

**Opis techniczny**  
**do projektu stałej organizacji ruchu związanej z budową przystanku komunikacji**  
**zbiorowej wraz z przejściem dla pieszych wzdłuż drogi powiatowej nr 1709Z na odcinku**  
**Stargard - Żarowo**

**A. Podstawa opracowania**

Projekt opracowano w oparciu o następujące przepisy i materiały wyjściowe:

1. Umowa na prace projektowe zawarta z inwestorem
2. Wizja lokalna w terenie z pomiarami.
3. Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 20 czerwca 1997 roku (obowiązująca od 1 stycznia 1998 roku) – z późniejszymi zmianami.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lipca 1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. Nr 66, poz. 747) -z późniejszymi zmianami.
5. 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. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181).
6. Załączniki nr 1-4 do ww. rozporządzenia.
7. Opracowany projekt drogowy budowy przystanku komunikacji zbiorowej wraz z przejściem dla pieszych.

**B. Projekt drogowy**

I. Cel i zakres opracowania

Powyższa dokumentacja obejmuje rozwiązania techniczne związane z budową przystanku komunikacji zbiorowej wraz z przejściem dla pieszych zlokalizowanego wzdłuż drogi powiatowej nr 1709Z na odcinku Stargard – Żarowo, przebiegającego wzdłuż działek nr 390, 75 w obrębie Żarowo.

Projekt obejmuje budowę dwóch odcinków peronów: jednego po lewej stronie z przejściem na prawą stronę jezdni w obrębie ulic Diamentowej (lewa strona) i Bobrowej (prawa strona) i drugiego po prawej.

Jezdnia bitumiczna drogi powiatowej w ramach tego opracowania nie ulegnie zmianie.

Powyższa budowa przystanków komunikacji zbiorowej przewidzianych dla obu kierunków ruchu poprawi bezpieczeństwo ruchu wzdłuż tych przystanków, umożliwi bezpieczne skorzystanie z komunikacji zbiorowej i usankcjonuje przejście pieszych z jednej strony ulicy (ul. Bobrowa) na drugą stronę (ul. Diamentowa) i odwrotnie.

II. Stan istniejący

Wzdłuż istniejącej drogi powiatowej nr 1709Z występują następujące elementy drogowe :

- jezdnia o nawierzchni bitumicznej o szer. średniej 6,05-6,1 m (stan dobry),
- prawy pas zieleni przebiegający w głębokim wykopie odsunięty od dawnego torowiska kolei wąskotorowej (odległość krawędzi jezdni od szyny 6,95-7,1 m), torowisko wyniesione ponad

jezdnię drogi powiatowej,  
 - lewy pas zieleni przebiegający w płytszym wykopie niż prawy o szer. 3,2 – 3,7 m (odległość od krawędzi jezdni do końca rowu) , teren za rowem (ul. Diamentowa) w niewielkim obniżeniu w stosunku do krawędzi jezdni,  
 Droga powiatowa na projektowanym odcinku przebiega w odcinku prostym, w terenie praktycznie płaskim.  
 W pasie drogi - lewa strona, poza rowem występuje uzbrojenie w postaci sieci gazowej.  
 Droga nie jest oświetlona, z zadrzewieniem nie kolidującym (poza rowem przydrożnym lewym).

### III. Stan projektowany

Przyjęto kilometrację lokalną zaznaczając początek w km 0+000,0 (lewa strona – kierunek Stargard), koniec w km 0+095,8 (prawa strona – kierunek Żarowo).  
 Zaprojektowano przystanek komunikacji zbiorowej składający się z następujących elementów:

#### **a. Lewa strona – kierunek Stargard**

- peron z kostki betonowej szer. 2,00 m i długości 44,0 m,
- pobocze szer. 0,50 m,
- peron z lewostronnym rowem o głębokości 0,50 m i szer. dna rowu 0,40 m.

#### **b. Przejście dla pieszych i ciąg pieszki prawy dochodzący do ul. Bobrowej**

- chodnik z kostki betonowej szer. 2,00 m i długości 12,3 m (pełna szerokość),
- pobocze szer. 0,50 m,
- nasyp chodnika z racji przesunięcia z zachowaniem istniejącego rowu.

#### **c. Prawa strona – kierunek Żarowo**

- peron z kostki betonowej szer. 2,00 m i długości 30,0 m,
- pobocze szer. 0,50 m,
- peron w nasypie, schodzący do rowu przydrożnego z zachowaniem jego funkcji.

## **B. Organizacja ruchu**

### **I. Cel i zakres opracowania**

Projekt obejmuje stałą organizację ruchu związaną z budową przystanku komunikacji zbiorowej wraz z przejściem dla pieszych wzdłuż drogi powiatowej nr 1709Z na odcinku Stargard – Żarowo.

Stała organizacja ruchu będzie obowiązywać od **1 września 2024 r.**

Zakres obowiązywania organizacji ruchu w skali gminy Stargard (w kierunku m. Żarowo) pokazano na rys. nr 1 „Plan orientacyjny”.

### **II. Stan istniejący**

W chwili obecnej droga na odcinku projektowanego peronu jest oznakowana znakiem pionowym podwójnym informującym o ograniczeniu prędkości do 70 km/h (znak B-33) i zakazem wyprzedzania (znak B-25).

Znak ten zostanie ponownie wykorzystany w innym miejscu.

Na projektowanym odcinku drogi powiatowej występuje oznakowanie poziome w postaci (patrzac zgodnie z kilometracją) :

- a. linie segregujące ruch, środkowe
- linia P-3a (podwójna ciągła),
- linia P-6 (moduł 4/2 m),

- linia P-1a (moduł 4/8 m).
- b. linie krawędziowe
- linia P-7d (ciągła),
- linia P-7c (przerywana 1/1).

Oznakowanie poziome istniejące należy usunąć mechanicznie i jezdnię oczyścić.

Lokalizację istniejących znaków pionowych i poziomych zgodnie z planszą nr 2 „Plan sytuacyjny – stan istniejący”.

### **III. Struktura ruchu na drodze powiatowej**

W chwili obecnej na drodze powiatowej struktura ruchu przedstawia się następująco :

- samochody osobowe – około 50%
- lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) – około 20%
- samochody ciężarowe z przyczepami i bez przyczep – około 20%
- ciągniki rolnicze – około 10%

Pozostałe pojazdy typu motocykle, rowery, pojazdy zaprzęgowe występują sporadycznie bez wpływu na utrudnienia w ruchu na powyższej drodze.

### **V. Stan projektowany**

#### 1. Zasady organizacji ruchu

Zaprojektowano organizację ruchu związaną z wprowadzeniem następujących elementów :

- ograniczenie prędkości wraz z zakazem wyprzedzania,
- oznakowanie nowego przejścia dla pieszych wykonanego w płaszczyźnie jezdni bez wyniesienia,
- oznakowania przystanków autobusowych,

Uzupełnieniem oznakowania pionowego jest oznakowanie poziome.

Szczegóły oznakowania pokazano na rys. nr 3 „Plan sytuacyjny – stan projektowany”.

#### 2. Oznakowanie pionowe nowoprojektowane

W ramach stałej organizacji ruchu zaprojektowano następujące oznakowanie pionowe dotyczące powyższych elementów :

- komplet znaków na początku dojazdu do peronu w postaci znaku B-33 (ograniczenie do 50 km/h) z zakazem wyprzedzania – znak B-25,
- komplet znaków na końcu wyjazdu z peronu w postaci znaku B-33 (ograniczenie do 70 km/h) z zakazem wyprzedzania – znak B-25.

Powyższe komplety oznakowania występują w każdym kierunku.

Oznakowane przejścia dla pieszych z obu stron znakami D-6 „przejście dla pieszych”.

Oznakowanie przystanków autobusowych w postaci znaków D-15 „przystanek autobusowy”

#### 4. Rozmieszczenie znaków w przekroju poprzecznym

Rozmieszczenie znaków przekroju drogowym winno być następujące :

- na poboczu w odległości poziomej nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni,
- nad krawędzią pobocza w odległości pionowej nie niższej niż 2,0 m .

Umieszczenie znaków w przekroju ulicznym winno być następujące:

- na chodniku w odległości poziomej nie mniejszej niż 0,5-2,0 m od krawężnika,
- nad płaszczyznę chodnika w odległości pionowej nie niższej niż 2,2 m

Pionowe umieszczenie dotyczy tak pojedynczego znaku jak i dwóch na jednym słupku .

Projektowane znaki pionowe winny należeć do znaków grupy średniej o znaku bezpieczeństwa B. Tablice znaków pionowych winny być wykonane z blachy aluminiowej grub. min 1,5 mm . Lico znaku winno być pokryte folią odblaskową o właściwościach

fotometrycznych i kolorymetrycznych 3 typu (folia pryzmatyczna) , a tył pomalowany farbą koloru szarego. Słupki do znaków drogowych winny być wykonane z rur ocynkowanych pomalowanych o średnicy 70 mm na kolor szary.

Szczegóły oznakowania pionowego pokazano na rys. nr 3 „Plan sytuacyjny – stan projektowany”.

Rozmieszczenie znaków pionowych w przekroju drogowym pokazano na rys. nr 4 „Szczegóły rozmieszczenia oznakowania pionowego”.

#### 5. Oznakowanie poziome

Zaprojektowano oznakowanie poziome w postaci :

##### **a. przejścia dla pieszych w poziomie jezdni**

- znak P-10 „przejście dla pieszych”,
- 2,0 m od przejścia znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”.

##### **b. przystanki autobusowe**

- na jezdni przystanek został oznakowany linią P-17 „linia przystankowa”.

##### **c. linie segregacyjne – środkowe**

- linia P-4, podwójna ciągła
- linia P-1e, przerywana 1/1

##### **d. linie krawędziowe**

- linia P-7d (ciągła),
- linia P-7c (przerywana 1/1).

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej chemoutwardzalnej.

Szczegóły znaków podano w odpowiedniej specyfikacji technicznej.

Szczegóły oznakowania poziomego nowego pokazano na rys. nr 3 „Plan sytuacyjny – stan projektowany”.

Opracował :  
mgr inż. Roman Kaczmarek