



**DROGOWIEC Sp. z o.o.**

**DROGOWIEC Sp. z o.o.**  
ul. Zwierzyniecka 10 lok. 3; 15-333 Białystok  
tel. 796 166 476; e-mail: [biuro@spdrogowiec.pl](mailto:biuro@spdrogowiec.pl)  
KRS 0000583625; NIP: 9662100389; REGON: 362887758

Egz.

NAZWA OBIEKTU: Przebudowa ul. Smoczej w Pisz



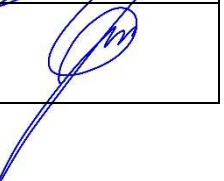
STADIUM: PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ADRES: **Pisz**  
**Os. Wschód**  
**ul. Smocza**

INWESTOR: Gmina Pisz  
ul. Gustawa Gizewiusza 5  
12-200 Pisz



**ZESPÓŁ PROJEKTOWY:**

Branża	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Drogowa Projektował:	<b>mgr inż. Łukasz Milewski</b>	PDL/0098/POOD/11 PDL/BD/0030/12	
Drogowa Projektował:	<b>mgr inż. Paweł Sietejko</b>	PDL/0103/POOD/12 PDL/BD/0017/13	
Drogowa Projektował:	<b>mgr inż. Piotr Jakubecki</b>	PDL/0037/POOD/10 PDL/BD/0131/10	

Białystok, 30.10.2018

# Spis zawartości opracowania

---

## **I. Część opisowa**

Strona tytułowa

Spis zawartości opracowania

Opis techniczny

## **II. Część rysunkowa**

Rys. nr 0 – Plan orientacyjny; skala 1:10000

Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny- skala 1:500

## **III. Załączniki**

zatwierdzenie Burmistrza Pisza

## 1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu ulicy Smocznej w Piszcu..

## 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa z Inwestorem,
- aktualny podkład geodezyjny w skali 1:500,
- uzgodnienia z Inwestorem,
- inwentaryzacja istniejących urządzeń drogowych,
- obowiązujące przepisy, normy i wytyczne m.in.:
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.Nr 177 z dnia 14.10.2003 r.);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 z dnia 12.10.2002 r.);
- Załączniki 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 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.

## 3. ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 3.1. Stan istniejący

Ulica zlokalizowana jest na osiedlu Wschód w Piszcu, przebiega przez teren o zabudowie jednorodzinnej. Na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię żwirową bez wydzielonych ciągów pieszych. Jej stan jest zły, pogorszony dodatkowo brakiem skutecznego odwodnienia czego skutkiem są liczne zastoiska wody.

Ul. Smocza łączy się ul. Stefana Batorego i ul. Piwną (odrębne opracowanie projektowe) poprzez skrzyżowania trójwlotowe.

### 3.2. Przewidywane zmiany zagospodarowania terenu

Zmiany w zagospodarowaniu terenu objętego inwestycją będą polegały na:

- budowie jezdni, chodników, opasek, dojazdów do posesji i zjazdów,
- budowie infrastruktury technicznej – odwodnienia drogowego,
- rozbiórce kolidujących elementów drogowych tj. nawierzchnie, krawężniki, obrzeża.

### 3.3. Stan projektowany – parametry techniczne

#### Parametry techniczne:

- Klasa drogi: D,
- Kategoria ruchu: KR1,
- Szerokość jezdni z BA: 5,5 m,
- Szerokość jezdni z kostki betonowej: 5,0 m,
- Szerokość chodnika: 2,0 m,
- Szerokość opaski: 0,5 m,
- Szerokość zjazdów: 4,0 m,
- Plac do zawracania: 12,5 x 13,5 m,
- Szerokość pasa drogowego: 12,0 m – 18,0 m.

#### Ulica w planie

Początek projektowanej osi przyjęto na skrzyżowaniu z S. Batorego, koniec zaś na granicy działki nr 1874/5. Oś o długości 129,94 m składa się z odcinka prostego. Ulicę w planie dostosowano do przebiegu istniejącej drogi oraz szerokości istniejącego pasa drogowego.

Na odcinku od ul. S. Batorego do skrzyżowania z ul. Piwną zaprojektowano ją jako jednojezdniową o nawierzchni asfaltowej i szerokości 5,5 m z jednostronnym chodnikiem po prawej stronie o szerokości 2,0 m. Po lewej stronie jezdni zaprojektowano opaskę o szerokości 0,5 m. Natomiast od skrzyżowania z ul. Piwną do końca opracowania jezdnię zaprojektowano o nawierzchni z kostki betonowej i szerokości 5,0 m. Dojeżdża do posesji zaprojektowano o zmiennej szerokości (należy analizować zgodnie z PZT). Na końcu opracowania zaprojektowano plac do zawracania o wymiarach 12,5 m na 13,5 m.

Zjazdy indywidualne zaprojektowano o szerokości 4,0 ze skosami 1:1 w miejscach istniejących bram wjazdowych. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi należy dostosować do jej ukształtowania. Na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne zjazdu nie powinno być większe niż 5,0%, a na dalszym odcinku – nie większe niż 15,0%.

#### 4. NATĘŻENIE RUCHU

Natężenie ruchu na projektowanych ulicach jest niewielkie i związane z obsługą zabudowy jednorodzinnej. Na podstawie obserwacji podczas wizji lokalnych stwierdzono, iż największe natężenie ruchu występuje w szczycie porannym i popołudniowym (wyjazd i powrót z pracy). W większości są to pojazdy osobowe z niewielkim odsetkiem pojazdów ciężarowych (pojazdy służb komunalnych).

Nie należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu wraz z budową ulicy, gdyż charakter ulicy jako drogi dojazdowej do zabudowań jednorodzinnych nie ulegnie zmianie.

#### 5. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres opracowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na rysunku nr 1.

##### Oznakowanie pionowe

Zakres projektowanego oznakowania pionowego obejmuje:

- oznakowanie skrzyżowań;
- oznakowanie placów do zawracania;

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków pionowych:

- znaki pionowe istniejące pokazano jako czarno-białe oraz podano oznaczenia wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki pionowe projektowane pokazano poprzez ich podkolorowanie oraz podanie oznaczeń wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki przeznaczone do likwidacji lub wymiany – znaki szare przekreślone.

*Znaki pionowe należy zastosować z grupy znaków małych w II klasie odbłaskowości.*

*Oznakowanie pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.*



Wykaz znaków pionowych:

Symbol znaku	Ilość [szt.]
A-7	2
B-36	1
D-1	2
D-2	1
D-4a	1
T-6a	2
T-6c	1
T-24	1

## 6. Termin realizacji inwestycji i wprowadzenie organizacji ruchu

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest III 2018 -IV kwartał 2019r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

### ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

Branża	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Drogowa Projektował:	mgr inż. Łukasz Milewski	PDL/0098/POOD/11 PDL/BD/0030/12	
Drogowa Projektował:	mgr inż. Paweł Sietejko	PDL/0103/POOD/12 PDL/BD/0017/13	
Drogowa Projektował:	mgr inż. Piotr Jakubecki	PDL/0037/POOD/10 PDL/BD/0131/10	