

**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

Rozbudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa w Szczecinku

**ETAP I – rozbudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka
ul. Wiśniowej**

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU I OZNAKOWANIE

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

Zawartość opracowania

- Uzgodnienia
- Opis techniczny
- Plan orientacyjny
- Rysunki
 - 0. Orientacja
 - 1.1 Projekt zagospodarowania terenu – stała organizacja ruchu skala 1:500
 - 1.2 Projekt zagospodarowania terenu – stała organizacja ruchu skala 1:500

Branża drogowa:

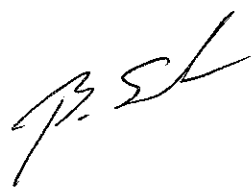
projektował:

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



Koszalin luty 2018

2

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

dot. zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu w związku przebudową ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej w ramach inwestycji – ETAP I – „Przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa w Szczecinku” w zakresie dróg gminnych i powiatowych powiatu szczecineckiego.


Na podstawie § 8 ust. 2 pkt 1 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 2017 r. poz. 784)

zatwierdzam projekt stałej organizacji ruchu w zakresie dróg gminnych i powiatowych.

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu jest niezbędne w związku przebudową ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej w ramach inwestycji – ETAP I – „Przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa w Szczecinku” w zakresie dróg gminnych i powiatowych 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 ze zm.).

Po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu należy powiadomić tut. Starostwo.

z up. STAROSTWO

dr inż. Piotr Malek
GŁÓWNY SPECJALISTA
w Wydziale Komunikacji, Transportu i Dróg

Otrzymuje:

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

Szczecinek 10.01.2018 r.

K.7221.1.1.2018

Autorska Pracownia Projektowa
mgr inż. Bartosz Sontowski
ul. Wierzbowa 8
75-635 Koszalin
adres do korespondencji:
ul. Świerkowa 27
75-644 Koszalin

Dotyczy: Zaopiniowanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa w Szczecinku” - etap I – przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej.

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 pozytywnie

przedłożony projekt stałej organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa w Szczecinku” - etap I – przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej.

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

- 1/ Wydział Inwestycyjny w/m

DYREKTOR WYDZIAŁU
mgr inż. Anna Mista

Szczecinek 22.08.2017r

L.dz. - WP i RD-7016/17/ORD

Pan
Bartosz Sontowski
Autorskie Pracownia Projektowa
ul. Wierzbowa 8
75-635 KOSZALIN

Dotyczy pisma z dnia 25.07.2017r w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu I Etap- przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej w Szczecinku

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

projektu stałej organizacji ruchu I Etap- przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej w Szczecinku

pod warunkiem :

Uzgodnienia oznakowania na ul. Skrzyżowaniu ul. Piłska- Gdańska- Sikorskiego – Dworcowa w ciągu drogi K-11 z KWP WRD Szczecin

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.

I ZASTĘPCA
Komendanta Powiatowego Policji
w Szczecinku

ml. insp. Piotr Honec

Opis techniczny

w ramach zadania: Przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa-Kolejowa-Wiśniowa w Szczecinku.

1. Podstawa 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 23 grudnia 2015r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity).
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 dnia 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. W tym m in. p. 13
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.
14. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego – Dz.U.2004.140.1481.
15. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze - Dz.U.2008.132.840.
16. 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. Przedmiot, cel i zakres projektu

Przedmiotem całego zadania jest przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa w Szczecinku wraz ze skrzyżowaniami tego ciągu z drogą krajową DK 11 i DK 20. W ramach projektu ujęto przebudowę drogi wraz z budową kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego z uwzględnieniem ewentualnej przebudowy kolidujących sieci infrastruktury

technicznej dla następującego zakresu ulic:

- a) przebudowę ciągu komunikacyjnego ulic Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej wraz z budową stanowisk postojowych dla samochodów osobowych, miejsc postojowych dla TAXI, przystanku dla wysiadających i wsiadających dla autobusów Komunikacji Miejskiej oraz budowę miejsc postojowych dla autobusów PKS oraz przystanki dla wsiadających i wysiadających dla komunikacji PKS i innych przewoźników - częściowo na placu przydworcowym PKP i ulicy Kolejowej.
- b) przebudowę skrzyżowania ulic Sikorskiego (droga krajowa) - Wiśniowa – Przemysłowa (drogi gminne)
- c) przebudowę skrzyżowania z ulicami Sikorskiego – Piłska - Gdańska (drogi krajowe).

Inwestor podzielił zadanie na etapy. Kolejność wykonania etapów może być dowolna.

-ETAP I – przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej

-ETAP II – przebudowa skrzyżowania ulic Sikorskiego – Wiśniowa – Przemysłowa

-ETAP III – przebudowa skrzyżowania ulic Sikorskiego – Piłska – Gdańska – Dworcowa.

Niniejszy projekt obejmuje ETAP I projektowanej przebudowy, obejmującej ciąg komunikacyjny ulic gminnych Dworcowa – Kolejowa – Wiśniowa do połączenia tego ciągu komunikacyjnego z drogą krajową będącą w zarządzie GDDKiA O/Szczecin.

Projekty pozostałych etapów i projekty organizacji ruchu dla etapów są opracowane osobno i mogą być realizowane w dowolnej kolejności.

3. Opis stanu istniejącego i ruch drogowy

3.1 Istniejący stan dróg i uzbrojenia w pasach drogowych

3.1.1 Ulica Dworcowa - plac przed dworcem kolejowym.

Ulica Dworcowa zaczyna się na skrzyżowaniu z ul. Gen. Sikorskiego (DK 11 i DK 20) jako wlot na rondo. Poza wlotem ma szerokość ok 7,0m. Nawierzchnia asfaltowa, obustronne chodniki. Po ok. 60 m przechodzi w plac przed dworcem kolejowym. Przed dworcem kolejowym znajduje się plac o nawierzchni asfaltowej o szerokości ok 35.0 m i długości ok.80 mb , a następnie na długości ok 90.0 m ma szerokość ok. 27m. Plac powstał równoległe z dworcem. Dookoła placu znajdują się chodniki o szerokościach od 1.5 do 3.5 m przy budynku dworca. Koniec ulicy Dworcowej wchodzi na tereny dawnej rampy przeładunkowej. Stan nawierzchni zły i średni.

3.1.2 . Ulica Kolejowa

Ulica Kolejowa zaczyna się końcu ulicy Dworcowej i kończy na skrzyżowaniu z ul. Wiśniową. Poczynając od końca ul. Dworcowej (od placu przed dworcem kolejowym) na długości ok 230 mb jest wydzielona z terenu dawnej rampy przeładunkowej. Posiada jednostronny chodnik. Stan ulicy zły – nie posiada formy ulicy lecz jest fragmentem placu rozładunkowego przy nieczynnej rampie kolejowej. Po stronie chodnika są wjazdy do terenów przyległych o funkcji przemysłowo – składowej.

3.1.2 . Ulica Wiśniowa.

Ulica Wiśniowa zaczyna się końcu ulicy Dworcowej i kończy na skrzyżowaniu z ul. Gen. Sikorskiego (DK 11 i DK 20) jako wlot na skrzyżowanie zwykłe. Poczynając od końca ul. Dworcowej (od placu przed dworcem kolejowym) na długości ok 230 mb jest wydzielona z terenu dawnej rampy przeładunkowej. Posiada jednostronny chodnik. Na dalszym odcinku ulica Wiśniowa ma przekrój uliczny, jezdnia asfaltowa szerokości ok 6.0m z jednostronnym chodnikiem szerokości ok 2.0m. Stan nawierzchni zły i bardzo zły.

W otoczeniu ulicy po jednej stronie znajdują się tereny kolejowe dawnej stacji przeładunkowej i tereny stacyjne. Po drugiej stronie i po obu stronach na końcowym odcinku ulicy znajdują się magazyny składy i tereny przemysłowe.

3.2 Charakterystyka ruchu -stan istniejący

Średni dobowy ruch roczny na ciągu ulic Dworcowa –Kolejowa - Wiśniowa określono na podstawie ręcznych pomiarów krótkookresowych w godzinach 8.00 – 16.00 oraz oceny potrzeb komunikacyjnych terenów obsługiwanych przez te ulice. Występuje tylko ruch dojazdowy, docelowy i źródłowy terenów leżących wzdłuż ulicy.

SDR i struktura rodzajowa ruchu

- na ul. Dworcowej ok 2000 P/dobę, SO i D - 80 %, SC i CC - 5% , A - 10 %
- na ul. Wiśniowej – ok 2400 P/dobę, SO i D - 75 %, SC i CC - 15% , A - 5 %

4. Opis projektowanego rozwiązania

4.1. Etap I-przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej

4.1.1 – Ulica Dworcowa - plac przed dworcem kolejowym

Teren ulicy Dworcowej będącej placem przed dworcem kolejowym rozwiązano wydzielając na nim dwie części o nieco odmiennym przeznaczeniu: część północną i część południową.

4.1.2 – Część północna ulicy Dworcowej - plac przed dworcem kolejowym – proj. dworzec autobusowy.

Północną część ulicy (placu przed dworcem) poszerzono wyburzając miejsce schronienia (tzw. schron). Wykorzystano teren do planowanej granicy zgodnie z MPZP. Po północnej stronie placu (naprzeciwko budynku pocztowego) zlokalizowano:

- peron dla komunikacji autobusowej PKS i innych przewoźników komunikacji zamiejskiej ze stanowiskami przyjazdowymi i odjazdowymi (przystankami);
- postój taksówek w miejscu istniejącego schronu przeznaczonego do likwidacji;
- miejsca na postój samochodów osobowych uprawnionych na odcinku ulicy między budynkiem dworca kolejowego a pocztą;
- miejsce na zatrzymanie pojazdu przy wejściu do budynku poczty w celu przeładunku;
- wjazd na tereny kolejowe;

Peron dla komunikacji autobusowej zamiejskiej.

Zaprojektowano peron przystankowy obwiedziony dwiema jezdniami o nawierzchni z betonu asfaltowego. Miejsca dla zatrzymania autobusów zaprojektowano z kostki kamiennej. Ukształtowanie sytuacyjne preferuje zatrzymanie po stronie zachodniej peronu autobusów jadących w kierunku z ul. Dworcowej w kierunku ul. Wiśniowej, natomiast zatrzymanie po stronie wschodniej będzie korzystniejsze dla autobusów jadących w kierunku ul. Dworcowej. Rozwiązanie preferuje przejazdy tranzytowe bez zawracania. Zawracanie wokół peronu dworca jest możliwe dla autobusów i mikrobusów o promieniu zawracania do 8,5m, zawracanie autobusów większych (o promieniu zawracania 11,0m) będzie wymagało zajęcia całej szerokości jezdni.

Postój taksówek

Postój taksówek zaprojektowano w miejscu istniejącego schronu przeznaczonego do likwidacji. Wyjazd w kierunku południowym z możliwością zawracania wokół peronu dla autobusów. Na zaprojektowanej zatoce dla taksówek dano nawierzchnię umożliwiającą korzystanie z niej przez autobusy i s. ciężarowe.

Postój samochodów osobowych dojazd do budynku poczty

Dla uprawnionych samochodów osobowych zaprojektowano miejsca parkowania po stronie budynku poczty i dworca kolejowego parking z możliwością wykorzystania istniejącej części placu poza pasem drogowym a przy poczcie dano możliwość zatrzymania się pojazdu przewożącego pocztę (rozwiązanie jest takie jak w stanie istniejącym);

Rozwiązanie geometryczne wysp na placu umożliwia dojazd i wyjazd w każdym kierunku.

Zachowano historyczny przebieg krawężnika od budynku dworca do budynku poczty.

Zjazd na tereny kolejowe po stronie północnej

Zaprojektowano zjazd na tereny kolejowe byłej rampy kolejowej (jak w stanie istniejącym).

4.1.3 – Część południowa placu przed dworcem na ulicy Dworcowej

Po stronie południowej placu (podobnie jak w stanie istniejącym) zlokalizowano:

- stanowiska parkingowe (dwa rzędy) dla samochodów osobowych na środku placu;
- dojście do tego parkingu środkiem między rzędami stanowisk parkingowych;
- przystanek dla wysiadających (2 stan.) dla komunikacji miejskiej i innych przewoźników;
- przystanki dla wsiadających (3 stan) dla komunikacji miejskiej i innych przewoźników;
- główne przejście piesze (i rowerowe) z deptaka 28-go Lutego do głównego wejścia dworca;
- stanowiska dla dojeżdżających do dworca , bez postoju (kiss and ride);
- wjazd na teren kolejowy w miejscu istniejącego (obok budynku dworca);
- drogę rowerową od deptaka 28-go Lutego do ronda na skrzyżowaniu ul. Piłskiej-Gdańskiej

Przystanki dla autobusów komunikacji miejskiej.

Na południowej części placu przed budynkiem dworca kolejowego zaprojektowano przystanki dla autobusów komunikacji miejskiej. Zlokalizowano je podobnie jak w stanie istniejącym.

Postój samochodów osobowych

Dla samochodów osobowych zaprojektowano dwa miejsca parkowania:

- parking główny na środku placu przed dworcem kolejowym ;
- przy budynku dworca kolejowego zatoka na krótkie zatrzymanie dla wysiadających

Rozwiązanie geometryczne wysp na placu i jezdni umożliwia dojazd i wyjazd samochodów osobowych w każdym kierunku.

Wjazd na tereny kolejowe

Zaprojektowano dwa wjazdy na tereny kolejowe po stronie południowej:

- przed budynkiem dworca kolejowego (od strony ul. Sikorskiego) zjazd na peron;
- przy wlocie na rondo na ul. Sikorskiego zjazd na uliczkę wewnętrzną do budynków;

Na całym terenie przed dworcem (cz. południowa i północna razem) projekt przewiduje lokalizację następujących stanowisk dla autobusów oraz miejsc postojowych

- Przystanki (stanowiska) dla autobusów zamiejskich przy wyspie peronowej 4
- Przystanki (stanowiska) dla autobusów miejskich i innych dla wysiadających po stronie dworca 2

• Przystanki (stanowiska) dla autobusów miejskich i innych dla wsiadających po przeciwnej stronie dworca	3
• Parkingi dla osobowych na środku placu (22+16)	38
• Postój TAXI	10
• Kiss and ride przed dworcem	4
• Parkingi osobowe po stronie dworca	20

4.1.4 – Włączenie ul. Dworcowej na rondo

Zaprojektowano wlot i wylot rozdzielone azylem jak obecnie z dostosowaniem geometrii wlotu i wylotu do nowej geometrii ronda. Zastosowano podobną wyspę zapewniającą azyl między wlotem a wylotem. Przy przejściu poprowadzono przejazd dla rowerów zgodnie z jej planowanym przebiegiem.

4.1.6. Ulica Kolejowa (od ul. Dworcowej do ul. Wiśniowej).

Zaprojektowano przebudowę istniejącego planu sytuacyjnego będącego fragmentem dawnego placu przeładunkowego przy rampie kolejowej. Przewidziano rozebranie istniejących nawierzchni i budowę nowego rozwiązania przekroju normalnego ulicy.

Zaprojektowano ulicę klasy L lokalnej:

- jezdnię o nawierzchni z betonu asfaltowego;
- chodnik dla pieszych po jednej (zachodniej) stronie ulicy, z kostki betonowej kol.cement.;
- stanowiska parkingowe prostopadłe za chodnikiem, z kostki betonowej czarnej;
- zatokę postojową szer 3.0m dla samochodów po stronie wschodniej z bruku kamiennego.

Pas drogowy ulicy zgodnie z wyznaczonym w MPZP pasie drogowym.

Zaprojektowano uporządkowanie przebiegu ulicy równoległe do granic pasa drogowego.

Chodnik, na którym przewiduje się mały ruch pieszych, będzie pełnił też funkcję pasa manewrowego, umożliwiającego bezpieczny wyjazd ze stanowisk parkingowych, dzięki zapewnieniu widoczności przy wyjeżdżaniu z parkingu. Zapewni też widoczność na zjazdach. Takie rozwiązanie jest szczególnie zasadne i możliwe dzięki b. małemu ruchowi pieszemu.

Rozwiązanie wysokościowe nawiązujące do stanu istniejącego.

4.1.8. Ulica Wiśniowa (odcinek od ul. Kolejowej do ul. Gen. Sikorskiego).

W projekcie przebudowy ulicy zaadoptowano istniejące rozwiązanie przestrzennego ulicy.

- trasa ulicy po trasie istniejącej;
- jezdnia o szerokości 6.0 m;
- chodnik szer. 2.0 m , po jednej stronie jak w stanie istniejącym do połączenia z chodnikiem na ulicy Kolejowej po tej samej stronie ulicy;
- zjazdy w istniejących lokalizacjach.

Ogrodzenia - rozebranie ogrodzeń zlokalizowanych w pasie drogowym, wykonanie ogrodzeń na liniach granicznych pasa drogowego przy (na) działkach nr 47 , 50/17 , 50/8.

5. Opis projektowanej organizacji ruchu

Projekt zmienia generalne ustalenia istniejącej organizacji ruchu. Ustawienie znaków dostosowano do projektowanego, skorygowanego rozwiązania sytuacyjnego. Istniejące znaki pionowe wymienić na nowe. Zaprojektowane korekty wynikają z wprowadzenia dodatkowych elementów – drogi dla rowerów i stanowisk dla busów przy dworcu kolejowym. W projekcie

założono wymianę na nowe wszystkich znaków ze słupkami.

Rozwiązania organizacji ruchu wynikają z zaprojektowanego PZT. Projektowana organizacja ruchu jest przedstawiona na rysunku projektowanego zagospodarowania terenu.

Uwagi i wyjaśnienia do rozwiązań projektowanej organizacji ruchu.

Stanowiska dla busów przy dworcu kolejowym.

Zaprojektowano wyspę dla pieszych i teren dla ruchu pojazdów.

Rozwiązanie nawierzchni

Zróznicowano rodzaj i kolor nawierzchni pod kątem organizacji ruchu jak w projekcie:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego na jezdniach dla ruchu samochodowego,
- ścieżka rowerowa (kolor czerwony BA),
- parkingi (dla autobusów i busów) kotka kamienna rzędowa;
- parkingi dla samochodów osobowych kostka bet czarna podział stanowisk k. czerwona;
- nawierzchnia z kostki betonowej - szara (kolor cementowy) dla pieszych;
- miejsca postojowe dla niepełnosprawnych – kostka niebieska.

Przewidziano zastosowanie płytek ostrzegawczych na przystankach autobusowych komunikacji zbiorowej i na przejściach dla pieszych. Wykonać pas szer. 35cm z płytek zlokalizowany w odległości ok 0,3m od krawężnika (min 50cm od jezdni).

6. Rozwiązanie oznakowania i wymagania dotyczące znaków.

W projekcie założono wymianę na nowe wszystkich znaków ze słupkami.

Na wlotach na ronda na drodze krajowej które są usytuowane na ul. Dworcowej i Wiśniowej zastosowane oznakowanie zostało uzgodnione z zarządem drogi krajowej. Tablice drogowskazowe otrzymały nowe nazwy miejscowości zgodnie aktualnymi zasadami.

Znaki usytuowano przy jezdni, z zachowaniem skrajni poziomej min 0,5m i max 2,0m. Skrajnia pionowa na chodnikach 2,5m. Poza chodnikami znaków nie ustawiać niżej jak 2,20m z wyjątkiem znaków C-9 na skrzyżowaniach.

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 nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r) tekst aktualny.

Słupki do znaków ocynkowane nie malowane. Zastosować słupki o śr. 60mm. Tablice znaków należy zakontrować względem słupka, zastosować dodatkową śrubę mocującą obejmę znaku ze słupkiem. Krawędzie podwójnie gięte, zamocowania uniemożliwiają obrót znaków. W każdym znaku pionowym należy zastosować dodatkowe śruby (3 sztuki na jednej obejmie) łączącą obejmę znaku ze słupkiem. Wszystkie znaki pionowe powinny być zamocowane na słupkach itp. na wysokości min. 2,5m licząc do dolnej krawędzi znaku lub tabliczki pod znakiem.

Wielkości znaków pionowych.

Należy zastosować znaki z grupy znaków średnich wykonanych z folii odblaskowej typu 2.

Wielkości znaków dla drogi rowerowej i pieszej – mini.

Znaki poziome należy wykonać jako grubowarstwowe w technologii chemoutwardzalnej z wyjątkiem ścieżek dla rowerzystów i miejsc dla niepełnosprawnych gdzie należy wykonać oznakowanie cienkowarstwowe P-23 i P-24.

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).

Miejsca dla niepełnosprawnych kostka niebieska, przejazdy dla rowerów w kolorze czerwonym, drogi dla rowerów z BA koloru czerwonego.

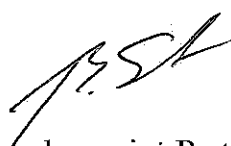
Szerokość stanowisk dla inwalidów 3,6m w ciągu parkingów. Szerokości pozostałych

stanowisk 2,5m równe w poszczególnych ciągach.

Zastosowano ogrodzenia segmentowe U-12a wys. 1,2m dla oddzielenia, zabezpieczenia chodników od jezdni (2szt. dł. 2m) przy skrzyżowaniach. Segmenty z rur ocynkowanych w kolorze naturalnym (szarym), długość segmentu ok. 2,0m naroża zaokrąglone, jedna szczelina pozioma.

7. Termin wprowadzenia oznakowania

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: czerwiec 2019 do wrzesień 2020
Istniejące znaki, które w wyniku przebudowy muszą być przestawione, a ustalenia na nich zawarte są obowiązujące przez cały czas, należy przestawić na początku robót w miejsce docelowe lub jeśli będą kolidowały z robotami w miejsca tymczasowe.


opracował mgr inż Bartosz Sontowski

Przebudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa-Kolejowa-Wisniowa w Szczecinku
Etap I- przebudowa ul. Dworcowej, Kolejowej i odcinka ul. Wiśniowej

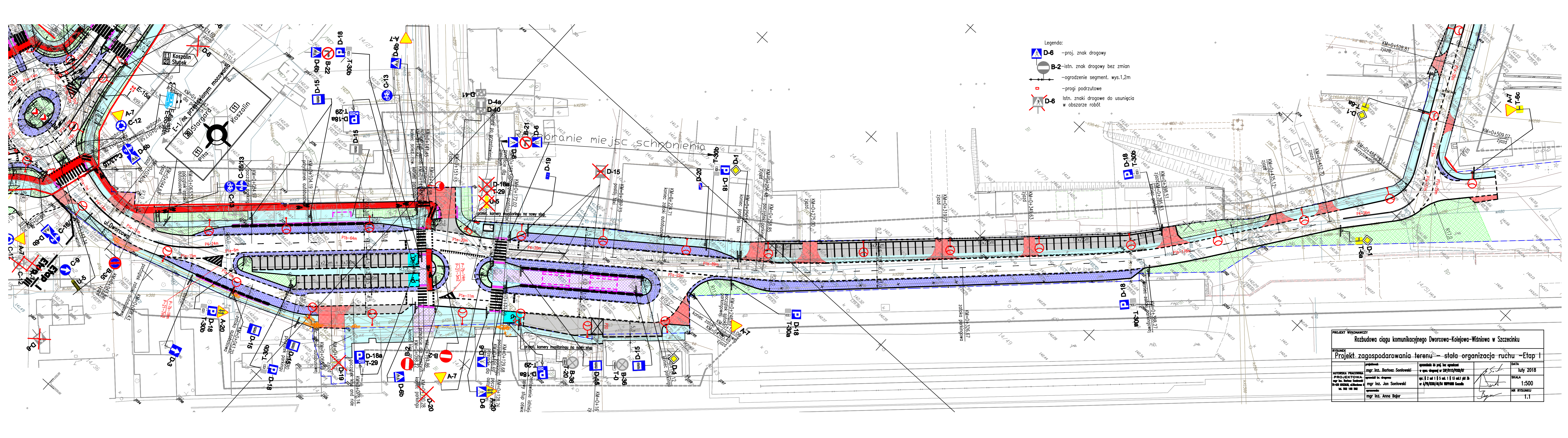
ETAP I

Oznakowanie pionowe (Budowa)

Tab.3

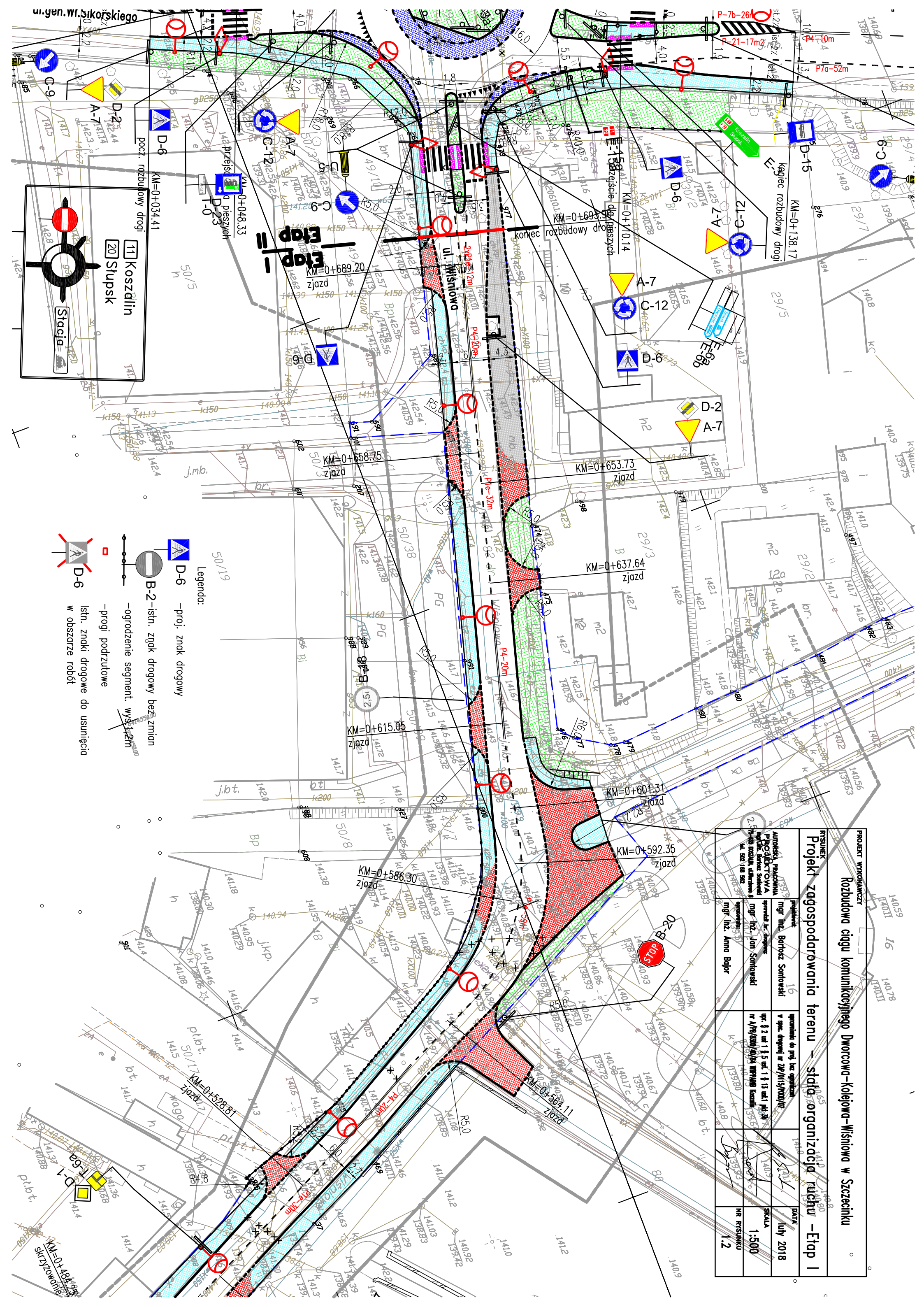
Symbol znaku	Opis znaku	Znaki	Słupek	Zdjęcie znaków
ZNAKI OSTRZEGAWCZE				
A-7	ustęp pierwszeństwa	4	4	
A-20	odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym	2	0	
RAZEM		6	4	
ZNAKI ZAKAZU				
B-2	zakaz wjazdu	2	2	
B-20	stop	1	1	
B-18	Zakaz wjazdu pojazdów pow 2,5t... .. Bez zmian (2 szt.)	0	0	
B-35	Zakaz postoju	1	1	1
B-36	Zakaz zatrzymywania się	1	1	1
RAZEM		5	5	
ZNAKI NAKAZU				
C-13	Droga dla rowerów	2	2	
C-16/13	droga dla pieszych I rowerów	1	1	
C-13/16	droga dla rowerów I pieszych	1	1	
RAZEM		4	4	
ZNAKI INFORMACYJNE				
D-1	droga z pierwszeństwem	4	4	0
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem - ustawić w etapie II			
D-3	droga jednokierunkowa	1	1	
D-4a	Droga bez przejazdu	1	1	1
D-6	Przejście dla pieszych	4	4	
D-6b	Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	3	3	
D-15	Przystanek autobusowy	7	7	7
D-18	parking	8	8	1
D-18a	Parking-miejsca zastrzeżone	3	3	1
D-19	postój taksówek	1	1	1
D-20	koniec postoju taksówek	1	1	1
D-40	Strefa zamieszkania	1	1	1
D-41	Koniec strefy zamieszkania	1	1	1
RAZEM		35	35	
ZNAKI KIERUNKU I MIEJSCOWOŚCI				
E-1	drogowskaz tablicowy (i przestawienie i odnowienie konstrukcji mocującej)	1	1kpl	1
RAZEM		1	1kpl	
TABLICZKI DO ZNAKÓW				
T-6a	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie	2	0	
T-6c	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie	1	0	
T-29	tabliczka informująca o miejscach dla pojazdów przewożących lub kierowanych przez osoby niepełnosprawne mające trudności w poruszaniu się	3	2	
T-30a	tabliczka wskazująca sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni(równolegle)_	2	0	
T-30b	tabliczka wskazująca sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni(prostopadle)_	6	0	
RAZEM		14	2	
OGÓŁEM		65	51	ZDJĄĆ 17

ROZBIÓRKI PODANO PO TABELI 4

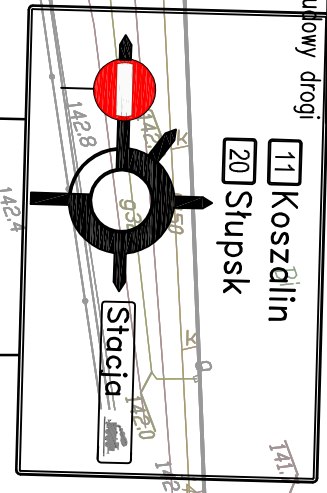


- Legenda:
- D-6 –proj. znak drogowy
 - B-2 –istn. znak drogowy bez zmian
 - ogrodzenie segment. wys.1,2m
 - progi podrutowe
 - D-6 –istn. znaki drogowe do usunięcia w obszarze robót

PROJEKT WYKONAWCZY			
Rozbudowa ciągu komunikacyjnego Dworcowa-Kolejowa-Wisniowa w Szczecinie			
RYSUNEK			
Projekt zagospodarowania terenu – stała organizacja ruchu – Etap I			
projektował:	mgr inż. Bartosz Sontowski	opracował do proj. bez opłat	DATA
PROJEKTOWA	mgr inż. Bartosz Sontowski	w spec. drogowej nr 20/015/PROJ/07	July 2018
25-43 WARSZAWA, ul. Piłsudskiego 14, tel. 22 638 542	opracował dr. drogowy:	mgr inż. Jan Sontowski	SKALA
	opracował:	mgr inż. Anna Bajor	1:500
			NR RYSUNKU
			1.1



PROJEKT WYKONAWCZY		Projekt zagospodarowania terenu – stacja organizacja ruchu –Etap I	
RYSUNEK		DATA	
Projektant		Luty 2018	
mgr inż. Bartosz Sontowski		SKALA	
mgr inż. Jan Sontowski		1:500	
mgr inż. Anna Bojor		NR RYSUNKU	
		1/2	
opracowanie		opracowanie do proj. bez opłat	
w spec. drogowy nr ZP/015/PROJ/07		w spec. drogowy nr ZP/015/PROJ/07	
AUTORSKA PRACOWNIA PROJEKTOWA mgr inż. Bartosz Sontowski ul. Włocławek 11 71-003 Szczecin, ul. Włocławek 11 tel. 502 181 582		mgr inż. Jan Sontowski ul. Włocławek 11 71-003 Szczecin, ul. Włocławek 11 tel. 502 181 582	



- Legenda:
- D-6 –proj. znkd drogowy
 - B-2–istn. znkd drogowy bez zmian
 - ogrodzenie segment. wysł. 1,2m
 - progi podzrutowe
 - D-6 Istn. znkd drogowe do usunięcia w obszarze robót

ul. gen. Wł. Sikorskiego

ul. Włocławek