

	<b>RAMIKO</b> mgr inż. Radosław Ostraszewski ul. Gronowa 3 66-450 Jenin NIP 8521611911 tel/fax: 95-718-25-77 tel kom: 668 184 112 e-mail: rostraszewski@gmail.com		<b>Inwestor</b> <b>GMINA DĘBNO</b> ul. Piłsudskiego 5 74-400 Dębno
-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

NACZELNIK  
Wydział B

mgr inż. Anna Matoszko

## ORGANIZACJA RUCHU - STAŁA

Faza	Projekt stałej organizacji ruchu
Inwestor	Gmina Dębno ul. Józefa Piłsudskiego 5 74-400 Dębno
Obiekt	„Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 23 ul. Kostrzyńskiej z drogami gminnymi ul. Słowackiego i ul. Zachodnią w Dębnie”.
Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie, powiat myśliborski, gmina Dębno, działki nr: 304, 306, 307, 424/1, 470/9

### GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W SZCZECINIE

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988, z późn.zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia 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 2017 r., poz. 784).

- Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości: drogi krajowej nr 23  
b) ze zmianami lub uwagami: zawartymi w klauzuli rozpatrzenia projektu organizacji ruchu nr 4080/80/2023 z dnia 29.11.2023 r.
- Nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu 4080/80/2023
- Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu do 28.11.2025
- Zatwierdzona i zrealizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

z upoważnienia Generalnego Dyrektora  
Dróg Krajowych i Autostrad

p.o. ZASTĘPCA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Wojciech Choziak  
pódpis

29.11.2023  
data

GDDKiA Oddział w Szczecinie  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu  
NACZELNIK  
Wydział BRP i ZR

 <p><b>RAMIKO</b> mgr inż. Radosław Ostraszewski</p> <p>ul. Gronowa 3 66-450 Jenin NIP 8521611911</p> <p>tel/fax: 95-718-25-77 tel kom: 668 184 112 e-mail: rostraszewski@gmail.com</p>	<p><b>RAMIKO</b> mgr inż. Radosław Ostraszewski</p> <p>ul. Gronowa 3 66-450 Jenin NIP 8521611911</p> <p>tel/fax: 95-718-25-77 tel kom: 668 184 112 e-mail: rostraszewski@gmail.com</p>		<p>Inwestor <i>mgr inż. Anna Matoszeko</i> <b>GMINA DĘBNO</b> ul. Piłsudskiego 5 74-400 Dębno</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## ORGANIZACJA RUCHU - STAŁA

Faza	Projekt stałej organizacji ruchu
Inwestor	Gmina Dębno ul. Józefa Piłsudskiego 5 74-400 Dębno
Obiekt	„Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 23 ul. Kostrzyńskiej z drogami gminnymi ul. Słowackiego i ul. Zachodnią w Dębnie”.
Lokalizacja	województwo zachodniopomorskie, powiat myśliborski, gmina Dębno, działki nr: 304, 306, 307, 424/1, 470/9

Autor	Imię i Nazwisko	Nr Upoważnień	Data	Podpis
Projektant	mgr inż. Radosław Ostraszewski	Nr LUKG/0024/POOD/04 Drogowa	11.2023	

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – ~~15.09.2024~~ rok

## SPIS ZAWARTOŚCI

### CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.	3
2. Zakres opracowania – informacje ogólne	3
3. Opis oznakowania.	7
3.1. Oznakowanie pionowe	7
3.2. Oznakowanie poziome	11
3.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	11

### CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.0 Plan orientacyjny	- skala 1 : 25 000,
2.1 Plan sytuacyjny – stan projektowany	- skala 1 : 500,
3.1-3.8 Plan przejezdności – ciągnik siodłowy	- skala 1 : 500.
4.1-Plan stanu istniejącego – plan rozbiórki	- skala 1 : 500.

## OPIS ORGANIZACJI RUCHU - STAŁEJ

„Przebudowa skrzyżowania ul. Słowackiego z ul. Kostrzyńską w Dębnie”.

### 1. Podstawa opracowania.

- umowa zawarta pomiędzy firmą RAMIKO mgr inż. Radosław Ostraszewski, Jenin, ul. Gronowa 3 i Gminą Dębno,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 przekazana przez Zamawiającego,
- Uzgodnienia z Urzędem Miasta Dębno,
- Uzgodnienia z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie,
- Wizja lokalna.

### 2. Zakres opracowania – informacje ogólne

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na projektowanym skrzyżowaniu typu rondo ulicy Kostrzyńskiej (DK23) z ulicą Słowackiego i Zachodnią w Dębnie.

#### Zakres projektu budowlanego obejmuje:

- budowę ronda na skrzyżowaniu ul. Kostrzyńskiej, ul. Słowackiego i ul. Zachodniej spowalniającego ruch,
- budowę elementów spowalniających ruch w postaci wysp, pełniących jednocześnie rolę azyli dla pieszych,
- budowę ciągów pieszo-rowerowych,
- wymiana konstrukcji jezdni, chodników i zjazdów.

#### Zakres projektu organizacji ruchu

- oznakowanie pionowe,
- oznakowanie poziome,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu (bariery drogowe U-12a).

#### Głównym celem opracowania branży drogowej jest:

- spowolnienie ruchu pojazdów poprzez zastosowanie elementów spowolnienia ruchu (rondo, wyspy spowalniające ruch, przewężenie korytarza ruchu),
- zapewnienie bezpiecznego ruchu pieszego – wyspy segregacyjne,
- zwiększenie przepustowości skrzyżowania,
- zapewnienie płynnego ruchu dla pojazdów miarodajnych.

## Parametry techniczne projektowanej ulicy:

### Droga krajowa nr 23 (ul. Kostrzyńska)

- Klasa techniczna drogi - „G”,
- Okres eksploatacyjny nawierzchni 20 lat,
- Prędkość projektowa w terenie zabudowanym - 40km/h,
- Kategoria ruchu – KR4,
- Obciążenie obliczeniowe - nacisk na oś 115kN,
- Szerokość pasa ruchu przy dojeździe do ronda:
  - wlotu ronda – 3.75m,
  - wylotu ronda – 3.75m,
- Szerokość pasa ruchu na rondzie 5.0 m,
- Szerokość pierścienia wokół ronda 3,0 m,
- Pochylenie jezdni ronda – 2%,
- Pochylenie pierścienia – 4%,
- Promień wyokrąglenia na wlocie od 12 do 15m,
- Promień wyokrąglenia na wylocie – 10 do 15m,
- Promień wyspy środkowej ronda – 8,0m,
- Typ skrzyżowania - skrzyżowanie skanalizowane (rondo),
- Warstwa ścieralna jezdni ronda i dojazdów do ronda z mieszanki SMA,
- Warstwa nawierzchni wysepek kanalizujących i pierścienia ronda z kostki granitowej,
- Warstwa nawierzchni wysepek nieprzejezdnych – kostka betonowa
- Rodzaj nawierzchni ciągów pieszo-rowerowych – kostka betonowa typu polbruk bez fazy,
- Rodzaj nawierzchni chodnika – kostka betonowa.

### Ciągi pieszo-rowerowe:

- szerokość 3,0 m z lokalnymi przewężeniami do max 2,5m,
- pochylenie poprzeczne 2%.
- Nawierzchnię wykonać z kostki betonowej niefazowanej koloru czerwonego.

Ciągi pieszo-rowerowe dowiązać do stanu istniejącego.

W obszarze ronda zaplanowano separację ciągu pieszo-rowerowego opaskami w formie terenu zielonego lub o nawierzchni z kostki kamiennej.

### Zjazdy indywidualne:

- szerokość 3,0 m,
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyprowadzono skosem 1,5:1,5,
- pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania.
- Nawierzchnię zjazdów należy wykonać z kostki betonowej BEZ FAZY.







Zdjęcie nr 2 – Wlot ul. Kostrzyńskiej od Myślborza

mgr inż. Anna Matoszko



Zdjęcie nr 3 – Wlot ul. Kostrzyńskiej od Kostrzyna



Zdjęcie nr 4 – Wlot ul. Zachodniej



### 3. Opis oznakowania.

#### 3.1. Oznakowanie pionowe

W niniejszym opracowaniu zaprojektowano oznakowanie pionowe na skrzyżowaniu typu rondo zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi. Projektowane oznakowanie przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie na skrzyżowaniach obejmuje rondo wraz z wlotami na skrzyżowaniu ulic Kostrzyńskiej, Słowackiego, Zachodniej oraz Matejki.

#### Uwagi ogólne:

- Na jednym wsporniku umieszcza się z reguły jeden znak, następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej :  
- 10m. na drogach o dopuszczalnej prędkości nie przekraczającej 60km/h,

#### Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	wysokość (n = 0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200 + 300 n
duże	D	1050	900	900	900 + 225 n
średnie	S	900	800	600	600 + 150 n
małe	M	750	600	600	600 + 150 n
mini	MI	600	400	400	400 + 100 n

Na drodze krajowej (ul. Słowackiego) należy zastosować znaki średnie (Ś), na drogach gminnych (ul. Słowackiego i Matejki) znaki małe (M). Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odbłaskowych powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Odległość znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić:

- na ulicach 0,50 ÷ 2,00 m,
- na wispach dzielących 0,5m.



Jeżeli odległość znaku od krawędzi jezdni będzie większa niż 2,00m znak należy ustawić na słupku z wysięgnikiem.

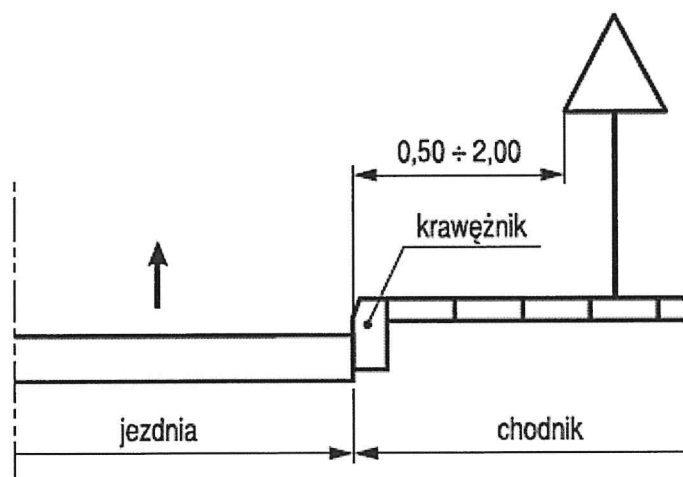
Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczność, którą należy uwzględnić, jest ruch pieszych i rowerzystów, dla którego znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Znaki drogowe pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową, podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi. Znaki pionowe należy ustawić na słupkach ocynkowanych. Znaki drogowe pionowe zostały przedstawione na planach sytuacyjnych.

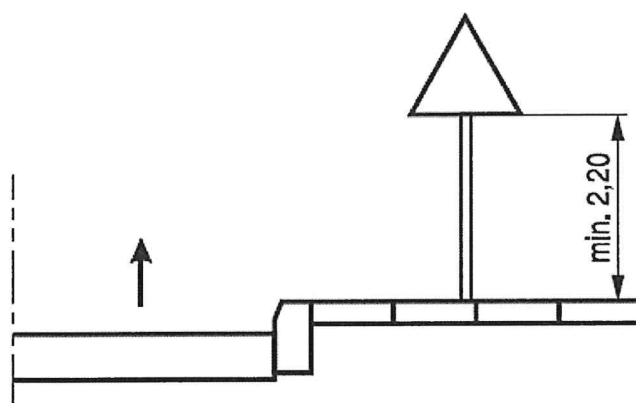
#### Wysokość umieszczania znaków:

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia
	W obszarach zabudowanych
<b>A - ostrzegawcze</b> <b>B - zakazu</b> <b>C - nakazu</b> <b>D - informacyjne</b> <b>F - uzupełniające</b>	2.00 (2.20)*

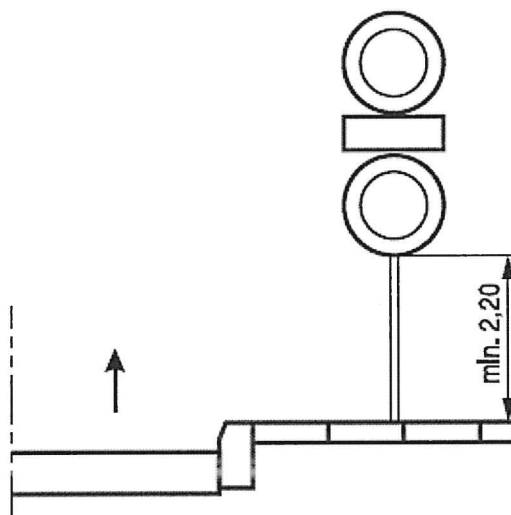
\* min (2.20) w przypadku umieszczania znaków na chodniku.



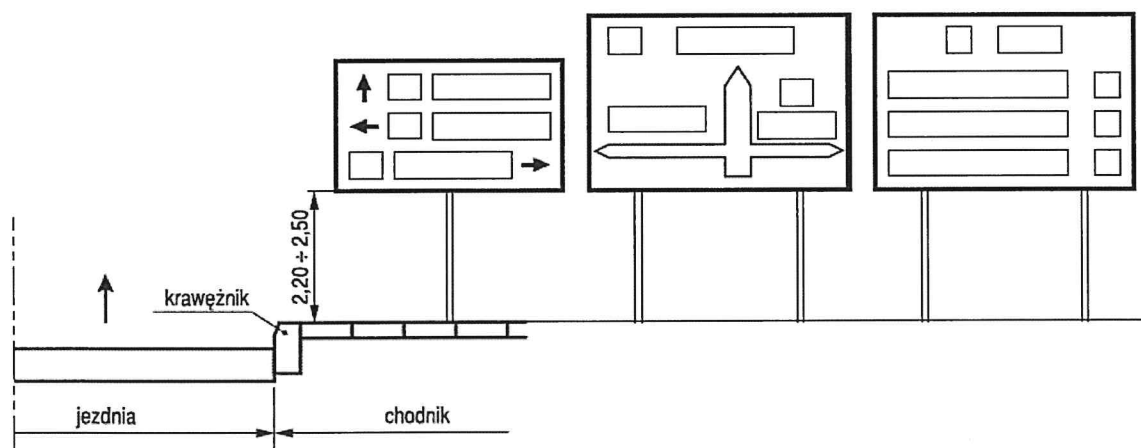
Rys. 1a. Lokalizacja znaków pionowych w przekroju drogi w terenie zabudowanym



Rys. 1b. Lokalizacja tarcz znaków pionowych w terenie zabudowanym



Rys. 1c. Lokalizacja kilku tarcz znaków pionowych na jednym słupku w terenie zabudowanym



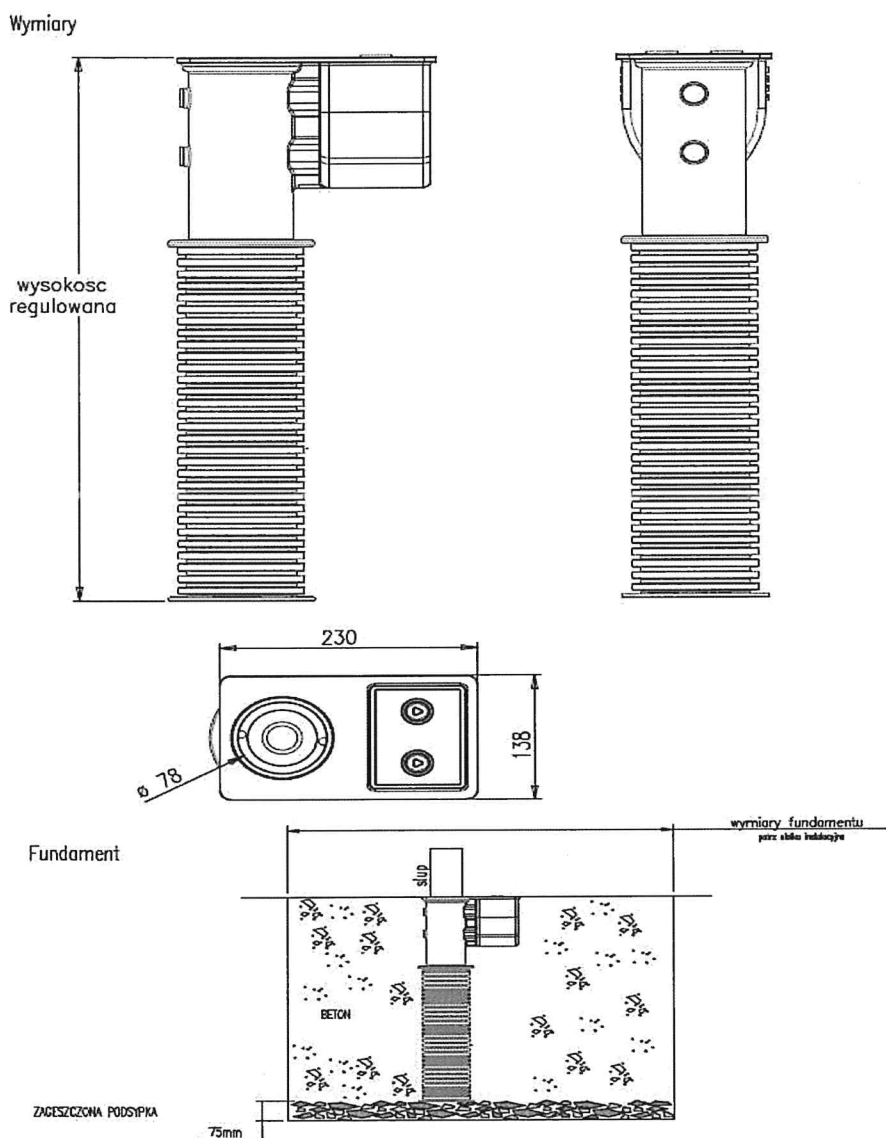
Rys. 2. Lokalizacja tablic przeddrogowskazowych w przekroju drogi w terenie zabudowanym  
Słupki powinny znajdować się poza skrajnią chodnika lub ciągu pieszo-jezdnego.



mgr inż. Anna Matoszko

### Gniazda na słupki oznakowania pionowego

Słupki wszystkich projektowanych znaków należy umieszczać w gniazdach stalowych umożliwiających bezinwazyjną instalację oraz deinstalację oznakowania pionowego. Gniazdo na płaskiej podstawie powinno być wykonane ze stali cynkowanej. Gniazdo powinno być wyposażone w śruby mocujące ze stali nierdzewnej znajdujące się w komorze mocującej. Komora mocująca powinna być zabezpieczona pokrywą wykonaną ze stali. Wszystkie podzespoły gniazda powinny być łatwe w demontażu. Średnica gniazda powinna być dostosowana do średnicy słupków. Gniazda powinny posiadać atest, aprobatę IBDiM lub znak zgodności CE. Montaż gniazd w gruncie należy wykonać zgodnie z zaleceniami producenta.



Rys. 3. Przykładowe gniazdo do słupków znaków pionowych.

Wymagania funkcjonalne dotyczące oznakowania pionowego określono w Wytycznej Technicznej D-07.02.01 - Oznakowania pionowe.

mgr inż. Anna Matoszko

### 3.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome ulic powinno charakteryzować się :

- dobrą widocznością w dzień i w nocy, także podczas opadów deszczu,
- dobrą i jednoznaczną czytelnością znaków,
- zachowaniem prawidłowości wymiarów geometrycznych,
- odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone,
- wysoką trwałością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie.

Przed projektowanymi wyspami zaprojektowano powierzchnie wydzielone z ruchu jako liniowanie wąskie znak - P-21a (szerokość linii 0,24 m oraz odstęp 0,39 m stosowane przy dopuszczalnej prędkości 60 km/h). Powierzchnie wydzielone z ruchu należy obwieść linią krawędziową ciągłą P-7b szeroką.

Przejścia dla pieszych P-10 i przejazdy dla rowerzystów P=11, należy wykonać w miejscach zlokalizowanych zgodnie z planami sytuacyjnymi z zachowaniem poniższej zasady.

Rodzaj i symbol zastosowanych oznakowań poziomych został przedstawiony na planach sytuacyjnych, oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

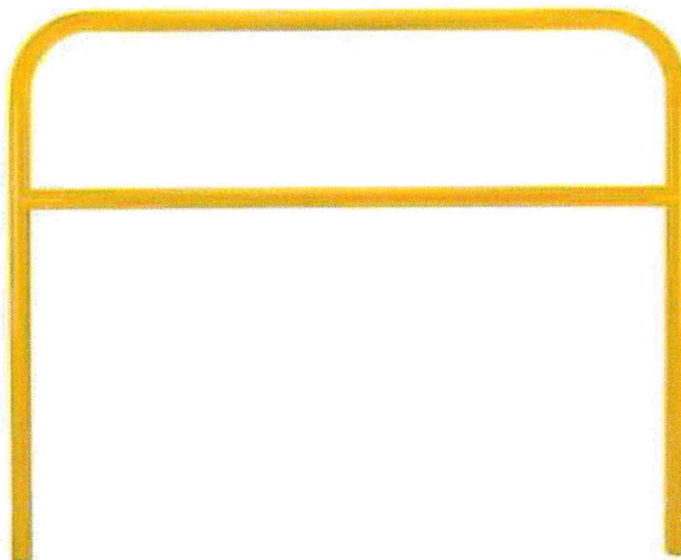
Wymagania funkcjonalne dotyczące oznakowania poziomego określono w *Specyfikacji Technicznej D-07.01.01 – Oznakowanie poziome*.

### 3.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Ze względu na kanalizację ruchu pieszego i doprowadzenie go do nowoprojektowanego przejścia dla pieszych zaprojektowano ogrodzenie U-12a. Ogrodzenia należy ustawić zgodnie z planem sytuacyjnym.



mgr inż. Anna Matoszko



Rys. 3. Wzór ogrodzenia U-12a

**Uwaga ogólna:**

Jednostka wprowadzająca oznakowanie na drodze krajowej ustali z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie termin i szczegóły realizacji robót.

Opracował:

mgr inż. Radosław Ostraszewski

.....  
Podpis