



BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH  
Aleksandra Nowik

**BPD – Biuro Projektów Drogowych  
Aleksandra Nowik**

ul. Pszczelna 4e/1, 71-663 Szczecin  
tel.510 195 105, email:werpa@wp.pl  
NIP 851-246-85-03

## PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa i adres obiektu: Budowa ciągu pieszego w ciągu ulicy Szczecińskiej (po stronie ul. Sarniej, od ul. Duńskiej do posesji Szczecińska 25)

Numery działek: dz. nr 27/5 i 20/3 obręb 3074,  
dz. nr 20 obręb 3075 Miasto Szczecin

Nazwa i adres Inwestora: Gmina Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego  
ul. Klonowica 5  
70-382 Szczecin

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Branża	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Aleksandra Nowik	Projektant	Drogowa	ZAP/0145/POOD/08 spec. drogowa b/o	

*Data opracowania: październik 2016 r.*

**Spis zawartości:**

**1. Opis techniczny**

**2. Załączniki**

Załącznik 1. Zasady umieszczania znaków

Załącznik 2. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego – uzgodnienie z dnia 07.11.2016 r.

Załącznik 3. Komenda Miejska Policji – uzgodnienie z dnia 21.10.2016 r.

Załącznik 4. Prezydent Miasta Szczecin – zatwierdzenie nr C-782/2016 z dn.22.11.2016 r.

**3. Rysunki**

skala

1. Plan orientacyjny

1:5000

2.1 Czasowa organizacja ruchu etap 1

1:500

2.2 Czasowa organizacja ruchu etap 2

1:500

## **Opis techniczny do projektu czasowej organizacji ruchu dla zadania:**

Budowa ciągu pieszego w ciągu ulicy Szczecińskiej  
(po stronie ul. Sarniej, od ul. Duńskiej do posesji Szczecińska 25)

### **1. Podstawa opracowania**

- Umowa nr ZDiTM 2016/2016
- Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. W sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późn. zmianami)
- Załącznik nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. W sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz.U. Nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z dnia 14 października 2003 r. Nr 177 poz. 1729)
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania

### **2. Stan istniejący**

Ulica Szczecińska zlokalizowana jest w dzielnicy Północ miasta Szczecin na osiedlu Warszewo. Inwestycja zlokalizowana jest w rejonie skrzyżowania z ulicami Duńską i Sarnią. Na odcinku planowanej inwestycji obecnie brak jest ciągłości chodnika, głównie ze względu na wysoką skarpę zlokalizowaną między ul. Sarnią a istniejącym zjazdem do posesji nr 22. Między jezdnią a skarpą rosną dwie okazałe lipy, z czego jedna w średnim stanie zdrowotnym. Szerokość jezdni na odcinku poza skrzyżowaniem wynosi ok. 7,0-7,3 m.

Po drugiej stronie ulicy Szczecińskiej zlokalizowany jest chodnik oddalony od jezdni o nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Po stronie inwestycji istniejące chodniki również z kostki brukowej betonowej (kolor czerwony).

Na skrzyżowaniu ul. Szczecińskiej z ul. Duńską zlokalizowane jest przejście dla pieszych.

Na ul. Szczecińskiej oraz ulicach Duńskiej i Wapiennej obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h.

Na ulicy Sarniej obowiązuje strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h. Szerokość jezdni wynosi 6,3-6,5 m.

### **3. Cel i zakres inwestycji**

Celem inwestycji jest budowa ciągu pieszego przy ulicy Szczecińskiej od posesji nr 25 do skrzyżowania z ul. Duńską

Zakres robót obejmuje:

- budowę chodnika przy jezdni od skrzyżowania z ul. Duńską do ul. Sarniej
- budowę pochylni dla pieszych i osób niepełnosprawnych na skrzyżowaniu z ul. Sarnią

wraz z konstrukcją oporową

- budowę chodnika na skarpie od ul. Sarniej do istniejącego zjazdu naprzeciw posesji nr 25
- wycinkę kolizyjnych drzew i krzewów

#### **4. Opis projektowanych zmian w organizacji ruchu**

Roboty należy wykonać w 2 etapach:

**Etap 1** zakłada wykonanie odcinka chodnika od skrzyżowania z ul. Duńską do ul. Sarniej. Nastąpi zwężenie jezdni z zachowaniem dotychczasowego ruchu. Dla pasu skrętu z ul. Duńskiej w ul. Szczecińską należy pozostawić jezdnię o szer. min. 4,0 m a w ul. Sarniej jezdnię o szerokości min. 5,50m. Od strony jezdni roboty należy wygrodzić zaporami U-20 a, U-20 c i tablicą U-3d, od strony ruchu pieszego roboty należy wygrodzić zaporami U-20 c. Nie planuje się przeniesienia przejścia dla pieszych, piesi będą mogli przekraczać jezdnię na zasadach ogólnych.

**Etap 2** obejmuje roboty związane z budową pochylni w pasie drogowym ul. Sarniej oraz chodnika na skarpie przy ul. Szczecińskiej. Ze względu na budowę murów oporowych pochylni w ul. Sarniej zajęto jeden pas ruchu w godzinach prowadzenia robót, pozostawiając dla uczestników ruchu pas jezdni o szerokości min. 3,5 m. W czasie robót należy wprowadzić ręczne sterowanie ruchem. Poza godzinami pracy sprzętu należy pozostawić dla ruchu jezdnię o szerokości 5,50 m, a teren budowy szczelnie wygrodzić. Przy pozostawieniu wykopów powyżej 0,5 m należy zastosować dodatkowo wygrodzenia z siatki.

Osoby kierujące ruchem powinny posiadać wydane przez właściwy organ aktualne zaświadczenie potwierdzające posiadanie uprawnień do kierowania ruchem, być ubrane w narzutkę ostrzegawczą z napisem „Kierowanie ruchem”

W ciągu ul. Szczecińskiej dla wykonania robót na skarpie oraz umocnienia skarpy wygrodzono część jezdni o szerokości ok. 1,50 m, pozostawiając dla ruchu pas szerokości min. 5,50. Od strony jezdni roboty należy wygrodzić zaporami U-20 a, U-20 c i tablicą U-3d, od strony ruchu pieszego roboty należy wygrodzić zaporami U-20 c. Wykonany w etapie 1 odcinek chodnika należy wygrodzić zaporami U-20c.

Oznakowanie robót wg rysunku 2.2 należy zastosować także na czas wycinki kolidujących z inwestycją drzew i krzewów.

#### **5. Wpływ prowadzonych robót na ruch pojazdów i ruch pieszy**

Utrudnienia w ruchu samochodowym będą związane ze zwężeniem jezdni i ograniczeniem prędkości a także koniecznością wprowadzenia ręcznego sterowania ruchem w etapie 2.

Pozostałe utrudnienia będą związane z ograniczoną widocznością poprzez zastosowanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ze zwiększoną ilością ciężkiego sprzętu.

#### **6. Termin wprowadzenia zmian w organizacji ruchu**

Planowany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu: 1 marca 2017 r.

Planowany termin przywrócenia dotychczasowej organizacji ruchu: 31 grudnia 2017 r.

## 7. Oznakowanie

### 7.1. Oznakowanie pionowe

Projekt czasowej organizacji ruchu przedstawiono na planach sytuacyjnych w skali 1:500.

Na ulicach objętych niniejszą czasową organizacją ruchu należy zastosować znaki z grupy średniej (S). Znaki powinny być wykonane i ustawione zgodnie z załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 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 z dnia 23 grudnia 2003 r.). Projektowane znaki pionowe należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych na podstawach drogowych pod znaki drogowe typu KP-30.

Odległość od powierzchni terenu do dolnej krawędzi znaku powinna wynosić min 2.0 m oraz w 2.20 m w przypadku umieszczania znaku przy chodniku. Odległość skrajnej krawędzi znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić min 0.5 m. Projektowane znaki należy tak ustawiać, aby zachować minimalną odległość od znaków istniejących równą 10 m (wyjątkowo min. 5 m). Zapory drogowe U-20a, U-20b zabezpieczające miejsce robót należy umieszczać na wysokości od 0.9m do 1.1m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór. Zapory drogowe U-20c należy umieszczać na wysokości 0.3m od poziomu terenu mierząc od dolnej krawędzi dolnego pasa zapory.

Tablice prowadzące U-3d należy umieścić na wysokości min 0.90m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy. Zapory drogowe U-20b i tablice prowadzące U-3d powinny być przystosowane do montażu świateł ostrzegawczych. Na zaporze U-20b oraz tablicy prowadzącej U-3d należy umieścić urządzenia ostrzegawcze nadające sygnały żółte U-35, rozmieszczone w odstępach max. 2.0 m i migające z częstotliwością stosowaną w sygnalizacji świetlnej (tj.  $2 \pm 0$ , 25 Hz, tj.  $120 \pm 15$  przerw/minut).

Tablice prowadzące U-3d, oraz zapory drogowe U-20a, U-20b i U-20c powinny być wykonane jako plastikowe obustronne w technice odbłaskowej. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być wykonane z folii odbłaskowej typu I, natomiast lica znaków drogowych z folii odbłaskowej typu II lub z folii pryzmatycznej.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu zauważenie ich i prawidłową reakcję. Powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

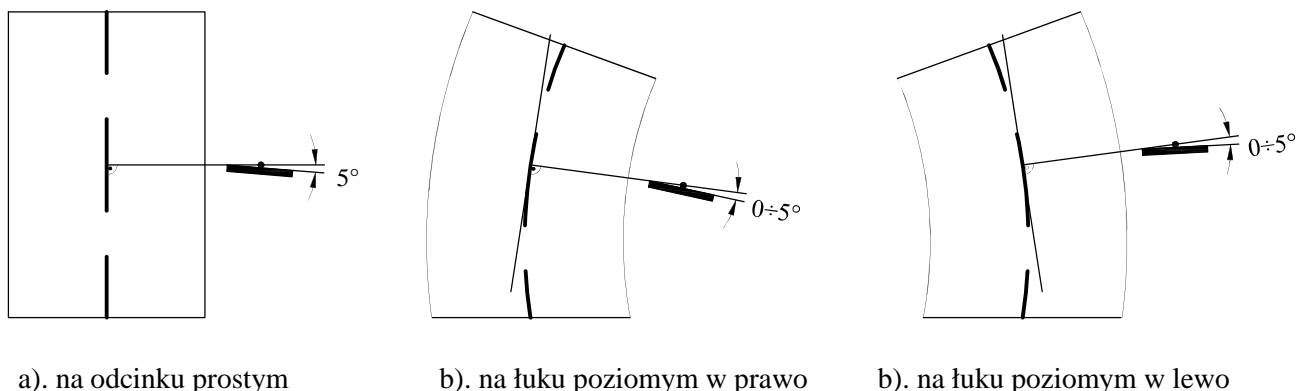
### 8. Uwagi

- W czasie prowadzenia robót Wykonawcę zobowiązuje się do utrzymania stałej czystości oznakowania oraz właściwego stanu technicznego.
- Wszelkie wykopy powyżej 0.5m należy dodatkowo zabezpieczyć szczelnym wygradzeniem z siatki i oznakować tabliczką: „**Uwaga! Głębokie wykopy**”.
- Pracownicy wykonawcy prac powinni być zaopatrzeni w elementy odbłaskowe wierzchniej odzieży.
- Pojazdy budowy nie mogą blokować przejazdu.
- Wykonawca robót wystąpi na 7 dni przed zamierzonym zajęciem pasa drogowego do właściwego zarządu drogi z wnioskiem o odpowiednie zezwolenie.

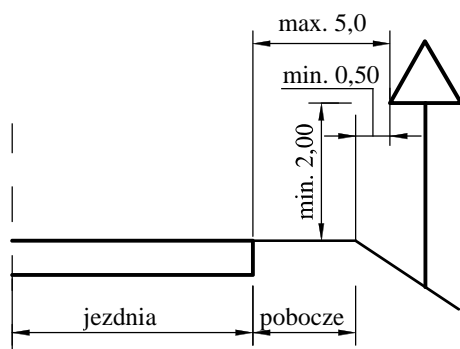
Opracowała: mgr inż. Aleksandra Nowik

## ZAŁĄCZNIK 1 – ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW

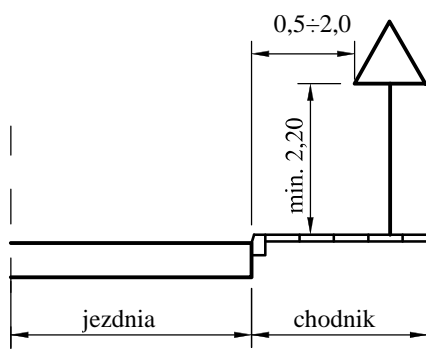
Odchylenie poziome tarczy znaku



Odległość znaków od krawędzi jezdni i wysokość umieszczenia znaków



a). na drodze



b). na ulicy