

**Autorska Pracownia Projektowa**  
**mgr inż. Bartosz Sontowski**  
**ul. Wierzbowa 8,**  
**75- 635 Koszalin**  
**tel. 0 502 168 562**  
**tel/fax. (094) 347 32 15**  
**adres do korespondencji:**  
**Świerkowa 27, 75-644 Koszalin**

## **PROJEKT WYKONAWCZY**

# **Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek**

## **PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU** **ulice Junacka , Drzymały , Parkowa , Orдона**

**Inwestor: Miasto Szczecinek Plac Wolności 13 78-400 Szczecinek**

**Zawartość opracowania:**

- Uzgodnienia
- Opis techniczny
- Plan orientacyjny
- Rysunki

1. Projekt zagospodarowania terenu – organizacja stała skala 1:500

**Branża drogowa:**

projektował:

mgr inż. Bartosz Sontowski / upr. nr ZAP/0115/POOD/07

sprawdził:

mgr inż. Jan Sontowski

upr § 2 ust.1, § 5 ust.1, § 13 ust.1p.3b nr A/PB/8300/40/84 WBPPAiNB Koszalin

STAROSTA SZCZECINECKI  
ul. 28 Lutego 16 (13)  
78-400 SZCZECINEK  
KT.7121.85.2016.MP

Szczecinek 03.11.2016 r.

Autorska Pracownia Projektowa  
mgr inż. Bartosz Sontowski  
ul. Wierzbowa 8  
75 – 635 Koszalin

dot. zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu dla zadania: „Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek – ulice Junacka, Drzymały, Parkowa, Ordonia” w zakresie dróg gminnych powiatu szczecineckiego.

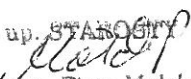
Na podstawie § 8 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729 i Dz. U. z 2016 r., poz. 314)

**zatwierdzam projekt stałej organizacji ruchu**

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu jest niezbędne w związku z realizacją zadania: „Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek – ulice Junacka, Drzymały, Parkowa, Ordonia” w zakresie dróg gminnych powiatu szczecineckiego.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U. z 2002 r., Nr 170 poz. 1393).

Po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu należy powiadomić tut. starostwo.

z up. STAROSTY  
  
dr inż. Piotr Małek  
GŁÓWNY SPECJALISTA  
w Wydziale Komunikacji, Transportu i Dróg

Otrzymuje:

1. Urząd Miasta  
Plac Wolności 13, 78-400 Szczecinek
2. Komenda Powiatowa Policji w Szczecinku  
ul. Polna 25, 78-400 Szczecinek;
3. a/a

Szczecinek 19.10.2016 r.

K.7221.1.35.2016

**Autorska Pracownia Projektowa**  
**mgr inż. Bartosz Sontowski**  
**ul. Wierzbowa 8**  
**75-635 Koszalin**

**Dotyczy: Zaopiniowanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania „Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek”.**

Urząd Miasta Szczecinek, Wydział Komunalny, działając zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. 4.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem

**opiniuje z uwagami**

przedłożony projekt stałej organizacji ruchu dla zadania „Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek”.

1. Na dojeździe do skrzyżowania z ulicą Boh. Warszawy ( w przypadku wyniesienia przejścia dla pieszych ) należy zastosować znaki A-11a.
2. Na rondzie zamiast znaku C-9 wraz z tablicą U-6a lub U-6b stosować znak U-5b.

Otrzymują:

- 1/ Adresat
- 2/ Wydz. K a/a

**DYREKTOR WYDZIAŁU**

*mgr inż. Anna Mista*

KOMENDA POWIATOWA POLICJI  
w SZCZECINKU

Szczecinek 13.10.2016r

L.Dz. AWP/ RD-18102 16/ORD

Pan  
~~Jan~~ Sencowski *BAERDZ*  
Autorska Pracownia Projektowa  
ul. Wierzbowa 8  
75-635 KOSZALIN

Dotyczy pisma z dnia 29.09.2016r w sprawie zaopiniowania projektu poprawy układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek skrzyżowanie ul. Ordona-Parkowa, oraz ul. Junacka i Drzymały

Zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym ruchem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 2003 r. ),

opiniuję pozytywnie

projekt poprawy układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek skrzyżowanie ul. Ordona- Parkowa, oraz ul. Junacka i Drzymały.

Jednocześnie proszę o poinformowanie przynajmniej z tygodniowym wyprzedzeniem o terminie rozpoczęcia jak i zakończenia robót.

Wyk. 2 egz.  
1. a/a  
2. adresat  
Wyk. K. P.

KOMENDANT POWIATOWY POLICJI  
w Szczecinku

*[Signature]*  
podinsp. mgr Andrzej Dziemiński

## OPIS TECHNICZNY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

do projektu organizacji ruchu i oznakowania do przebudowy układu komunikacyjnego  
w centrum miasta Szczecinek  
ulice Junacka , Drzymały , Parkowa , Ordon

### 1.Podstawa prawna opracowania i wykorzystane materiały

1. Umowa – zlecenie na opracowanie projektu;
2. Obowiązujące przepisy i normy projektowe w tym jako wiodące, rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
3. Załącznik nr 1 ÷ 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 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. załącznik do nru 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r).
4. Uzgodnienia z Inwestorem i zainteresowanymi stronami;
5. Pomiar i inwentaryzacja do celów projektowych;
6. Ustawa z 20 czerwca 1997 r.Prawo o ruchu drogowym- Dz.U.2012.1137 z późn. zm.
7. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – Dz.U.2015.460
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2010.123.840 z późn. zm.
9. 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.2003.177.1729
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2004.140.1481
11. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2002.170.1393 z późn. zm.
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 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.2003.220.2181 z późn. zm.
13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego – Dz.U.2004.140.1481.
- 14.Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze - Dz.U.2008.132.840.
- 15.Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U.1999.43.430 z późn. zm.

### 2. Cel i zakres projektu

Niniejszy projekt organizacji ruchu obejmuje obszar objęty projektem poprawienia układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek, ulice Drzymały , Junacką ( z projektowanymi parkingami) Parkową i Ordon od Parkowej do Drzymały.

Planowany zakres robót drogowych obejmuje na wyżej wymienionych ulicach:

- roboty drogowe – przebudowę i korekty planu sytuacyjnego nawierzchni jezdni, chodników i urządzeń drogowych; wykonanie parkingów;

- regulację wysokościową armatury w dostosowaniu do nowych rzędnych nawierzchni;
- wykonanie kanalizacji deszczowej;
- budowę oświetlenia dróg;
- usunięcie kolizji z istniejącym zagospodarowaniem i uzbrojeniem,

### 3. Opis stanu istniejącego i ruch drogowy

#### Ulica Ordona – droga gminna kl. lokalna

Ulica dwukierunkowa. Na odcinku skrzyżowań z ulicami Drzymały, Parkową, Jeziorną ulica główna. Jezdnia asfaltowa o szerokości ok. 7,0m i obustronne chodniki. Stan nawierzchni dobry. Na odcinku od ul. Parkowej do Drzymały po stronie południowej znajduje się ciąg stanowisk parkingowych prostopadłych oraz przystanek komunikacji miejskiej autobusowej dla kierunku do centrum.

#### Ul. Parkowa – droga gminna - kl. dojazdowa

Ulica umożliwia dojazd z ulicy Ordona do centrum handlowego i na parkingi zlokalizowane po drugiej stronie deptaka, ulicy Bohaterów Warszawy. Jezdnia ma szerokość ok. 4.5 - 5.0m, chodniki obustronne szerokości ok 1,5 – 1,8m. Ulica dwukierunkowa. Stan średni.

#### Ul. Drzymały – droga gminna - kl. dojazdowa

Ulica umożliwia dojazd do centrum handlowego i na parkingi, jezdnia ma szerokość ok. 5.0m, chodnik po jednej stronie szerokości ok. 2,0m, po drugiej ok. 1,6m. Na odcinku dochodzącym do deptaka ul. Bohaterów Warszawy chodnik jednostronny szer. 1,5m. Ulica dwukierunkowa. Stan średni.

#### Ul. Junacka - kl. dojazdowa

Uliczka obsługująca zabudowę, szer. ok 5.0m, nawierzchnia z masy mineralno – asfaltowej ułożonej na kostce lub na bruku kamiennym, poszerzana trylinką.

Na odcinku dochodzącym do deptaka ul. Bohaterów Warszawy chodnik jednostronny szer. do 1,5m jednostronny, stan bardzo zły.

Na odcinku przy ul. Drzymały chodniki obustronne : o szerokości 2,0 m po stronie nowego budynku i 1,5m po stronie starej zabudowy. Po jednej stronie są latarnie (bez zmian) i okienka piwniczne. Ulica dwukierunkowa. Stan średni.

#### Tereny przeznaczone na wykonanie parkingów przy ul. Junackiej i Drzymały

Tereny po dawnej zburzonej zabudowie doraźnie uprzątnięte z gruzu, nawierzchnia - klepisko z fragmentami nawierzchni z kostki lub fragmenty z posadzek nieistniejącej zabudowy.

Większość samochodów parkuje na terenach nieurządzonych

#### Skrzyżowanie Kościuszki - Jeziorna

Skrzyżowanie zwykłe z wyznaczonymi przejściami dla pieszych na wszystkich wlotach. Ulica jest jednokierunkowa na odcinku od ul. Ordona, a na odcinku do ul. Zielonej dwukierunkowa. Występuje okresowe oczekiwanie na wlocie ul. Jeziornej.

#### Wielkość ruchu kołowego

Na podstawie pomiarów krótko czasowych określono istniejące natężenie ruchu. Wynosi w obu kierunkach: na ul. Ordona ok 400 P/h na ul. Kościuszki do ok 700 P/h na pozostałych ulicach ok. 50 – 200 P/h. Na ulicach Ordona i Kościuszki przebiegają linie autobusowe.

#### 4.0 Rozwiązanie projektowane

##### Ulica Parkowa.

Ulica klasy D. Skorygowano istniejące rozwiązanie ulicy tak aby ułatwić prowadzenie na niej ruchu dwukierunkowego jaki jest obecnie.

Zaprojektowano remont nawierzchni jezdni – frezowanie do profilu i ułożenie nowych warstw nawierzchni z betonu asfaltowego oraz wymianę krawężników. Zaprojektowano krawężniki wysokości 2 cm aby był ułatwiony najazd na krawężnik przy mijaniu się dużych pojazdów. Nawierzchnia na chodnikach z kostki betonowej szarej o konstrukcji dostosowanej do ruchu samochodów ciężarowych.

Chodnik po stronie zachodniej

- wzdłuż budynku nr 3 (dz.314/2)- szerokość jak w stanie istniejącym;
- od nr 3 do nr 4 odc. niezabudowany - szerokość 2,5m (poszerzenie pasa drogowego);
- wzdłuż budynków nr 4 i nr 5 – poszerzenie chodnika z 1,5 m do 2.0 m;

Chodnik po stronie wschodniej

- wzdłuż działki nr 315 poszerzenie do granicy istn. działki);
- wzdłuż budynku nr 2 - szerokość jak w stanie istniejącym;
- wzdłuż działki nr 261 – poszerzenie terenu ulicy o ok 1,0m i chodnik do nowej granicy na terenie działki przyległej o funkcji handlowej.

##### Ulica Junacka

Ulica klasy D. Adaptowano przebieg istniejących krawężników i zaadaptowanie krawężników kamiennych - przewidziano regulację ustawienia krawężników. – szerokości jezdni i chodników bez zmian z wyjątkiem korekty na załamaniu trasy ul. Junackiej celem zapewnienia lepszej widoczności.

Na odcinku przy deptaku BW zaprojektowano jezdnię z kostki kamiennej i betonowej.

Krawężniki istniejące (kamienne) - przewidziano regulację ustawienia krawężników. Przy budynkach wykonanie bruku z kostki kamiennej.

Na odcinku od zakrętu (załomu) ulicy do ulicy Drzymały jezdnia o szerokości 5,0m z betonu asfaltowego. Chodnik przy starych budynkach szerokości 1,6m jak istniejący. Chodnik po stronie południowej 2,0m jak istniejący z korektą granic pasa drogowego.

##### Ulica Drzymały

Ulica klasy D.

Na odcinku od Junackiej do deptaka BW ulica bez zmian. Remont nawierzchni w istniejących krawężnikach kamiennych z regulacją ustawienia krawężników. Płynny wjazd na deptak ale zabroniony oznakowaniem. Na odcinku od Junackiej do Ordona jezdnia o szer.5,0m asfaltowa, chodniki z kostki brukowej o szerokościach jak istniejące z poszerzeniem chodnika przy budynku nr 6 do ściany i likwidacją schodów przybudowanych do tego budynku. Przy budynku wielopiętrowym (Junacka 2) istniejąca szerokość chodnika 1,6m.

##### Ulica Ordona

Ulica klasy L. Korekta na skrzyżowaniach z ulicami Parkową i Drzymały:

- skrzyżowanie z ul. Parkową - poszerzenie ul. Ordona i wykonanie ronda mini – przejazdowego, jedno przejście z azylem aby rondo było lepiej rozpoznawane;
- skrzyżowanie z ul. Drzymały - przestawienie ogrodzenia przy budynku (Ordona 5) celem poprawy widoczności i korekty chodników.

#### Parkingi przy ul. Junackiej

Zaprojektowano rozmieszczenie parkingów i dróg dojazdowych w sąsiedztwie ul. Junackiej i ciąg parkingów do ulicy Ordona z jednokierunkową uliczką dojazdową i ciągiem pieszym, które rozdzielono krawężnikiem. Zjazdy w miejscach zjazdów istniejących.

#### Parkingi przy Drzymały.

Przy skrzyżowaniu ulic Junackiej i Drzymały i zaprojektowano parkingi zlokalizowane w miejscu nieistniejącej zabudowy.

#### Przejazdy na deptak (BW)

Przejazd proponuje się zamknąć ustawiając znaki B-1 zakaz ruchu lub B-2 zakaz zjazdu. Ze względów praktycznych bezpieczeństwa itp. nie stosować słupków blokujących.

#### Rondo na skrzyżowaniu ulic Parkowej i Ordona.

Zaprojektowano rondo przejazdowe o promieniu zewnętrznym 8,0m i wyspie przejazdowej, brukowanej, o promieniu 4,0 m. Przejścia dla pieszych podobnie jak w stanie istniejącym przez ul. Parkową i przez ul. Ordona (z azylem). Budowa ronda uwzględnia likwidację kilku stanowisk parkingowych przy ul. Ordona oraz odpowiednie powiązanie z alejką parkową.

#### Przystanek autobusowy na ul. Ordona.

Zaprojektowano korektę geometryczną przystanku istniejącego. Poszerzono jezdnię w miejscu przystanku do 9,5 m, miejsce zatrzymania dla autobusu zaprojektowano z kostki kamiennej. Chodnik dla pieszych ma wymiary umożliwiające ustawienie nowej wiaty.

### **5. Rozwiązanie oznakowania i wymagania dotyczące znaków.**

Wymieniono znaki niezgodne z aktualnymi przepisami oraz uzupełniono znaki brakujące. Ustawienie znaków dostosowano do projektowanego, nieco skorygowanego rozwiązania sytuacyjnego.

Zaprojektowane rozwiązanie pokazano na planie sytuacyjnym – rysunku.

Znaki usytuowano przy jezdni, odległość do tarczy znaku nie przekracza 0,5m, lub przy ścianie budynku w celu wygospodarowania miejsca na chodniku. Usytuowanie znaków w terenie winno nastąpić zgodnie z niniejszym projektem oraz według zasad określonych w załącznikach nr 1 ÷ 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 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. załącznik do nru 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r).

Należy zastosować znaki z grupy znaków średnich wykonanych z folii odblaskowej typu 2. Należy zastosować znaki atestowane. Mocowania znaków na słupkach stalowych ocynkowanych. Krawędzie podwójnie gięte, zamocowania uniemożliwiające obrót znaków.

W projekcie przyjęto wykorzystanie istniejących znaków z przestawieniem do projektowanego rozwiązania. Pozostawione istniejące znaki wymienić na nowe. Płytki integracyjne (pas szer. ok. 70cm od krawężnika).

Wszystkie znaki poziome grubowarstwowe w technologii chemoutwardzalnej.

Zastosowano ogrodzenia segmentowe U-12a (16szt. dł. 2m) przy skrzyżowaniach. Słupki do znaków i ogrodzenia segmentowe ocynkowane nie malowane.

Wszystkie znaki pionowe winny być zamocowane na słupkach itp. na wysokości min. 2,2m licząc do dolnej krawędzi znaku lub tabliczki pod znakiem.

Zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa



ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik do nru 220 poz. 2181 Dz. U. z 2003 r).

Oznakowanie poziome tylko na ul. Ordona i dla wyznaczenia miejsc parkingowych, parkingów dla niepełnosprawnych i kopert. Przy oznakowaniu miejsc dla niepełnosprawnych uwzględnić powierzchnie niebieskie lecz przed realizacją upewnić się, czy mają być wykonane. Szerokość stanowisk dla inwalidów 3.6m, Szerokości pozostałych stanowisk 2,5m.

## **6. Zestawienie nowego oznakowania**

### **6.1. Znaki pionowe**

#### **Znaki ostrzegawcze**

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
A-7	"ustąp pierwszeństwa"	9	7
A-11	„próg zwalniający”	3	3
A-20	„ruch dwukierunkowy”	1	1

#### **Znaki zakazu**

B-1	„Zakaz ruchu w obu kierunkach”	2	2
B-2	"zakaz wjazdu"	1	1
B-35	„Zakaz postoju”	2	2
B-33	„Ograniczenie prędkości”	4	-
B-36	"zakaz zatrzymywania się"	8	7

#### **Znaki nakazu**

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
C-2	„ nakaz jazdy w prawo”	1	1
C-12	„ruch okrężny”	3	-

#### **Znaki informacyjne**

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
D-1	„Droga z pierwszeństwem”	2	2
D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	1	1
D-3	„droga jednokierunkowa:	1	1
D-4a	„droga bez przejazdu”	2	1
D-6	"przejście dla pieszych"	10	10
D-15	„przystanek autobusowy”	1	1

D-18a	„parking-miejsce zastrzeżone”	4	4
D-18	"parking"	3	2

### Znaki dodatkowe

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
U-5b zespolony ze znakiem C-9	"słupek przeszkodowy"	3	3

### Tabliczki informacyjne

Symbol znaku	Opis	Ilość tablic	Ilość słupków
T-6a	„droga z pierwszeństwem przejazdu-umieszczana na drodze z pierwszeństwem”	1	-
T-6c	„droga z pierwszeństwem przejazdu-umieszczana na drodze z podporządkowanej”	2	-
T-29	„miejsca dla niepełnosprawnych”	4	-

Istniejące znaki należy usunąć : A-7,B-1, B-33, B-35,B-36, D-1, D-3,D-4a, D-6,D-18, T-0, T-6c

### 6.2.Znaki poziome

Symbol znaku (linii)	Opis	Zużycie jednostkowe	Obmiar
P-1e	„linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroka”	0,12m <sup>2</sup> /mb	132mb
P-4	"linia podwójna ciągła"	0,24m <sup>2</sup> /mb	145mb
P-7b	„linia krawędziowa”	0,24m <sup>2</sup> /mb	89m
P-10	"przejście dla pieszych"	0,5m <sup>2</sup> /mb	88m <sup>2</sup>
P-13	"linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów"	0,2625m <sup>2</sup> /mb	4m <sup>2</sup>
P-21	"Powierzchnia wyłączona	0,38m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	9m <sup>2</sup>

## 7. Termin wprowadzenia oznakowania

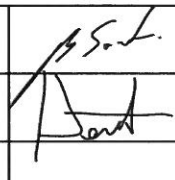
Oznakowanie winno być wprowadzone po zrealizowaniu przebudowy. Wprowadzenie nowego oznakowania przewiduje się 31.10.2017 r. Ustawione oznakowanie ma odzwierciedlać aktualny stan na drodze.

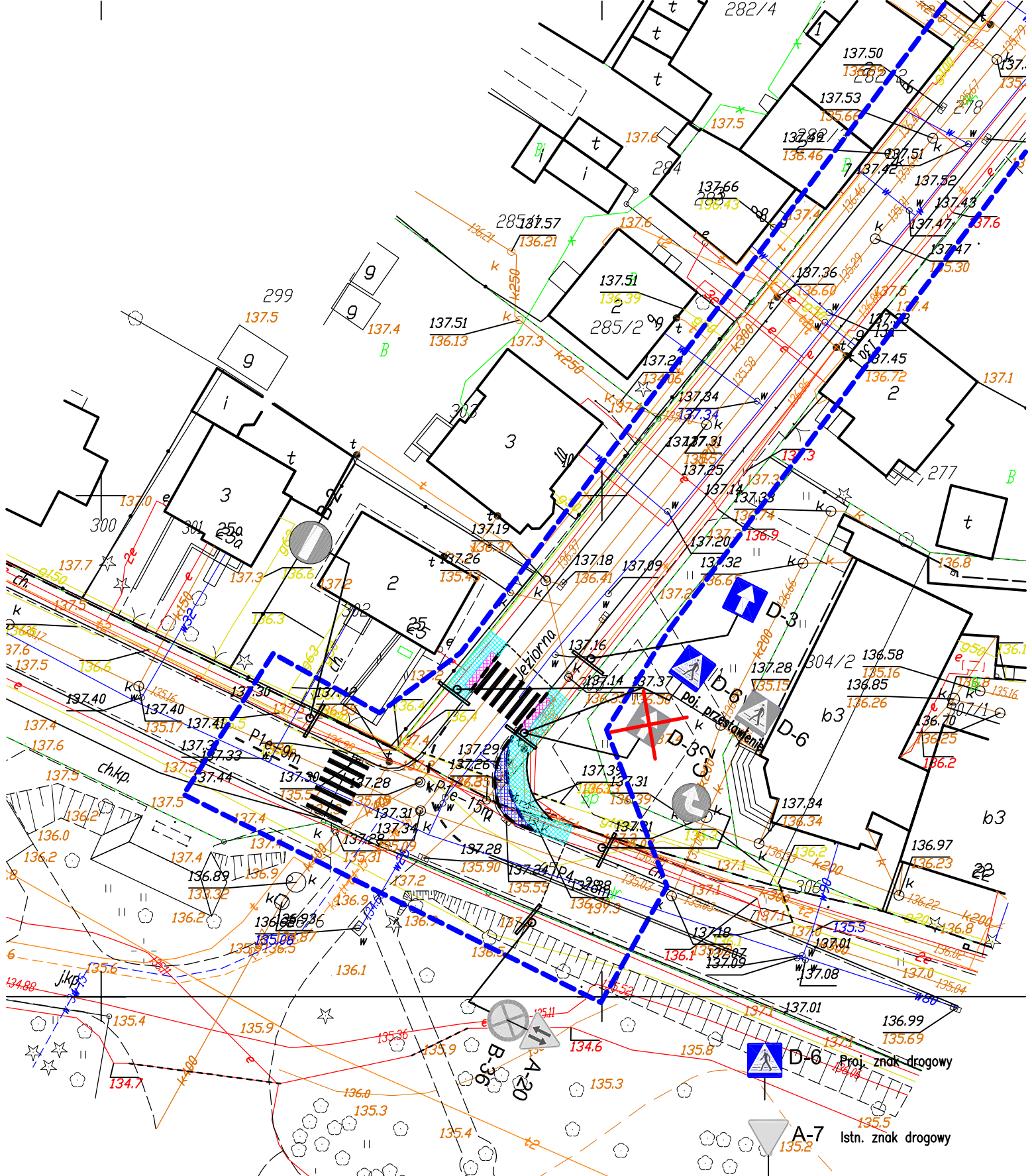


Opracował mgr inż Bartosz Sontowski



▬ -zakres opracowania

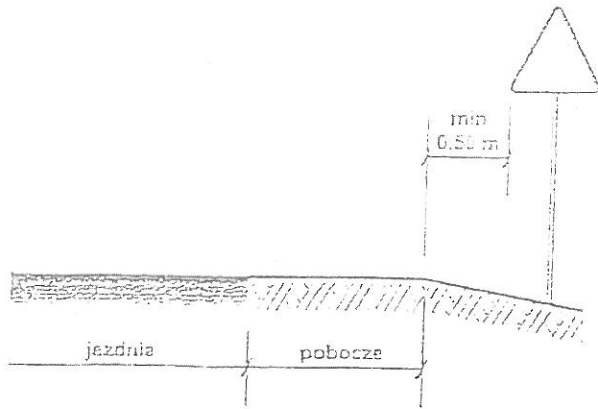
<b>PROJEKT</b> Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek			
<b>RYSUNEK</b> Orientacja			
<b>AUTORSKA PRACOWNIA          PROJEKTOWA</b> mgr inż. Bartosz Sontowski 75-635 KOSZALIN, ul. Wierzbowa 6 tel. 502 168 562	projektował: mgr inż. Bartosz Sontowski	uprawnienia do proj. bez ograniczeń w spec. drogowej nr ZAP/0115/P000/07	DATA 11. 2016
	sprawdził br. drogowej: mgr inż. Jan Sontowski	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust.1 pkt 3b nr A/PB/8300/40/84 WOP/PARD Koszalin	
			NR RYSUNKU 0



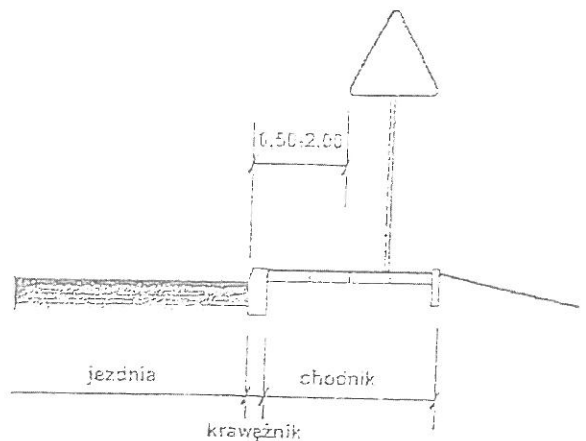
PROJEKT WYKONAWCZY			
<b>Poprawa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek</b>			
RYSUNEK			
<b>Stała organizacja ruchu skrzyżowanie ul. Jeziorna - ul. Ordona</b>			
AUTORSKA PRACOWNIA PROJEKTOWA mgr inż. Bartosz Sontowski 75-635 KOSZALIN, ul. Wierzbowa 8 tel. 502 168 562	projektował: mgr inż. Bartosz Sontowski	uprawnienia do proj. bez ograniczeń w spec. drogowej nr ZAP/0115/POOD/07	DATA 11.2016
	sprawił br. drogową: mgr inż. Jan Sontowski	upr. § 2 ust 1 § 5 ust. 1 § 13 ust. 1 pkt 3b nr A/PB/6300/40/84 WBP/PA/MB Koszalin	SKALA 1:500
			NR RYSUNKU 1.1



# 1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



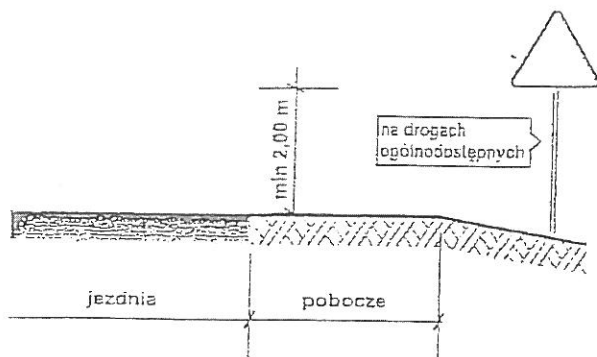
b) na ulicach

## UWAGA!

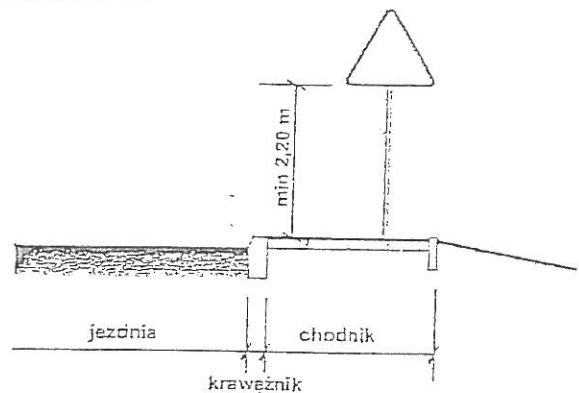
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony, na drogach z poboczeniami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w odległości nie większej niż 5m od krawędzi jezdni.

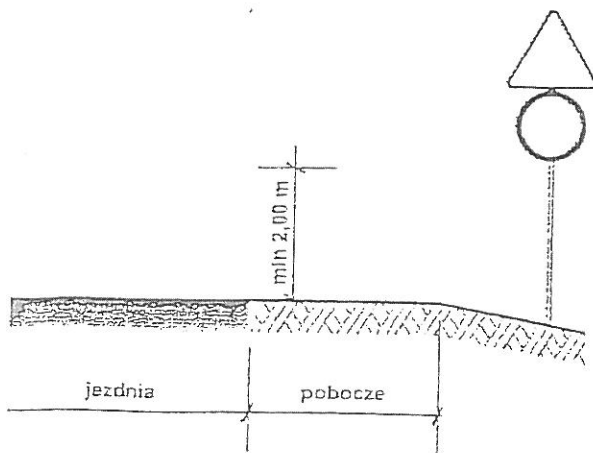
# 2. Wysokość umieszczania znaków



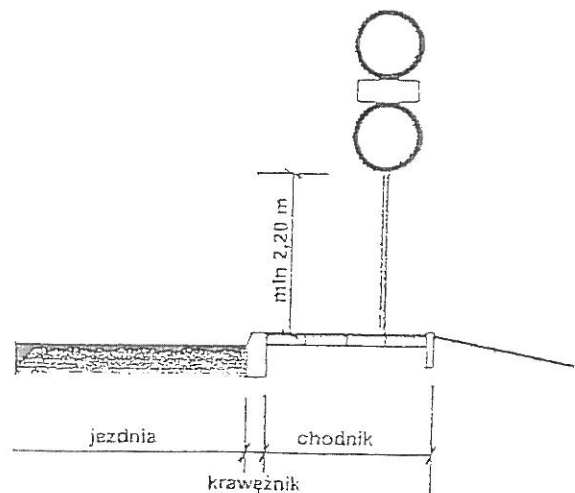
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach.



b) kategorii A, B, C, D, F, G na ulicach



c) dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice,



d) dwóch na jednym słupku na ulicach,

## UWAGA!

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na tej drodze /lub ulicy/ czyli znaki z grupy wielkości "duże". W grupie tej znaki ostrzegawcze w kształcie trójkąta równobocznego posiadają długość boku 1050 mm, a okrągłe znaki zakazu i nakazu średnicę wielkości 900mm, natomiast znaki informacyjne o kształcie prostokąta o długości podstawy 900mm