

**ZAKŁAD PROJEKTOWANIA I NADZORU BUDOWLANEGO**

*"WIE - MAR" S.C.*

**Wiesław Grzywacki, Irena Jankowiak**  
**78-200 Białogard ul. Woj. Polskiego 62/2**  
**kom. 0 609 264 847**

**REGON 330571520**


**NIP 672-16-79-485**

## **PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU**

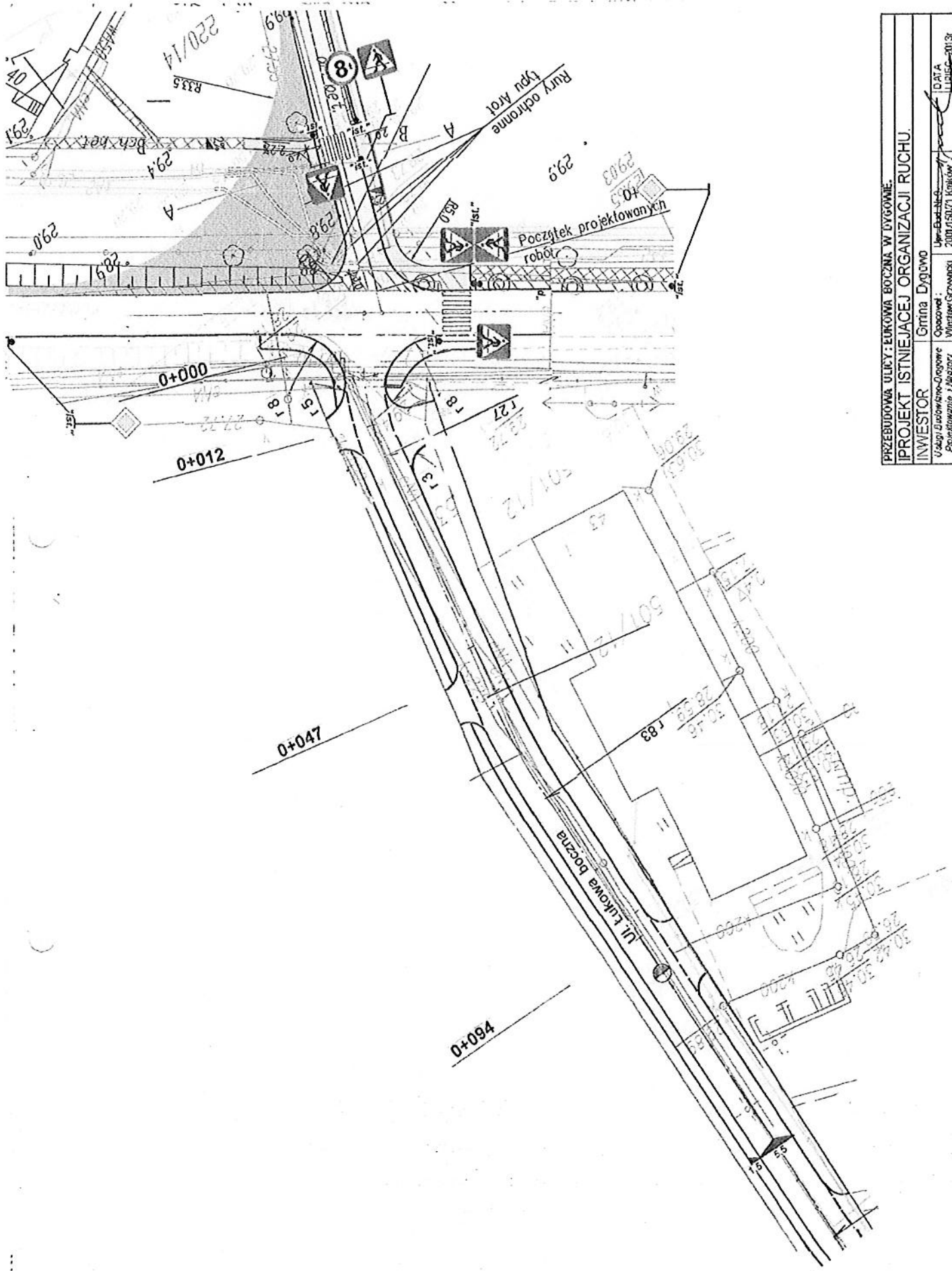
**Opis : STAŁA ORGANIZACJA RUCHU PO PRZEBUDOWIE  
ULICY ŁUKOWEJ BOCZNEJ W DYGOWIE.**

**Inwestor : Gmina Dygowo ul. Kolejowa nr 1. 78-113 Dygowo**

**Opracował :**

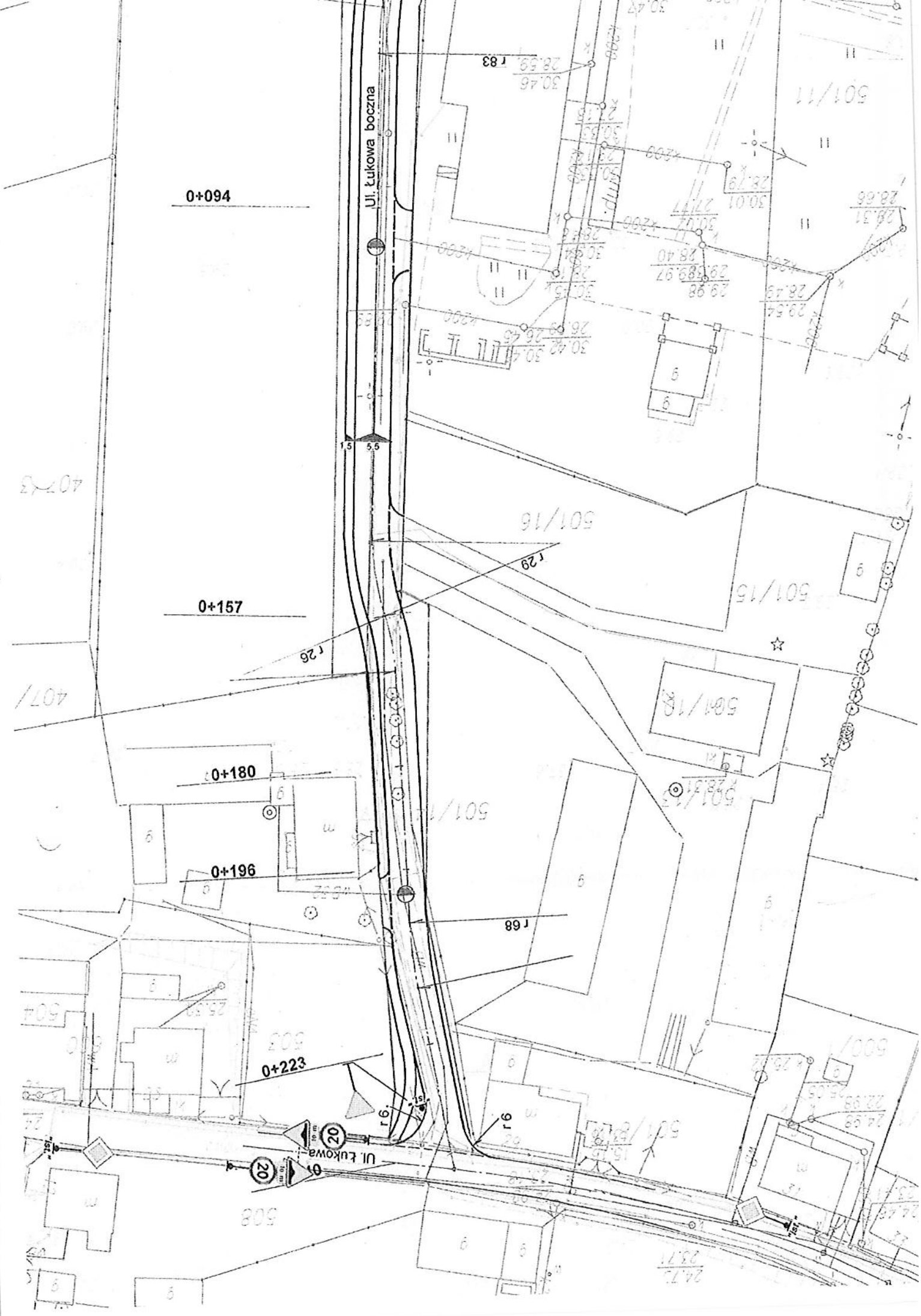
  
techn. Wiesław Grzywacki  
Upr. bud. z § 14 zarząd. 195  
Nr 9-2001/150/71 Kraków

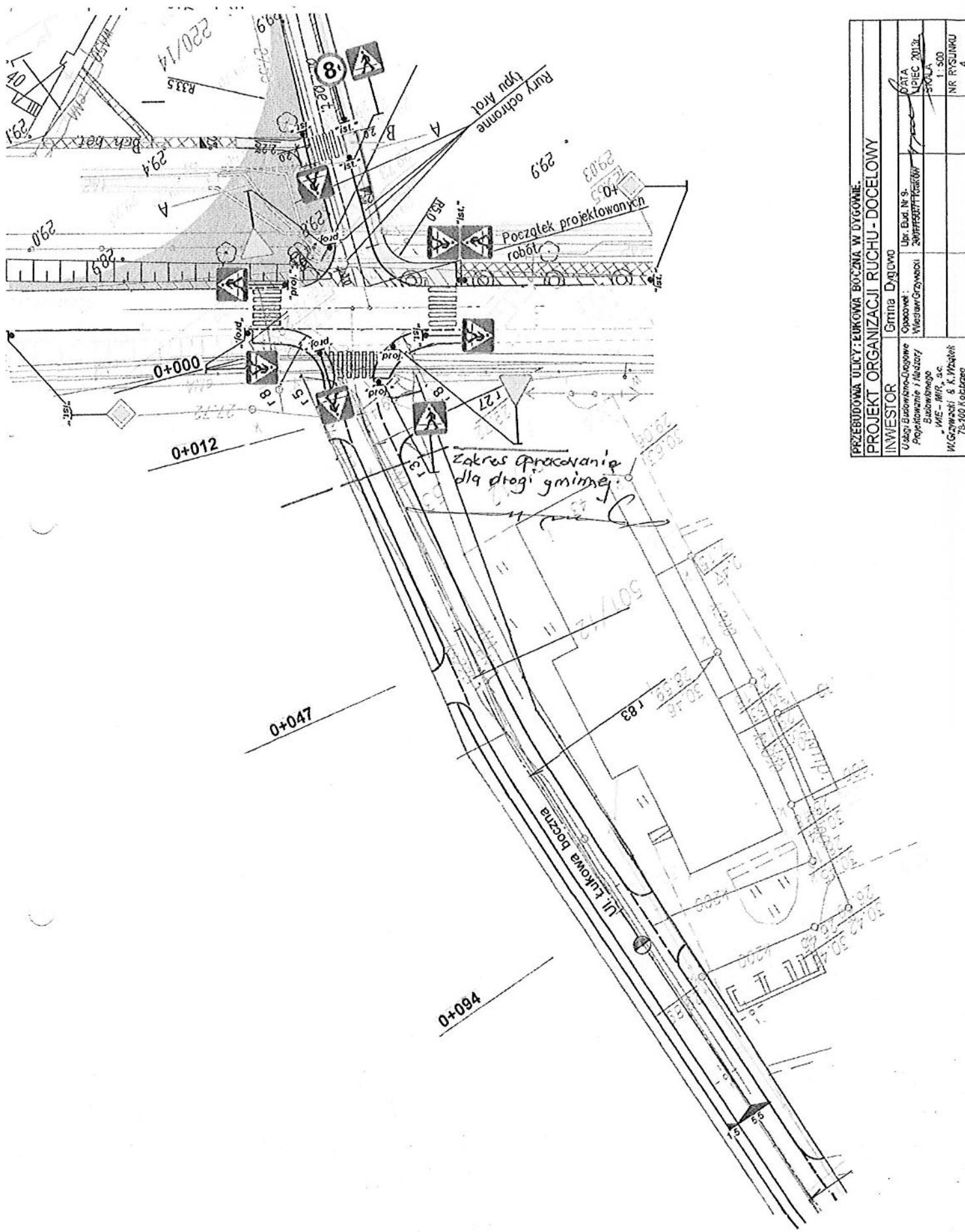
**Sierpień 2013 r.**



PRZEBUDOWA ULICY: ŁUKOWA BOCZNA W DYGOWIE.  
**PROJEKT ISTNIEJĄCEJ ORGANIZACJI RUCHU.**

<b>INWESTOR</b>	Gmina Dygowo
<b>Opasowal:</b>	Upr. Budowlano-Geodezyjne
<b>Projektowanie i Nadzór</b>	Władysław Grzywnicki
<b>Geodezyjnego</b>	2001/150/21 Koniów
<b>MIE - MIR, sp. z o.o.</b>	
<b>W. Gąsiewicz i X. Wzrostek</b>	
<b>78-100 Kobylnica</b>	
<b>DATA</b>	
<b>LICZBA</b>	
<b>SKALA</b>	1:500
<b>NR RYSUNKU</b>	1





PRZEBUDOWA ULICY ŁUKOWA BOCZNA W DYGOMINIE.

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU - DOCELOWY

INWESTOR	Gmina Dygomin
Opisowo:	Ukr. Bud. Nr 9.
Usługi Inżyniersko-Pracowniowe	Wydział Gminności 200903050112
Projektowanie i Nadzór	DATA
Substancjonalny	11 LIPiec 2013r.
MIE - MIP, s.c.	STOJAŁA
M. Grzeszowski & K. Wójcik	1-500
78-100 Kobylang	NR RYSUNKU
	4

Uł. Łukowa boczna

0+094

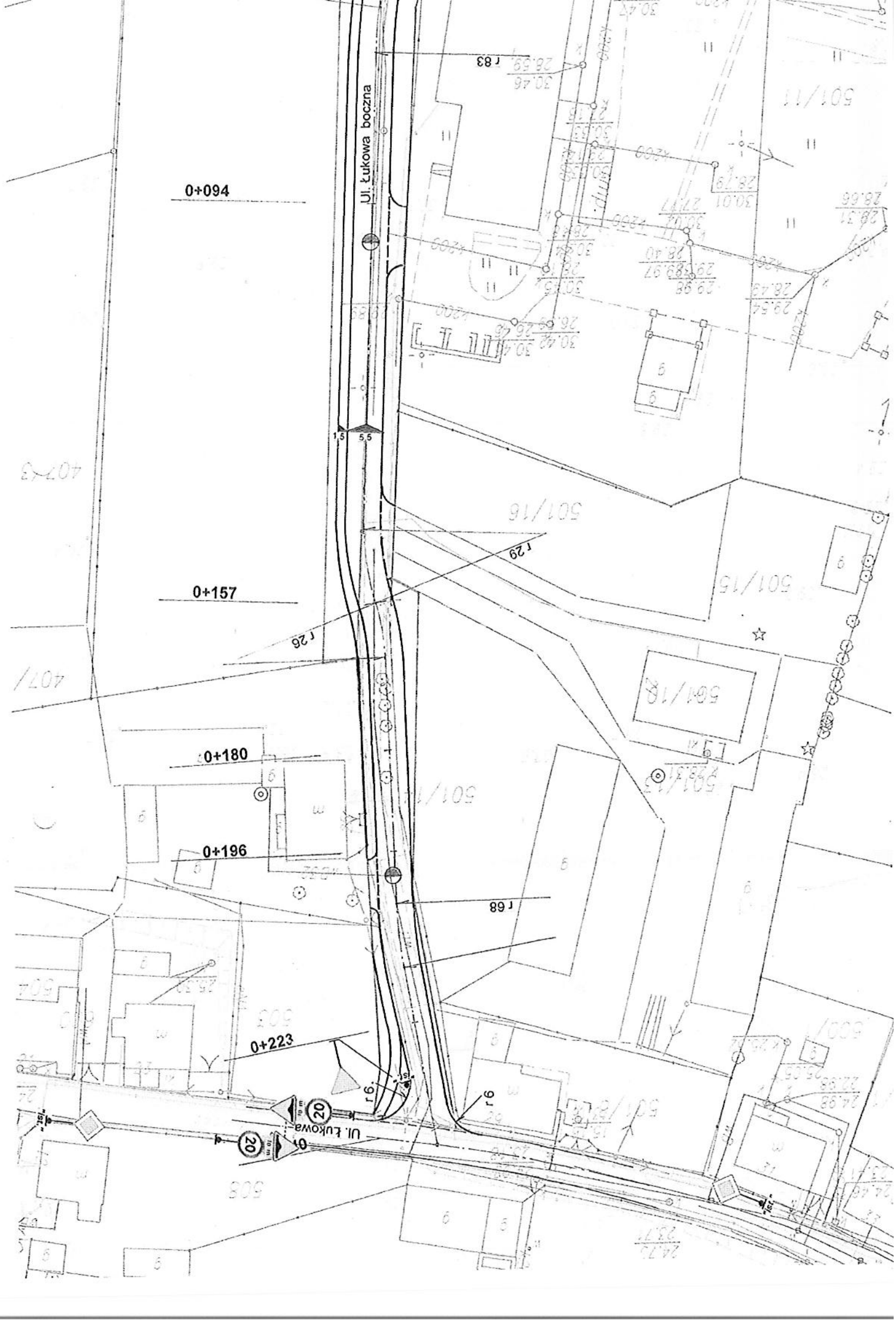
0+157

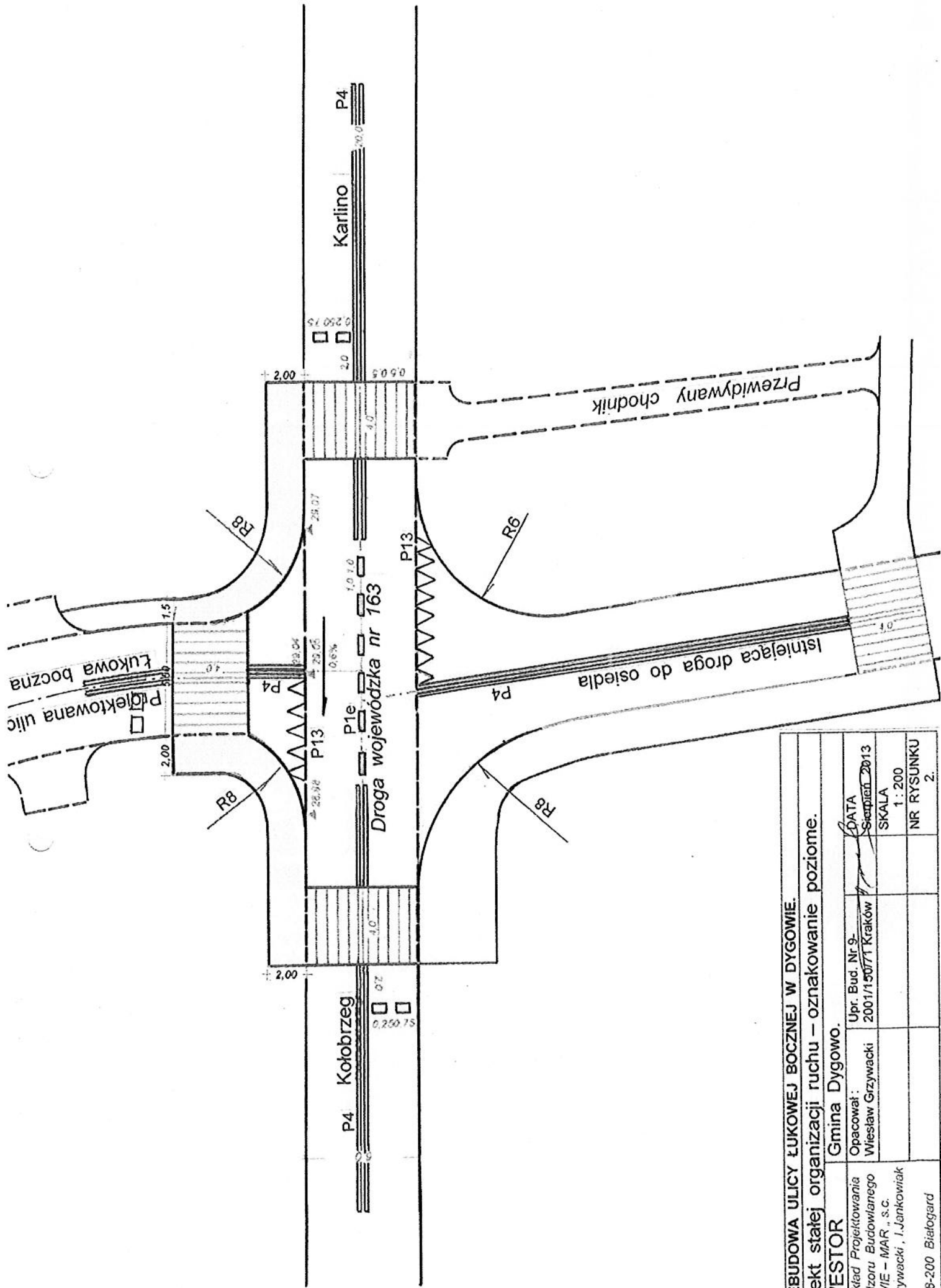
0+180

0+196

0+223

Uł. Łukowa





**PRZEBUDOWA ULICY ŁUKOWEJ BOCZNEJ W DYGWIE.**  
**Projekt stałej organizacji ruchu – oznakowanie poziome.**

<b>NWESTOR</b>		Gmina Dygowo.	
Zakład Projektowania i Nadzoru Budowlanego „WIE – MAR”, S.C. M. Grzywański, J. Jankowiak	Opacował: Wiesław Grzywański	Upr. Bud. Nr 9- 2001/150771 Kraków	DATA Styczeń 2013
			SKALA 1:200
			NR RYSUNKU 2.

78-200 Białogard



## OPIS TECHNICZNY

### **DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA PRZEBUDOWY ULICY ŁUKOWEJ BOCZNEJ W DYGOWIE.**

1. INWESTOR : GMINA DYGOWO.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA :

- Wytyczne projektowania ulic WPU GDDP Warszawa 1992 r.
- Ustawa o ruchu drogowym z 20.06.1997 r. / Dz.U.Nr 58 p-515 / aktualizowane Dz. U. z 18.10.2012 r. poz.113 z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Min.Infrastruk. z 23.09.2003 r. / Dz.U.Nr 177 p-1729 / w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.
- Instrukcja o znakach drogowych Min.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 p-2181.

3. STAN ISTNIEJĄCY :

Ulica Łukowa boczna posiada nawierzchnię żwirowo-żuźlową o zmiennych szerokościach od 3,5 do 6,0 m. Znajduje się tu Market i Baza maszyn rolniczych do których już są wykonane konstrukcje wjazdów. Ich odległość od skrzyżowania umożliwia usytuowanie przejścia dla pieszych przez ulicę Łukową boczną w odległości 3,5 m od krawędzi jezdni ul. Kołobrzeskiej – 163 -.

Na działkach przeznaczonych pod przebudowę występują podziemne urządzenia energetyczne, wodociągowe igazowe. Brak jest instalacji odwodnieniowej.

W obrębie projektowanego odcinka istnieje następujące oznakowanie :

- A – 7	- ustęp pierwszeństwa przejazdu	sztuk 1.
- A -11a	- próg zwalniający	sztuk 2.
- B – 18	- zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 8 t	sztuk 1.
- B – 33	- ograniczenie prędkości	sztuk 2.
- D – 6	- przejście dla pieszych	sztuk 5.
- T – 1	- tabliczka wskazująca odległość znaku od miejsca niebezpiecznego	sztuk 2.

#### 4. STAN PROJEKTOWANY :

Ulica Łukowa boczna na całym odcinku będzie dwukierunkową o szerokości jezdni 5,5 m i prawostronnym chodnikiem szerokości 1,5 m. Projektowana ulica ma początek od ulicy Kołobrzeskiej, która leży w ciągu drogi wojewódzkiej nr 163 Kołobrzeg – Wałcz. Na wysokości włączenia droga woj. 163 ma przekrój uliczny z jednostronnym chodnikiem. Szerokość jezdni wynosi 6,0 m a chodnika 2,0 m. W ulicy Łukowej głównej gdzie kończy się projektowany odcinek obowiązuje ruch dwukierunkowy a szerokość jezdni wynosi 5,0 m i chodnika 1,5 m. Nawierzchnie wykonane zostaną z kostki betonowej. W obrębie skrzyżowania z drogą 163 istnieje jedno przejście dla pieszych a projekt przewiduje dalsze dwa.

Długość projektowanego odcinka wynosi 240,0 m.

Docelowo wprowadza się następujące oznakowanie pionowe :

- A – 7	- ustęp pierwszeństwa przejazdu	sztuk 3.
- A – 11a	- próg zwalniający	sztuk 2.



- B - 18 - zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 8 t. sztuk 1.
- B - 33 - ograniczenie prędkości sztuk 2.
- D - 6 - przejścia dla pieszych sztuk 9.
- D - 1 - droga z pierwszeństwem sztuk 4.
- T - 1 - tabliczka wskazująca odległość znaku od miejsca niebezpiecznego sztuk 2.

Należy zastosować znaki pionowe z grupy średniej, a folie na licach odblaskowe typ 2 (A-7, D-6) dla pozostałych typ 1.

Znaki D-6 powinny być ustawione w odległości 0,5 m od krawędzi przejścia.

W obrebie skrzyżowania wprowadza się następujące oznakowanie poziome :

- P - 1e - linia pojedyncza ostrzegawcza przerywana 1,0x1,0 oś jezdni
- P - 4 - linia podwójna ciągła w osi jezdni
- P - 13 - linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów
- P - 14 - " " " " z prostokątów
- P - 10 - przejście dla pieszych 4,0x0,5x0,5

Oznakowanie poziome należy wykonać grubowarstwowo.

Sposób zastosowania w/w znaków przedstawiono na załączonej mapie i schemacie.

Pozostałe oznakowanie stałej organizacji ruchu nie ulega zmianie.

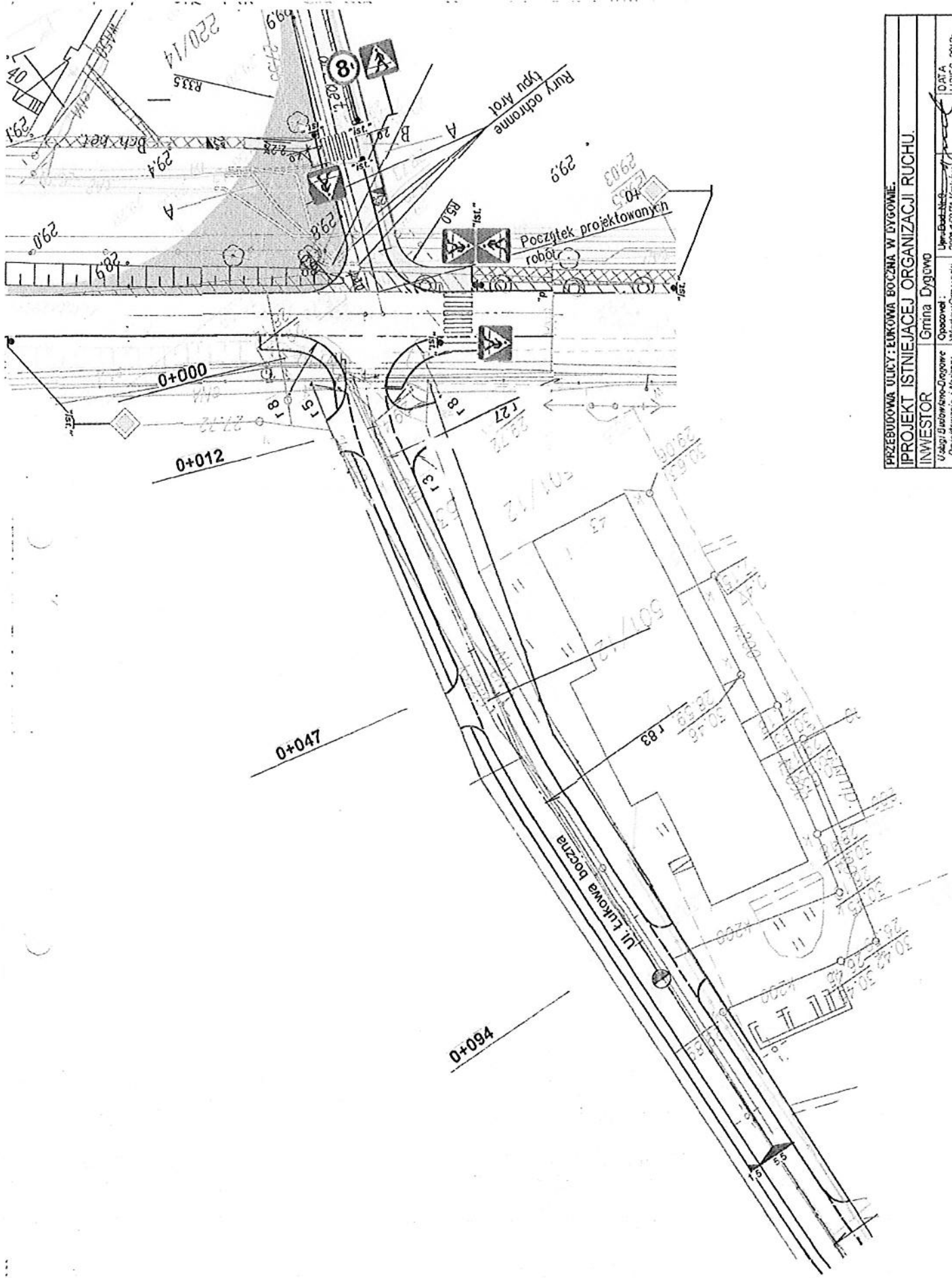
## 5. UZASADNIENIE WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Wprowadzenie nowego oznakowania pionowego związane jest z przebudową drogi gminnej w ciąg o przekroju ulicznym z chodnikiem.

## 6. WYSTĘPUJĄCE ZAGROŻENIA.

W strefie włączenia do ul. Kołobrzesckiej istnieje zagrożenie odbywającym się tu ruchem samochodowym i pieszym. Dla wykonawców i użytkowników może być zagrożeniem pracujący tu sprzęt i transport wysokotonażowy. Szczególną uwagę należy zwrócić na roboty wykonywane w strefie istniejących podziemnych urządzeń energetycznych i gazowych.

**Uwagi ogólne:** Liczba znaków powinna być ograniczona do niezbędnych potrzeb zapewniających bezpieczeństwo i sprawność ruchu. Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych. Słupki powinny być o przekroju okrągłym. Na jednym słupku montuje się z zasady jeden znak, chyba, że konieczność i względy ekonomiczne zmuszają do łącznego montażu. W przypadku znaków odblaskowych tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni około 5 stopni w kierunku jezdni, natomiast przy zastosowaniu znaków nieodblaskowych około 5 stopni od jezdni. Odległość znaku od krawędzi jezdni na ulicach od 0,5 do 2,0 m. Odległość mierzy się od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku. Wysokość umieszczenia znaku / dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu / na ulicy wynosi 2,20 m. Tarcze znaków osadzone powinny być zabezpieczone przed zdjęciem przez nieupoważnione osoby. Oznakowanie robót powinno być przeglądane i poprawiane. Znaki uszkodzone należy niezwłocznie wymienić.



PRZEbudowa ULICY: LILIOVA BOZNA W DYGIWIE.

PROJEKT ISTNIEJACEJ ORGANIZACJI RUCHU.

INWESTOR	Gmina Dygów
Opisowal:	Umi. Budowlano-Geodezyjne Programowanie i Nadzory Budowlanego „MIE - INR”, s.c. W. Grzywacki & X. Wzrostek
Upr. Budowlano-Geodezyjne	Upr. Budowlano-Geodezyjne
2001/RS/07/1 Kraków	2001/RS/07/1 Kraków
DATA	Lipiec 2013r
SKALA	1:500
INR RYSUNKU	1.