przełomy. Krawężniki ograniczające jezdnię, zarówno betonowe jak i kamienne, są w złym stanie, posiadają liczne wykruszenia, w przeważającej części wymagają wymiany i regulacji wysokościowej.

Teren jest uzbrojony w następujące media:

- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć wodociągową
- kable energetyczne i teletechniczne
- oświetlenie uliczne

Teren można zakwalifikować do płaskich pod względem przydatności drogowej, rzędne wahają się od 55,15 m n.p.m. do 53,22 m n.p.m. Spadek podłużny jezdni w kierunku przyległych skrzyżowań z ul. Wojska Polskiego i Tadeusza Kościuszki. Pas drogowy w całości oświetlony o szerokości od 10 do 14 m.

### 3.3. Parametry elementów drogowych.

Dane wyjściowe do projektowania:

- nawierzchnia drogi: nakładka bitumiczna (w dwóch warstwach: warstwa wyrównawcza o gr. średniej 4 cm oraz warstwa ścieralna gr. 4 cm) na istniejącą, sfrezowaną i przygotowaną nawierzchnię
- szerokość: dostosowana do istniejącej szerokości jezdni, nadanie stałej szerokości 6,00 m
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny zgodnie z istniejącym pochyleniem lub daszkowy o wartości 2%,
- odwodnienie powierzchni do istniejącego systemu kanalizacji deszczowej.

Projekt obejmuje wykonanie remontu nawierzchni ul. Marszałka J. Piłsudskiego polegającego na wykonaniu nakładki bitumicznej na istniejącą nawierzchnię bitumiczną oraz wymianę nawierzchni ciągów pieszych, zjazdów i zatok parkingowych.

W zakres remontu wchodzi:

- frezowanie lub rozbiórka istniejącej nawierzchni w miejscach wciniek lub lokalnych zawyżeń,
- oczyszczenie nawierzchni, skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- wykonanie warstwy wyrównawczo-wiążącej z betonu asfaltowego AC16W lub AC11S,
- wymiana krawężników kamiennych i betonowych,
- remont nawierzchni ciągów pieszych, zjazdów i zatok parkingowych
- regulacja urządzeń obcych infrastruktury wraz z wymianą włączów,
- skropienie nawierzchni,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S.
- wykonanie lub odtworzenie oznakowania pionowego i poziomego.

Niweleta jezdni, z uwagi na wykonane nakładki bitumicznej, zostanie podniesiona o ok. 3 cm. Należy zachować istniejące pochylenie nawierzchni jezdni mając na uwadze prawidłowy odpływ wód opadowych z nawierzchni, zalecane pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe równe 2% oraz jednostronne na łukach poziomych.

### **OPIS PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Projekt organizacji ruchu dotyczy wykonania oznakowania w rejonie projektowanych przejść dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego oraz Tadeusza Kościuszki.

W tym celu zaprojektowano odtworzenie istniejącego oznakowania oraz uzupełnienie brakujących znaków zarówno pionowych jak i poziomych.

Projektuje się wykonanie następującego oznakowania:

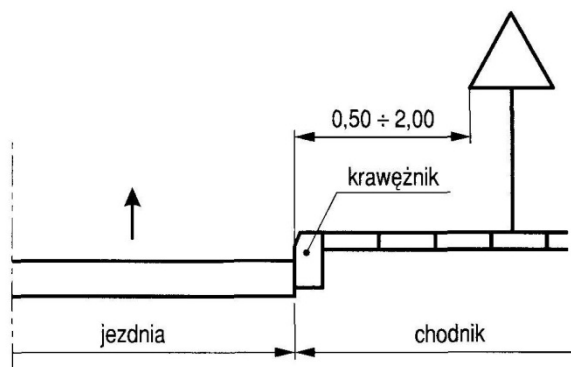
- Na ul. Marszałka J. Piłsudskiego w rejonie skrzyżowań, tj. w rejonie skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego oraz Tadeusza Kościuszki należy wykonać oznakowanie poziome P-10 „przejście dla pieszych” o szerokości 4 m. Przed przejściem w odstępie 2,0 m należy wykonać linie zatrzymania P-14 o długości 3,0 m.
- Po obu stronach, przed przejściami dla pieszych należy ustawić znak pionowy D-6 „przejście dla pieszych”.
- Przed skrzyżowaniem z ul. Wojska Polskiego należy wykonać oznakowanie poziome P-6 „linia warunkowego zatrzymania założona z trójkątów”
- w rejonie skrzyżowań wykonać oznakowanie poziome P-4 „linia podwójna ciągła o długości 10,4 m.
- Przed skrzyżowaniem z ul. Tadeusza Kościuszki dokonać odtworzenia istniejącej linii P-6 „linia ostrzegawcza” na długości 34 mb, w rejonie skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego projektuje się linię P-6 na długości 11 mb.
- Sprawdzić stabilność i poprawność ustawienia istniejących znaków pionowych A-7, w razie potrzeby przestawić wraz z wymianą słupków.

## **UWAGI**

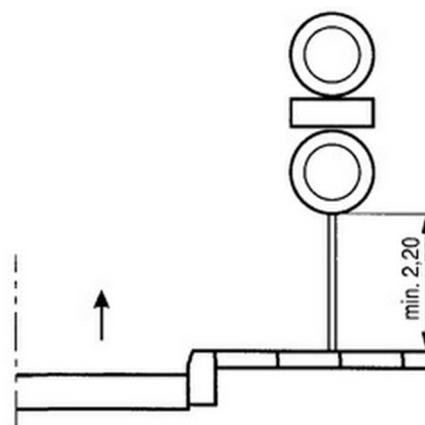
- Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki drogowe kategorii średniej (S) oraz dużej (D) dla znaków A-7, wykonane na tarczach z tłoczoną krawędzią (zaginane pojedynczo) z blachy płaskiej i pokryte folią odblaskową II generacji posiadające znak bezpieczeństwa „B” oraz informację określającą m. in. datę produkcji, adres producenta. Tył znaku powinien mieć barwę szarą. Słupki do znaków zaleca się aby były wykonane z rur ocynkowanych ogniowo koloru szarego. Znaki należy umieścić na słupkach ocynkowanych z rur fi 70 mm na wysokości 2,20 m.
- Znaki powinny być ustawiane w sposób zapewniający ich stabilność i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom drogi z zachowaniem skrajni: min. 0,5 m w poziomie licząc od krawędzi jezdni lub czynnego pasa do krawędzi tarczy oraz 2,20 m w pionie, licząc od poziomu terenu lub chodnika.
- Znaki pionowe należy ustawiać w miejscach widocznych i nie kolidujących z istniejącą infrastrukturą.
- Minimalna odległość pomiędzy znakami pionowymi wynosi 10 m.
- Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odblaskowości, szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni jezdni, odpornością na ścieranie i zabrudzanie.

- W skrajni drogowej nie mogą znajdować się żadne elementy infrastruktury technicznej, dotyczy to również oznakowania pionowego.
- Należy zastosować konstrukcje wsporcze znaków umożliwiające zachowanie jak największej skrajni pieszej.
- Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.
- Do oznakowania poziomego należy zastosować oznakowanie cienkowarstwowe 0,3-0,8 mm.
- W celu uzyskania odblaskowości należy stosować mikrokulki szklane lub ceramiczne o współczynniku załamania światła powyżej 1,5.
- Przed ustawieniem oznakowania Wykonawca Robót winien spełnić wymagania podane w opiniach i decyzjach zatwierdzających projekt organizacji ruchu.
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków poziomych określa załącznik nr 2 Dz. U. Nr 220, Poz. 2181.
- Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Powiatowego Policji w Goleniowie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.
- **Zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach (załącznik do numeru 220, poz.2181 Dz.U. z 2003r. z późn. zm.)**

Odległości znaków od krawędzi jezdni oraz wysokość ich umieszczenia obrazują poniższe rysunki:

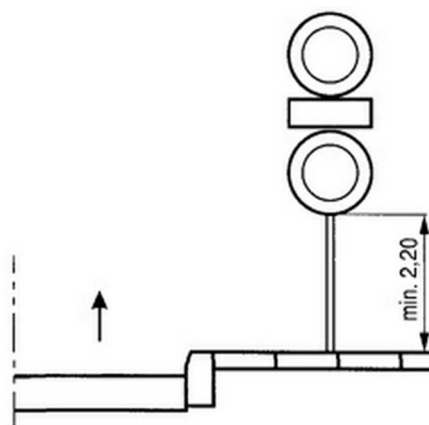


Rys. 1. Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni.



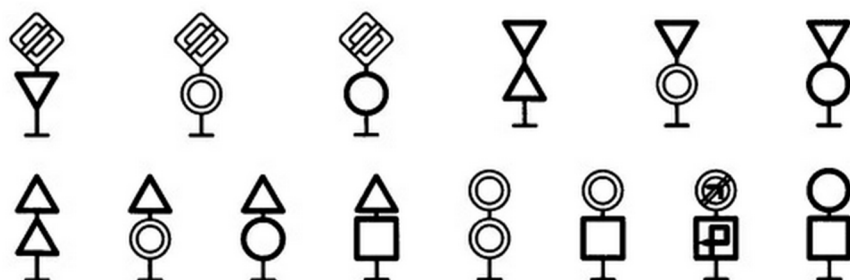
Rys. 2. Wysokość umieszczania znaków na słupku.





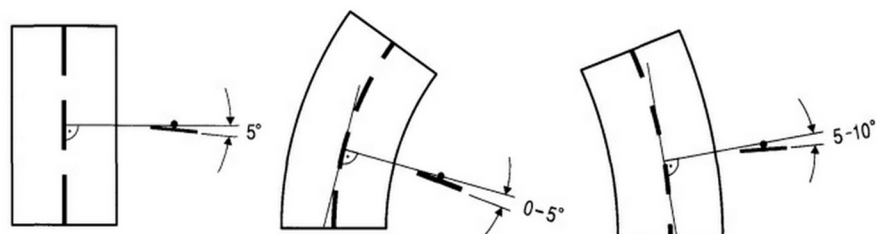
Rys. 3. Wysokość umieszczania kilku znaków na słupku.

W przypadku umieszczania kilku znaków na jednej konstrukcji wsporczej należy stosować poniższe zasady:










Rys. 4 Zasady umieszczania znaków na jednej konstrukcji wsporczej

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni o 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.



Rys 5. Odchylenie znaku od osi jezdni lub drogi dla rowerów.

**ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA**

Lp.	Symbol		Znaczenie	Grupa wielkości	Ilość [szt.]
1	D-6		Przejście dla pieszych	S	2
2	P-10		Przejście dla pieszych		(2x12) m2
3	P-14		Linia warunkowego zatrzymania przed przejściem dla pieszych		2,3 m2
4	P-4		Linia podwójna ciągła		5,0 m2
5	P-13		Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów		1,9 m2
6	P-6		Linia ostrzegawcza		3,6 m2
7	A-7		Ustąp pierwszeństwa Do regulacji lub przestawienia istniejące		2

Projektant:

.....  
mgr inż. Radosław Żarkiewicz

---

## **II. RYSUNKI**