

---

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I.	CZĘŚĆ OPISOWA	
1.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2.	OPIS I ZAKRES PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	3
3.	STAN ISTNIEJĄCY .....	4
4.	ZAPROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	5
5.	STAŁA ORGANIZACJI RUCHU .....	6
6.	ANALIZA ZMIAN STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	10
7.	UWAGI OGÓLNE .....	10
8.	TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	11
II.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
OR1.	PLAN ORIENTACYJNY	
OR2.	PLAN ORGANIZACJI RUCHU	

---

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa z Inwestorem z dnia 12.06.2023r.
- uzgodnienia i wytyczne techniczne projektowania,
- Podkład geodezyjny w skali 1:500
- Projekt zagospodarowania terenu
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U.2024.320 t.j. z dnia 2024.03.06)
- Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U.2023.1047)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2017.784).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).
- Rozporządzenie MI oraz SWiA z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).
- materiały własne projektanta, inwentaryzacje i pomiary w terenie,

## 2. OPIS I ZAKRES PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projekt realizowany jest w województwie zachodniopomorskim na terenie miasta Szczecin. Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: "Budowa drogi do obsługi terenów inwestycyjnych w rejonie ulic Stołczyńskiej i Skwarnej".

Inwestycja obejmuje:

- budowę nowej drogi klasy Z o kategorii ruchu KR6 o nawierzchni bitumicznej,
- budowę drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej,
- budowę ciągów pieszych,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę zatok postojowych,
- budowę zjazdów,
- budowę przepustu,
- rozbiórkę istniejących obiektów,

- 
- budowę oświetlenia ulicznego,
  - budowę kanalizacji na potrzeby monitoringu,
  - budowę odwodnienia projektowanych nawierzchni,
  - budowę kanalizacji wodociągowej,
  - wykonanie nasadzeń zieleni niskiej i wysokiej,
  - zmiana lokalizacji terenu rekreacyjnego „siłowni pod chmurką”.

Lokalizacja i zakres przedsięwzięcia zostały przedstawione na planie organizacji ruchu (rys. OR2).

### **3. STAN ISTNIEJĄCY**

Ulica Stołczyńska jest drogą publiczną klasy L, jednojezdniową o nawierzchni bitumicznej po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Jezdnia z obu stron jest ograniczona wysokim krawężnikiem kamiennym. Szerokość jezdni wynosi ok. 6,0-6,5m. Po obu stronach jezdni zlokalizowane są ciągi piesze o nawierzchni z płytek betonowych. Miejscami są oddzielone od jezdni pasem zieleni. Ulica Stołczyńska jest główną ulicą obsługującą osiedle Skolwin. W ciągu ulicy zlokalizowane są przystanki autobusowe komunikacji miejskiej linii dziennych 63 i 102 oraz linii nocnej 526. Obowiązująca prędkość na ulicy Stołczyńskiej wynosi 40 km/godz.

Ulica Skwarna jest drogą utwardzoną nieulepszoną o nawierzchni żwirowej. Od północnej strony zlokalizowany jest chodnik o nawierzchni z płytek betonowych. Chodnik i jezdnia są w złym stanie technicznym. Ulica Skwarna służy obsłudze terenu wokół budynku – posesja 3 i 5. Stanowi także dojazd do ogródków działkowych.

Pozostały teren objęty opracowaniem, to głównie niezagospodarowane tereny zielone. Projektowana droga przecina ciek wodny. Na końcu projektowanej drogi w rejonie przystanku kolejowego Szczecin-Skolwin znajduje się droga z płyt betonowych służąca obsłudze Klubu sportowego Świt Skolwin, firmie Vestas oraz Lokalnej Organizacji Gospodarczej „Odrójście”.

---

#### 4. ZAPROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projekt zakłada budowę drogi jednojezdniowej, dwukierunkowej (po jednym pasie w każdym kierunku), klasy Z o kategorii ruchu KR6. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej, o szerokości 7,0m ograniczona została z obu stron wyniesionym krawężnikiem betonowym. Od skrzyżowania z ul. Stołczyńską do zjazdu do KS Świt (odcinek o dł. ok. 700m) zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3.0m. Od zjazdu do „KS Świt” do końca projektowanego odcinka zaprojektowano obustronne ciągi piesze o nawierzchni z betonowych płytek chodnikowych i jednostronną, dwukierunkową ścieżkę rowerową o nawierzchni bitumicznej szer. 2,5 m. Infrastruktura rowerowa zaprojektowana została od południowo - zachodniej strony jezdni. Projektowana droga będzie skomunikowana z ul. Stołczyńską na początku i na końcu opracowania oraz z ul. Skwarną w km 0+320,00 nowoprojektowanej drogi.

Ul. Wodna jest ulicą ślepą. Na jej końcu zaprojektowano plac manewrowy o nawierzchni z kostki betonowej. Na końcu placu manewrowego zaprojektowano przejazd dla rowerzystów w celu połączenia ul. Wodnej z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym.

##### Oznakowanie dla osób niedowidzących

Krawędzie przejść dla pieszych wraz z doprowadzeniem osoby niedowidzącej do przejścia należy wykonać z płytek prowadzących. Płytki systemowe wykonać także wzdłuż krawędzi peronów. Na peronie należy oznakować strefę wejścia do pojazdu komunikacji miejskiej oraz dojście do wiaty. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z zasadami określonymi w Katalogu Nawierzchni chodników dla Miasta Szczecina.

Oznakowanie wykonać z dwóch rodzajów płytek:

a) płytka barwy białej o wymiarach 30x30x8cm z symetrycznymi ryflami (rowkami) na powierzchni, służąca do:

- wyznaczania krawędzi przejścia dla pieszych (szerokość pasa 60cm). Ryfle (rowki) powinny wskazywać kierunek przejścia.

- wyznaczenia krawędzi peronu przystankowego – ryfle usytuowane równolegle do krawędzi peronu

- wyznaczania ścieżek dojścia – ryfle wskazują kierunek ruchu osoby niedowidzącej.

---

- bąble – płytka barwy białej o wymiarach 30x30x8cm z wypustkami (bąblami) na powierzchni służą do oznakowania pól decyzji lub ostrzeżenia o niebezpieczeństwie.

## **5. STAŁA ORGANIZACJI RUCHU**

Wszelkie zmiany w stałej organizacji ruchu związane są z wykonaniem nowej ulicy.

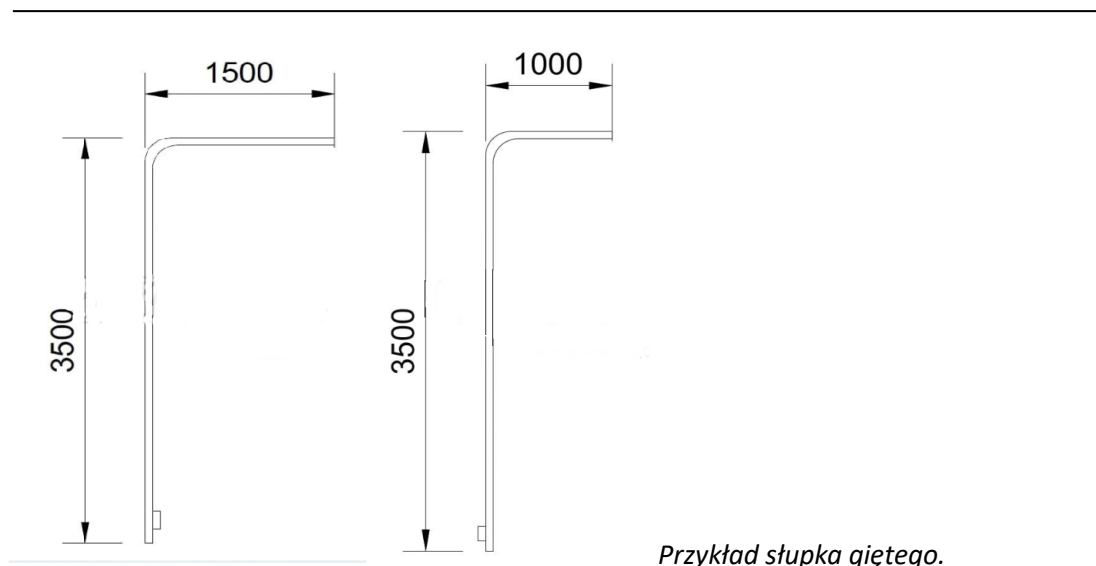
Nowoprojektowana droga będzie drogą podporządkowaną względem ul. Stołczyńskiej oraz drogą z pierwszeństwem przejazdu względem ul. Skwarnej. Na ul. Wodnej i Skwarnej wprowadza się strefę ruchu uspokojonego. Na całej długości projektowanej drogi zaprojektowano 4 przejścia dla pieszych o szerokości 4,0 m oznakowane znakami pionowymi D-6 oraz poziomymi P-10. W odległości 2,0 m od znaku P-10 należy wymalować linie zatrzymania – znak P-14. W rejonie skrzyżowania z ul. Stołczyńską – ze względu na ostry promień łuku poziomego w planie – ograniczono prędkość do 40 km/h. Projekt nie przewiduje wykonania sygnalizacji świetlnej na odcinku objętym opracowaniem.

### Parkowanie:

Projekt przewiduje budowę dwóch zatok postojowych dla samochodów osobowych z stanowiskami usytuowanymi równolegle do krawędzi jezdni. Na początku i końcu zatoki należy zlokalizować znaki pionowe D-18. Pod tablicą D-18 na początku zatoki należy umieścić tabliczkę wskazującą sposób parkowania. Na końcu zatoki pod znakiem D-18 umieścić tabliczkę „koniec”.

### Komunikacja miejska:

Wzdłuż nowoprojektowanej drogi zaprojektowano cztery przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane na jezdni. Przystanki oznakować znakami pionowymi D-15 (tablice dwustronne) oraz poziomymi P-17 o długości 30 m. Znak D-15 należy zlokalizować 15 m od początku linii P-17. Na dwóch przystankach autobusowych aby zapewnić wymagane odległości tablicy D-15 od krawędzi jezdni, jednocześnie nie ustawiając słupka na środku chodnika, należy zastosować słupki gięte.



### Infrastruktura rowerowa

Ciąg pieszo–rowerowy o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3.0m należy oznakować znakami pionowymi C13/16 z linią poziomą. Na nawierzchni bitumicznej co 25 m należy zlokalizować znaki P-26 i P-23 mini. Piktogramy powinny być skierowane naprzemiennie.

Od zjazdu do „KS Świt” do końca projektowanego odcinka dwukierunkową drogę rowerową o nawierzchni bitumicznej szer. 2,5 m oznakować znakami poziomymi P-23 mini. Z uwagi na przyległy do drogi rowerowej ciąg pieszy należy zastosować odpowiednio znaki pionowe C13/16, C16/13 z linią pionową.

Na ciągu pieszo-rowerowym i drodze rowerowej należy zastosować znaki z grupy wielkości MI (mini), natomiast na jezdni znaki z grupy wielkości S (średnie)

*Tab. 1. Podstawowe wielkości znaków drogowych*

Grupy 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. 2. Zastawienie projektowanych znaków drogowych oznakowanie pionowe*

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
A-7	Projektowane	Średnie	8
A-16	Projektowane	Średnie	2
A-24	Projektowane	Średnie	1
A-30	Projektowane	Średnie	1
B-2	Projektowane	Średnie	1
B-2	Projektowane	Mini	1
B-21	Projektowane	Średnie	1
B-22	Projektowane	Średnie	1
B-33	Projektowane	Średnie	1
B-36	Projektowane	Średnie	1
C-8	Projektowane	Średnie	1
C-13a	Projektowane	Mini	8
C13/16	Projektowane	Mini	11
C16/13	Projektowane	Mini	3
D-1	Projektowane	Mini	8
D-1	Projektowane	Średnie	3
D-2	Projektowane	Średnie	1
D-4a	Projektowane	Średnie	2
D-6	Projektowane	Średnie	14
D-6b	Projektowane	Średnie	2
D-15	Projektowane	Średnie	8
D-18	Projektowane	Średnie	4
D-46	Projektowane	Średnie	2
D-47	Projektowane	Średnie	2
T-3 „PIESI”	Projektowane	----	1
T-3a	Projektowane	----	2

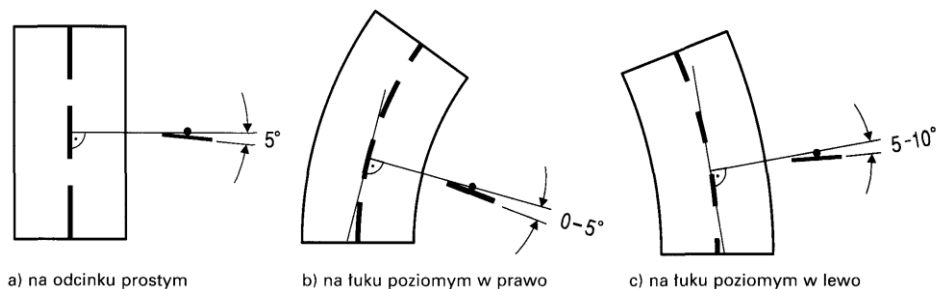
T-6a	Projektowane	Średnie	3
T-22	Projektowane	-----	3
T-25d	Projektowane	Średnie	1
T-30a	Projektowane	-----	2
niebiesko-białe słupki pod D-6	Projektowane	-----	2

Razem szt.= 100

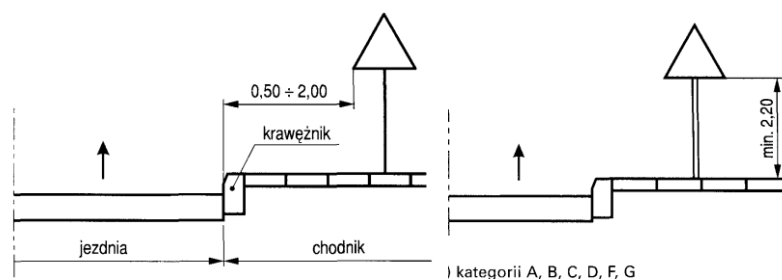
Oznakowanie poziome			
Nazwa	Stan	Dł./Szt.	Pow. mal.
P-1b	Projektowane	258,4 m	10,3
P-1e	Projektowane	165,0 m	19,8
P-4	Projektowane	680 m	156,0
P-7a	Projektowane	55,7 m	6,7
P-8b mini	Projektowane	1 szt.	1,5
P-10 (s=4,0m)	Projektowane	58 m	116,0
P-11	Projektowane	10,3 m	10,0
P-13	Projektowane	32,5 m	8,5
P-14	Projektowane	40,3 m	15,1
P-17	Projektowane	180 m	27,4
P-19	Projektowane	149 m	17,9
P-23 mini	Projektowane	45 szt.	11,7
P-26	Projektowane	31 szt.	21,4
P-27	Projektowane	1 szt.	0,7

Całkowita pow. malowania [m2]= 423





Rys. 1 Odchylenie poziome tarczy znaku



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

## 6. ANALIZA ZMIAN STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zmiany w organizacji ruchu związane będą z wykonaniem nowej ulicy. Projektowana organizacja ruchu nie wpłynie negatywnie na istniejącą organizację ruchu.

## 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. W przypadku projektowanych znaków obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2,
- 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 aprobaty 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 wielkie litery, z wyjątkami podanymi na wzorach znaków, których dotyczą,
  - cyfry wykonuje się w wysokości wielkich 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.
  - Usunięcie oznakowania poziomego powinno być wykonane w sposób trwały. Nie dopuszcza się zamalowywania istniejącego oznakowania poziomego.
  - Oznakowanie poziome na jezdni wykonać jako grubowarstwowe natomiast na drodze rowerowej jako cienkowarstwowe.

## **8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: I kwartał 2025.

Opracowała:

mgr inż. Marta Owczarczyk