



Urząd Miasta Szczecin
Wydział Gospodarki Komunalnej
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. +4891 42 45 630
fax. +4891 42 45 627
wgk@um.szczecin.pl - www.szczecin.eu

Szczecin 2019-10-02

Nasz znak: WGK-III.1431.7.2019.RZ
UNP: 62934/WGK/-V/19

Dotyczy: projektów stałej organizacji ruchu w ciągu ul. Potulickiej na odcinku od ul. Narutowicza do ul. Piekary

W odpowiedzi na wniosek z dnia 19 września 2019r., złożony w trybie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej w załączeniu przesyłam trzy projekty stałej organizacji, które dotyczą wnioskowanego odcinka ulicy Potulickiej. Są one ułożone od najnowszego do najstarszego. Dwa pierwsze projekty dotyczą jedynie fragmentu ulicy (lokalizacja odcinka objętego zmianą stałej organizacji ruchu wskazana jest w projektach).

Natomiast trzeci projekt mimo użytej na stronie tytułowej słowa „Przebudowa (...)” jest projektem aktualnej, stałej organizacji ruchu.

Organizacja przedstawiona w projekcie nr 3 (strony 19-57 załączonego pliku) zdezaktualizowała się o część ulicy, która przedstawiona jest w dwóch przesłanych projektach (strony 1-18 załączonego pliku), ponieważ są to projekty nowsze, które zostały zatwierdzone później niż projekt organizacji ruchu dla zadania pn. „Przebudowa ulic Potulicka i Narutowicza w Szczecinie”.

Odnosząc się do części pisma w zakresie ulicy Kaszubskiej informuję, że tut. organ nie posiada wnioskowanych informacji tj. projektu stałej organizacji ruchu obejmującym swoim zakresem ulicę Kaszubską na całym odcinku od ul. Narutowicza do ul. Drzymały. Zgodnie z treścią art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej /uodip/ zobowiązany udostępnia informację, jeżeli ją posiada i stanowi ona informację publiczną w rozumieniu art. 1 ust. 1 ww. ustawy.

Dodam, iż w zasobach tut. organu jest jedynie projekt stałej organizacji ruchu dotyczący zmiany usytuowania miejsca postojowego dla osoby niepełnosprawnej. Projekt ten jest dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem strony http://bip.um.szczecin.pl/chapter_131014.asp?soid=CEEE0ECD6EDB465980FC6D770970277D. Informuję jednocześnie, iż działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego tut. organ prowadzi od 2005r. Dokumentacja projektowa stałej organizacji ruchu, dla całego, rozpatrywanego odcinka ul. Kaszubskiej w Szczecinie, powinna być w posiadaniu Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, gdyż organizacja ruchu wprowadzona była zapewne przed 2005r.

Ponadto informuję, iż tut. Organ zarządzający ruchem nie posiada protokołów pokontrolnych wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Brak jest również informacji o podmiocie realizującym zadanie polegające na wprowadzeniu zatwierdzonej organizacji ruchu.

Z poważaniem
DYREKTOR WYDZIAŁU

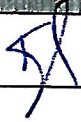
Paula Adamczyk

USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR**LUCYNA KACZYŃSKA**

TOM / TECZKA:	MIEJSCOWOŚĆ:	DATA: (miesiąc, rok)
	Szczecin	04.2018 r.
TEMAT / OBIEKT		
„Zjazd indywidualny z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr) na dz. nr 7/8 w Szczecinie, obręb 1046.”		
ADRES INWESTYCJI:		
Szczecin, ul. Potulicka		
INWESTOR: - NAZWA / ADRES		
SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA BRYZA ul. Krakowska 68 71- 017 Szczecin		

BRANŻA	FAZA
DROGOWA	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PROJEKTANCI:

<u>funkcja</u>	<u>imię i nazwisko</u>	<u>nr uprawnień</u>	<u>podpis</u>
PROJEKTOWAŁ:	Lucyna Kaczyńska	162/Sz/78 w spec. konstr.- inż. w zakresie dróg b/o	
OPRACOWAŁ:	inż. Wioletta Pasińska		
SPRAWDZIŁ:			

ZAWARTOŚĆ TECZKI:

1. CZĘŚĆ OPISOWA

STRONA TYTUŁOWA	STR. 1
ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA	STR. 2
OPIS TECHNICZNY	STR. 3-5
SCHEMAT NR 1 – WZORY USTAWIENIA ZNAKÓW DROGOWYCH	STR. 6

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

RYS. 1.	PLAN ORIENTACYJNY	1:10 000
RYS. 2.	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	1:500

ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU MIASTA SZCZECIN
Dział Inżynierii Drogowej i Ruchu
10-010 Szczecin, ul. Długoszeja
ul. S. Morawieckiego, 11-041 Szczecin

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu

„Zjazd indywidualny z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr)
na dz. nr 7/8 w Szczecinie, obręb 1046”

1. Inwestor:

Spółdzielnia Mieszkaniowa Bryza
ul. Krakowska 68
71 - 017 Szczecin

2. Materiały wyjściowe:

- wizja lokalna w terenie;
- umowa z Inwestorem;
- dokumentacja fotograficzna;
- obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe i normy;
- aktualny wtórnik geodezyjny w skali 1:500;
- decyzja nr IRD. SK. 7024260611 w sprawie lokalizacji zjazdu z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr) na działkę nr 7/8 w obrębie ewidencyjnym 1046 w Szczecinie;
- projekt zagospodarowania terenu działki nr 7/8 według opracowania „Budowa budynku mieszkalnego w zabudowie wielorodzinnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną” PRACOWNIA PROJEKTOWA Ordo Projekt s. c.

3. Cel i zakres opracowania:

Cel opracowania:

Celem projektu jest opracowanie dokumentacji technicznej mającej posłużyć do zmiany elementów istniejącej organizacji ruchu w związku z wybudowaniem zjazdu z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr) na dz. nr 7/8 w Szczecinie.

Zakres opracowania obejmuje:

Wprowadzenie elementów docelowej organizacji ruchu poprzez dokonanie zmian w aktualnej organizacji ruchu w związku z wybudowaniem zjazdu z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr) na dz. nr 7/8 oraz wykonaniem chodnika w miejscu zlikwidowanego zjazdu istniejącego.

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Ulica Potulicka jest drogą publiczną powiatową nr 5143Z. Na przedmiotowym odcinku jest to droga dwukierunkowa, jednojezdniowa. Część jezdni stanowi dwukierunkowe

OPRACOWANIE
Dział Inżynierii Lądowej
ul. B. Pruska 3, 71-021 Szczecin
tel. 71 73 21 21 21

torowisko tramwajowe. Całkowita szerokość jezdni w miejscu wybudowanego zjazdu wynosi 12,00 m, z czego szerokość jezdni wynosi 7,00 m. Przy zachodniej krawędzi jezdni, do wysokości zlikwidowanego zjazdu, usytuowane są miejsca postojowe parkowania równoległego o szerokości 2,50 m. Następnie wzdłuż krawędzi jezdni znajduje się pas zieleni, przez co szerokość jezdni jest zwężona do 9,50 m. Przy wschodniej krawędzi zlokalizowane są miejsca postojowe równoległe o szerokości 2,50 m.

Przy jezdni zlokalizowany jest obustronny chodnik o szerokości ok. 2,70 m. Przy krawędzi jezdni znajduje się ściek przykrawężnikowy z kostki kamiennej.

Wybudowany zjazd znajduje się przy zachodniej krawędzi jezdni.

Droga powiatowa prowadzi ruch kołowy o średnim natężeniu ruchu i zróżnicowanej strukturze pojazdów: samochody osobowe i ciężarowe, jednoślady oraz komunikacja zbiorowa (linia tramwajowa nr 1, 9 oraz nocna linia autobusowa). Ruch pieszy jest średni.

Przy przejściu dla pieszych, zlokalizowanym na wysokości działki nr 7/8 znajdują się obustronne znaki pionowe: D-6 („przeście dla pieszych”), przeście oznakowane jest również znakami poziomymi: P-10 („przeście dla pieszych”), P-14 („linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”).

Ulica Potulicka posiada oznakowania poziome na całej długości. W rejonie objętym opracowaniem jest to linia P-4 („linia podwójna ciągła”), przerywana na wysokości już zlikwidowanego zjazdu linią P-1e (linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”) oraz linie wyznaczające miejsca postojowe parkowania równoległego przy jezdni: P-19 („linia wyznaczająca pas postojowy”).

Pas postojowy oznakowany jest także znakiem pionowym D-18 („parking”) wraz z tabliczką T-30i („postój całego pojazdu na jezdni równoległe do krawężnika”).

5. Rozwiązania projektowe (rys. nr 2):

5.1. Oznakowanie pionowe

Wszystkie rozwiązania projektowe zostały przedstawione na rysunku nr 2. W ramach zmiany organizacji ruchu, w której uwzględniono nowo wybudowany zjazd, zmianie ulegnie lokalizacja oznakowania pionowego: D-18 wraz z tabliczką T-3a, wskazujące koniec miejsca przeznaczonego na postój oraz istniejący znak D-1, tak aby znaki te nie stały w jednym przekroju.

5.2. Oznakowanie poziome

W związku z nowym usytuowaniem zjazdu, zmianie ulegnie przebieg linii P-19 w obrębie jego oddziaływania. Zmianie ulegną linie segregacyjne oddzielające pasy ruchu

TRANSPORT
Dział Projektowania i Nadzoru
ul. S. Kowalewskiego 10
80-100 Szczecin

o przeciwnych kierunkach. W miejscu nowo wybudowanego zjazdu należy wykonać oznakowanie P-1e. Minimalna długość linii P-4 poprzedzająca zjazd wynosi 20 m.

Istniejące oznakowanie należy trwale usunąć w sposób jak najmniej ingerujący w nawierzchnię jezdni.

6. Wytyczne dla oznakowania pionowego i poziomego:

6.1. Oznakowanie pionowe

Przy zmianie lokalizacji znaku należy zapewnić skrajnię drogową:

- znaki powinny być umieszczone w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni, na wysokości min. 2,0 m w przypadku znaków umieszczanych na poboczu i 2,2 m w przypadku znaków umieszczanych na chodniku.

- konstrukcja wsporcza znaków – słupki $\varnothing$ 70 mm ze stali ocynkowanej ogniowo z korkiem na górze zabezpieczającym przed zmiennymi warunkami atmosferycznymi.

6.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii tożsamej z istniejącym oznakowaniem poziomym.

7. Analiza wpływu organizacji ruchu na ruch w rejonie:

Zmiana organizacji ruchu nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo ruchu.

8. Zalecenia ogólne:

Wszelkie elementy oznakowania zgodne z załączoną planszą powinno być wykonane za pomocą znaków wykonanych w technice odblaskowej zgodnie z załącznikami 1 i 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 Nr 220 poz. 2181).

Wykonawca robót (Inwestor) zobowiązany jest uzyskać od zarządu drogi decyzję o zajęciu pasa drogowego.

9. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do 31.07.2018 r.

Opracowała:

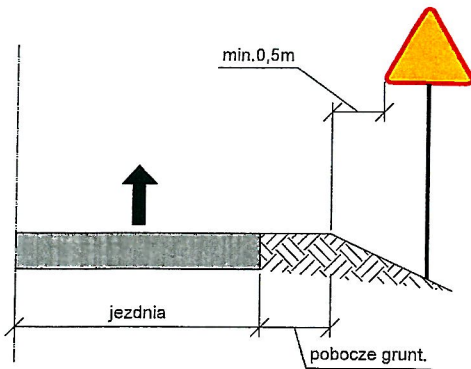
Lucyna Kaczyńska



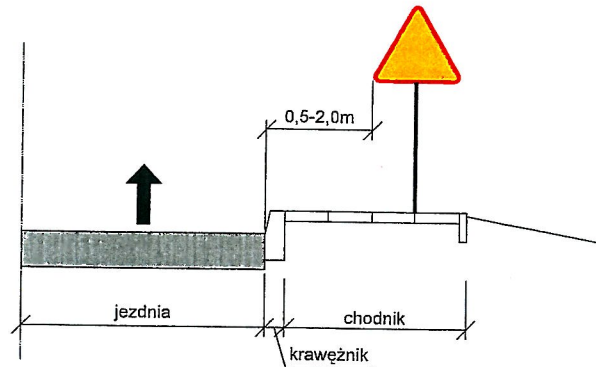
ZARZĄD DROG
I TRANSPORTU Miejski Zarząd
Drogi Miejskiej i Drogi Powiatowej
i Oznakowania Stacji Lądowej
ul. S. Klonowicza 5, 71-241 Szczecin

Wzory ustawienia znaków drogowych

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



b) na ulicach

UWAGA!

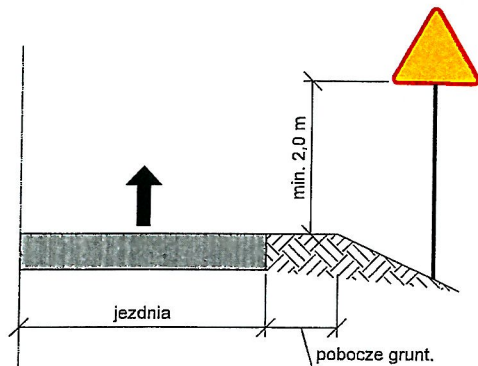
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony :

-na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni;

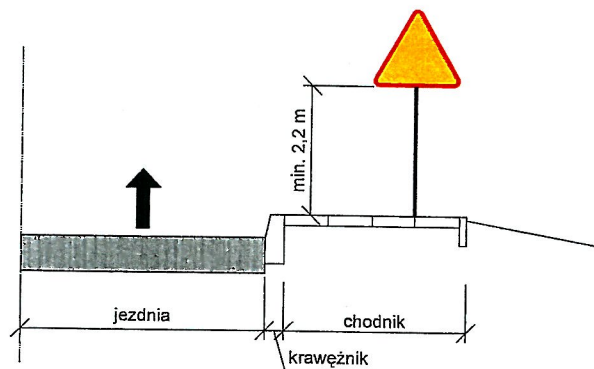
-na drogach z poboczami utwardzonymi - w odległości nie mniejszej niż 0,5m od pobocza bitumicznego.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5,0m od krawędzi jezdni.

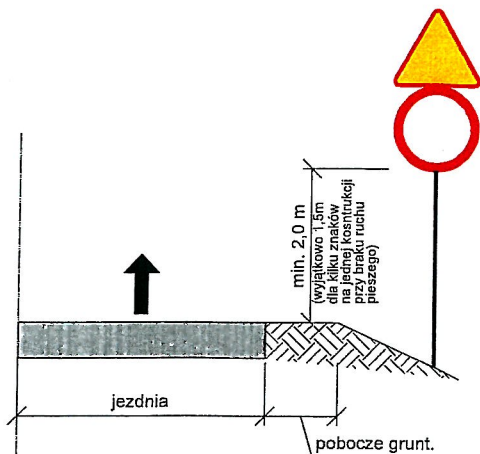
2. Wysokość umieszczania znaków



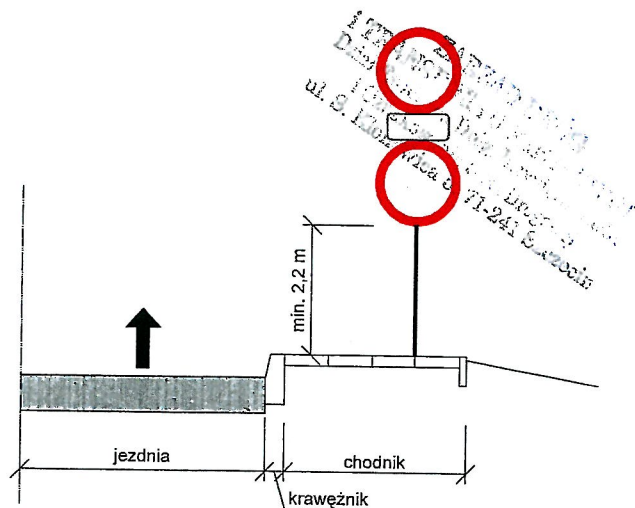
a) kategorii A,B,C,D,F,G na drogach



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



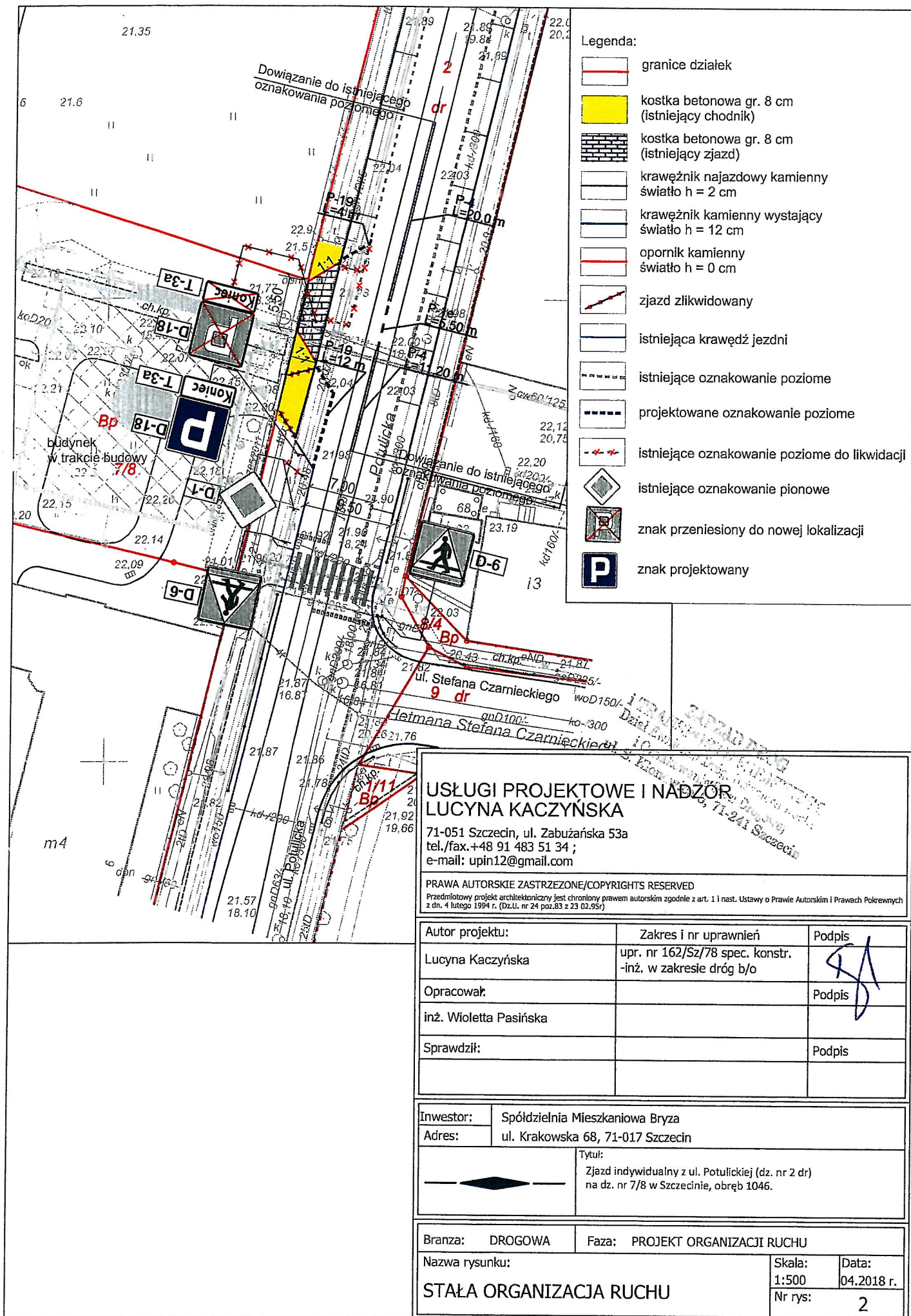
c) dwóch an jednym słupku na drogach



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/ulicy .





AKADEMIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
RZECZOZNAWCY TECHNIKI SAMOCHODOWEJ, RUCHU DROGOWEGO
I INŻYNIERII RUCHU DROGOWEGO

ulicy Mieszka I 82
71-011 Szczecin
tel. (91) 8120663
fax. (91) 8120664

www.rzeczoznawcy.szczecin.pl
e-mail: akademia@rzeczoznawcy.szczecin.pl

telefony komórkowe:

PROJEKT

**ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ULICY
POTULICKIEJ W SZCZECINIE - WYZNACZENIE
ZASTRZEŻONEGO STANOWISKA POSTOJOWEGO DLA
POJAZDÓW ZAOPATRZENIA DO 15 MINUT**

ZLECENIODAWCA:

OPRACOWAŁ: ARKADIUSZ KUZIO

SZCZECIN GRUDZIEŃ 2017

SPIS TREŚCI

- I. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- II. ZAKRES OPRACOWANIA**
- III. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**
- III. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**



ulicy Mieszka I 82
71-011 Szczecin

telefon 91- 8120663
telefon 91 -8120664
fax 91- 8120664

Strona 2

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. ustawa z 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012r., poz. 1137);
2. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729);
3. rozporządzenie z 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393);
4. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181);
5. załączniki Nr 1,2,3 i 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach;
6. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430);
7. mapa wysokościowo – sytuacyjna i orientacyjna w skali 1: 500 i 1:20 000;
8. wizje i inwentaryzacje w terenie.



II. ZAKRES OPRACOWANIA

Dokumentacja obejmuje opracowanie projektu zmiany stałej organizacji ruchu na ulicy Potulickiej w Szczecinie, polegającej na wyznaczeniu zastrzeżonego stanowiska postojowego dla pojazdów zaopatrzenia do 15 minut.

III. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ulica Potulicka - na odcinku objętym opracowaniem przy pętli tramwajowej jest to ulica jednoprzestrzenna dwukierunkowa, z wbudowanym w jezdnię torowiskiem tramwajowym. Charakteryzuje się ona średnim ruchem pojazdów oraz małym natężeniem ruchu pieszych. W stanie istniejącym na odcinkach objętym opracowaniem, jest wyznaczony przystanek tramwajowy oraz obustronne parkingi. Po obu stronach jezdni zlokalizowane są chodniki. Ulica posiada oświetlenie uliczne.





ulicy Mieszka I 82
71-011 Szczecin

telefon 91- 8120663
telefon 91 -8120664
fax 91- 8120664

Strona 5

IV. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Opracowanie projektowe ma na celu wprowadzenie nowej organizacji ruchu w ciągu ww. ulicy polegającej na wyznaczeniu zastrzeżonego stanowiska postojowego dla pojazdów zaopatrzenia do 15 minut. W rejonie projektowanej zmiany organizacji ruchu zlokalizowane są podmioty gospodarcze prowadzące działalność handlową. W ramach zakończonej przebudowy ul. Potulickiej nie wyznaczono żadnego miejsca postojowego dla pojazdów zaopatrzenia. W stanie istniejącym w miejscu gdzie projektuje się kopertę są parkowane pojazdy zaopatrzenia oraz pojazdy osobowe. Projektowane stanowisko postojowe wyznaczono za pomocą znaku poziomego P-20 o wymiarach 2,5 x 8 metra oraz znaku pionowego D-18a z tabliczką o treści "Dla pojazdów zaopatrzenia do 15min.". Pozostałe oznakowanie drogowe nie ma wpływu na projektowane zmiany i pozostaje bez zmian.

Szczegółowe rozwiązanie pokazano na rysunku nr 2.

Zaprojektowano znaki pionowe w grupie wielkości „średnie”.

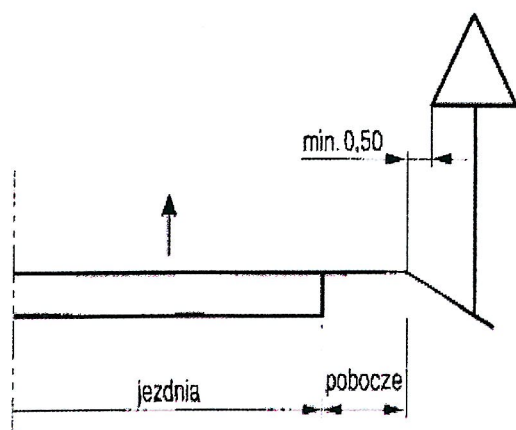
Wymiary i kształt znaków zakazu i znaków uchylających zakaz (w mm):

Grupa wielkości znaków	Średnica d	Szerokość obrzeża znaków zakazu s	Szerokość obwódki znaku uchylającego zakaz g	Szerokość ukośnego pasa znaku uchylającego zakaz p	Moduł a
wielkie (*)	1000	100	10	150	100
duże	900	90	9	135	90
średnie	800	80	8	120	80
małe (*)	600	60	6	90	60
mini (*)	400	40	4	60	40

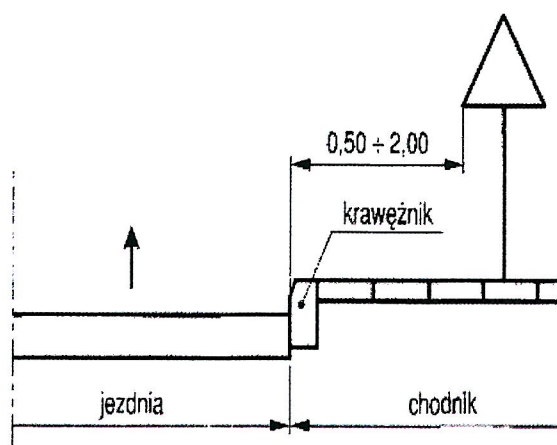
(*) - nie dotyczy znaku B-20, który występuje tylko jako duży i średni

Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni:



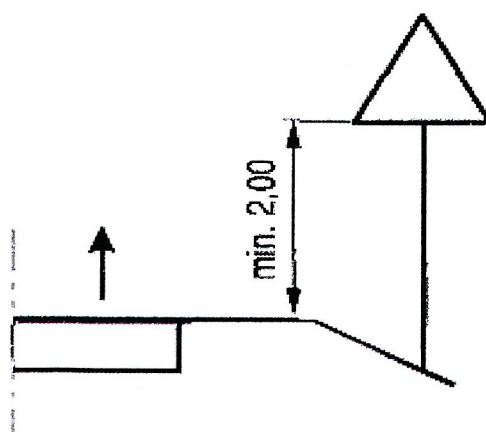


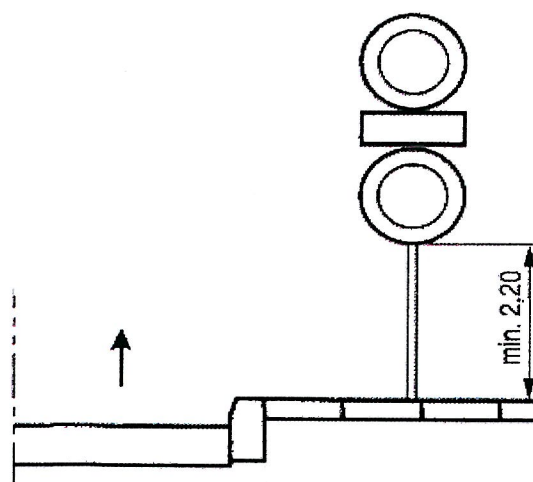
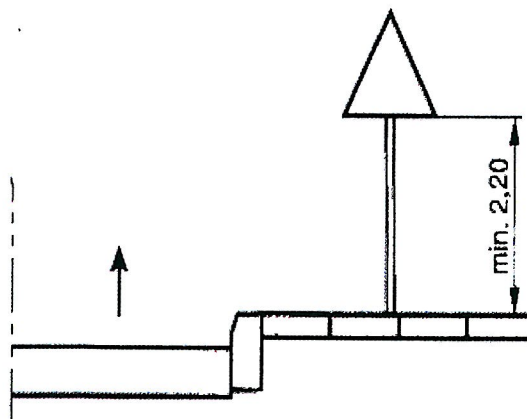
a) na drodze



c) na ulicy

Wysokość umieszczania znaków pionowych:





Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu:
I połowa 2018 roku



Dyrektor
Akademii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

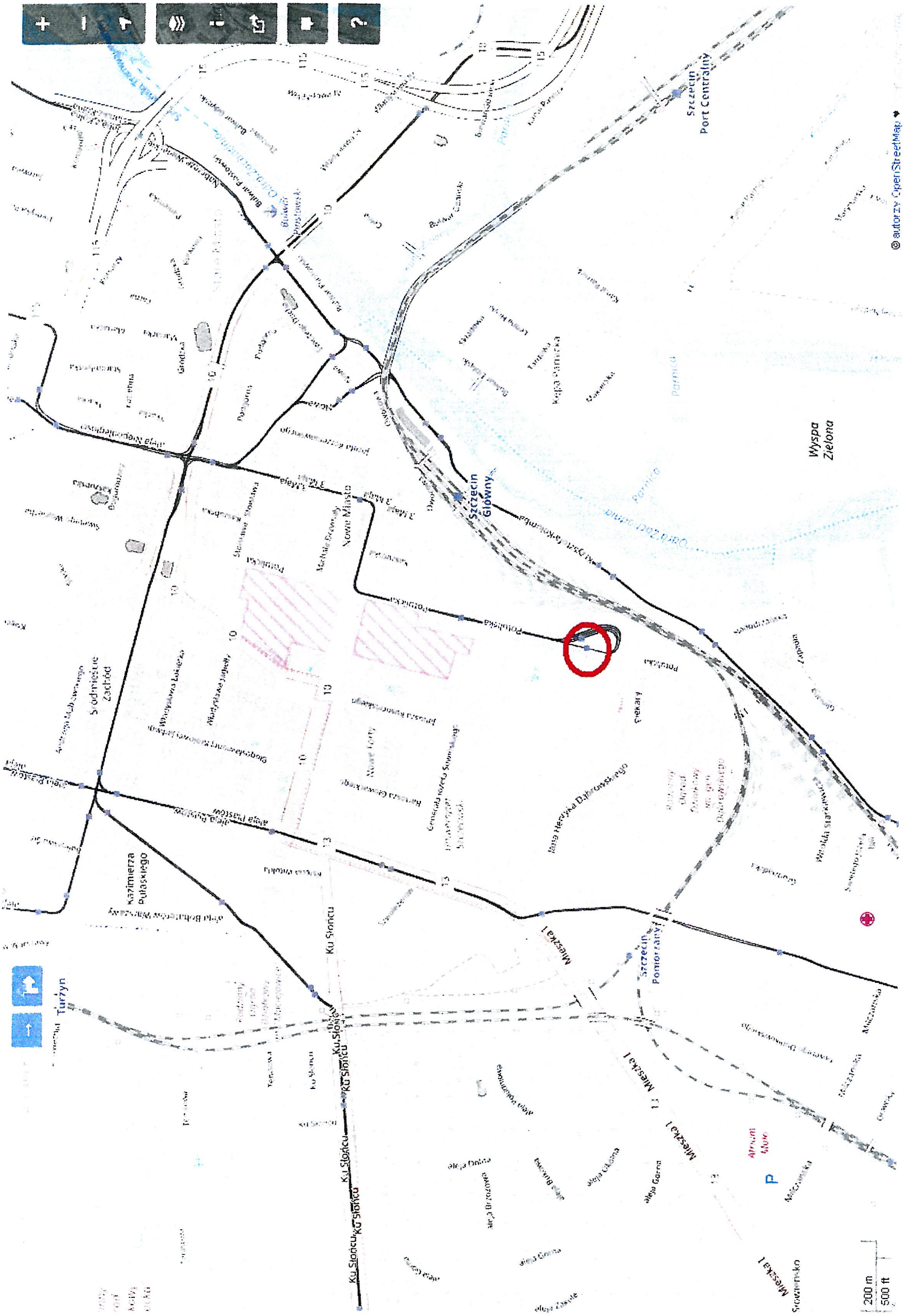
 Arkadiusz Kuzio



ulicy Mieszka I 82
 71-011 Szczecin

telefon 91- 8120663
 telefon 91 -8120664
 fax 91- 8120664

Strona 8





Projekt Stałej Organizacji Ruchu

ANEKS

Nazwa i adres obiektu:	Przebudowa ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie
Nazwa i adres inwestora:	GMINA MIASTO SZCZECIN PL. ARMII KRAJOWEJ 1, 70-456 SZCZECIN

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Ryszard Kowalski	Projektant	drogowa	43/Sz/78	

Data wykonania:

marzec 2015 r.

Nr egz.

2

OPIIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
pn: „Przebudowa ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie”

Inwestor :

Gmina Miasto Szczecin
PL. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

Autor opracowania :

DIM Pracownia Projektowa Dróg i Mostów
71-468 Szczecin
ul. Sosnowa 6a

1. Podstawa opracowania

- Umowa na sprawowanie Nadzoru Autorskiego nr CRU/13/0002561
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- załączniki 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.
- Wizja w terenie wykonana przez DIM Pracownię Projektową Dróg i Mostów.

2. Opis istniejącego stanu zagospodarowania

Teren opracowania zlokalizowany jest w Szczecinie Śródmieściu. Trasa linii tramwajowej przebiega ulicami: 3 Maja, Narutowicza, Potulicka. Torowisko w ulicy 3 Maja jest usytuowane w pasie rozdziału, a w ulicach Narutowicza i Potulickiej w jezdni. Ulica 3 Maja posiada dwie jezdnie szerokości 8,00m i 8,50m o ruchu jednokierunkowym z pasem rozdziału szerokości 14,00m w którym przebiega torowisko tramwajowe skręcające w ulicę Narutowicza. W pasie rozdziału na odcinku pomiędzy ulicą Narutowicza a ulicą Owocową jest ciąg pieszy z sezonowymi punktami małej gastronomii. Ulica Narutowicza i ulica Potulicka mają jedną jezdnię szerokości 12,00 m o ruchu dwukierunkowym z torowiskiem tramwajowym usytuowanym centralnie w osi jezdni. Bardzo niebezpieczny jest skręt torowiska na skrzyżowaniu ulic Narutowicza i Potulickiej, gdzie jest kompletny brak widoczności. Również skrzyżowanie ulic 3 Maja i Narutowicza jest niebezpieczne, gdzie widoczność jest bardzo ograniczona. Wzdłuż ulic są usytuowane budynki mieszkaniowe wielorodzinne i budynki administracyjne. W rejonie objętym opracowaniem występuje zieleń wysoka, która została w maksymalnym stopniu.

W rejonie opracowania występują następujące ulice:

- | | | |
|-------------------------------------|------------------|--------|
| - ulica 3 Maja ulica klasy „G” | Vp = 50 km/godz. | KR - 4 |
| - ulica Narutowicza ulica klasy „G” | Vp = 50 km/godz. | KR - 4 |
| - ulica Potulicka ulica klasy „L” | Vp = 50 km/godz. | KR - 4 |
| - ulica Potulicka (ślepy odcinek) | Vp = 20 km/godz. | KR - 2 |

4. Opis projektowanego zagospodarowania terenu

Rozwiązania projektowe opracowano w oparciu o przepisy zawarte w „Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999). Zasady oznakowania regulują przepisy zawarte w „Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dziennik Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) oraz w „Kodeksie Drogowym” (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym) i całość oznakowania powinna być wykonana zgodnie z ich ustaleniami.

Zakres zmian w projektowanym zagospodarowaniu terenu obejmuje:

1. Budowa dodatkowego miejsca postojowego w km 0+081,04 (ślepy odcinek ul. Potulickiej)
2. Budowa zjazdu na działkę nr 2/7 w km 0+359,04
3. Budowa zjazdu na działkę nr 7/6 w km 0+436,85
4. Budowa zjazdu na działkę nr 7/4 w km 0+509,89
5. Budowa zjazdu na działkę nr 7/1 w km 0+627,84
6. Zmianę lokalizacji zjazdu na działkę 1/12 , nowa lokalizacja od strony ul. Czarnieckiego,
7. Zmianę ukształtowania wysokościowego w miejscu zaprojektowanego zabruku,
8. Przesunięcie peronu tramwajowego w kierunku ul. Czarnieckiego z jednoczesnym jego skróceniem z 50,0m do 47,0m,
9. Poszerzenie zjazdów na działki 8/1 i 8/5 od ul. Narutowicza
10. Zmiana sposobu zabrukowania wyspy trójkątnej kanalizującej ruch na skrzyżowaniu ul. Narutowicza/Potulicka.

Wszystkie powyższe zmiany nie wykraczają poza istniejący pas drogowy.

4.1 Projektowane oznakowanie

Zmiana nr 1:

W celu umożliwienia dowiązania wysokościowego projektowanego chodnika z istniejącym ukształtowaniem wysokościowym do posesji Potulicka 31, zaszła konieczność zniżenia krawężnika, co umożliwiło wykonanie w tym miejscu dodatkowego miejsca

postojowego dla samochodów osobowych. Wymiar stanowiska 2,5 m x 5,0 m. Nawierzchnia miejsca postojowego zgodna z projektem podstawowym.

W ramach ww. zmiany należy wykonać dodatkową linię P-18.

Zmiana nr 2:

W związku z koniecznością zapewnienia dojazdu poprzez działkę drogową 2/7 do nowo budowanego Osiedla Mieszkaniowego, zgodnie z warunkami ZDiTM zaprojektowano nowy zjazd o szerokości 4,5 m. W związku z budową zjazdu konieczna jest rezygnacja z wykonywania dwóch miejsc postojowych. Nawierzchnia zjazdu:

1. Kostka brukowa betonowa koloru antracyt gr. 8 cm
2. Podsypka cementowo - piaskowa gr. 3 cm
2. Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
3. Stabilizacja gruntu cementem C1,5/2,0 ($R_m=2,5\text{MPa}$) gr. 25 cm

W ramach ww. zmiany należy zrezygnować z wykonywania dwóch linii P-18 oraz skrócić linię P-19.

Zmiana nr 3:

Projekt podstawowy nie zakładał odtworzenia istniejącego zjazdu na działkę nr 7/6. W związku z powyższym w celu zapewnienia połączenia ww. działki z drogą publiczną zaprojektowano zjazd o szerokości 3,0 m. W związku z budową zjazdu konieczna jest rezygnacja z wykonywania dwóch miejsc postojowych. Nawierzchnia zjazdu:

1. Kostka brukowa betonowa koloru antracyt gr. 8 cm
2. Podsypka cementowo - piaskowa gr. 3 cm
2. Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
3. Stabilizacja gruntu cementem C1,5/2,0 ($R_m=2,5\text{MPa}$) gr. 25 cm

W ramach ww. zmiany należy zrezygnować z wykonywania jednej linii P-18 oraz skrócić linię P-19.

Zmiana nr 4:

W związku z nabyciem nieruchomości nr 7/4 , nowy Właściciel zwrócił się do Zamawiającego o umożliwienie budowy zjazdu na ww. działkę. W związku z powyższym w celu zapewnienia połączenia ww. działki z drogą publiczną zaprojektowano zjazd o szerokości 3,0 m. W związku z budową zjazdu konieczna jest rezygnacja z wykonywania jednego miejsca postojowego. Nawierzchnia zjazdu:

1. Kostka brukowa betonowa koloru antracyt gr. 8 cm
2. Podsypka cementowo - piaskowa gr. 3 cm
2. Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
3. Stabilizacja gruntu cementem C1,5/2,0 ($R_m=2,5\text{MPa}$) gr. 25 cm

W ramach ww. zmiany należy zrezygnować z wykonywania jednej linii P-18 oraz skrócić linię P-19.

Zmiana nr 5:

W związku z przesunięciem peronu tramwajowego w celu umożliwienia połączenia działki 7/1 z drogą publiczną, zachodzi konieczność zmiany lokalizacji zjazdu na działkę 1/12. Nowa lokalizacja zjazdu od ul. Czarnieckiego. Z uwagi na usytuowanie wpustów ulicznych WU40 oraz W42 przy krawędzi projektowanego chodnika zachodzi konieczność zmiany pochylenia poprzecznego zjazdów i zabruku pomiędzy zjazdami w kierunku do chodnika. Wzdłuż zabruku zaprojektowano przy krawędzi chodnika ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki. W osi ścieku zlokalizowane zostaną ww. wpusty. Ściek należy wykonać płynnie na całej długości tj. w linii ścieku nie wykonywać obramowania zjazdów krawężnikiem. Dodatkowo należy wybudować zjazd na działkę 7/1. Nawierzchnia zjazdów na działki 7/1, 7/2, 1/12:

1. Kostka brukowa betonowa koloru antracyt gr. 8 cm
2. Podsypka cementowo - piaskowa gr. 3 cm
2. Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm
3. Stabilizacja gruntu cementem C1,5/2,0 ($R_m=2,5\text{MPa}$) gr. 25 cm

W ramach ww. zmiany należy:

- wprowadzić w ciąg linii P4, na szerokości zjazdu na działkę 7/1 w ul. Potulickiej oraz zjazdu na działkę 1/12 w ul. Czarnieckiego - linie P-1e;
- zrezygnować z miejsca postojowego na szerokości zjazdu na działkę 1/12 wraz ze skróceniem strefy wyłączzonej z ruchu;
- skrócenie linii P-1c na relacji prawoskrętnej z ul. Potulickiej w ul. Czarnieckiego.

Zmiana nr 6:

Na wniosek Zastępcy Komendanta Wojewódzkiej Policji w Szczecinie został poszerzony zjazd do Komendy Miejskiej Policji z 4,0 m do 5,0 m. Jednocześnie w celu zachowania spójnego wyglądu całego zjazdu, który jest wspólny do Sądu poszerzono go obustronnie. Z uwagi na dopuszczenie ruchu pojazdów ciężkich po przedmiotowym zjeździe, należy wykonać wzmocnioną podbudowę z kruszywa łamanego mechanicznie o gr. 25 cm.

Powyższa zmiana nie powoduje zmiany w organizacji ruchu.

Zmiana nr 7:

W związku z poprowadzeniem torów tramwajowych poprzez wyspę kanalizującą ruchu na skrzyżowaniu ul. Narutowicza/Potulicka, na szerokości wykonania podbudowy betonowej pod ww. torowisko niemożliwe jest wykonanie zabruku z kostki kamiennej z uwagi na brak wymaganej grubości podbudowy pod konstrukcję z kostki kamiennej. W

związku z powyższym na części wyspy trójkątnej wprowadzono strefę wyłączoną z ruchu oznakowaną liniami P-21.

4.2 Oznakowanie pionowe

Pionowe znaki drogowe zaprojektowano z grupy średniej. Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki drogowe z blachy ocynkowanej z podwójnie giętą krawędzią pokryte folią odblaskową. Znaki umieścić na słupkach z rur ocynkowanych o średnicy ϕ 60 mm na wysokości nie mniejszej niż 2,20 m ponad poziomem terenu i w odległości 0,50 ÷ 2,00 m od jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy i odległość ta nie może być mniejsza niż 0,50 m.

4.3 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome na jezdni zaprojektowano jako grubowarstwowe, chemoutwardzalne. Oznakowanie poziome na części parkingów o nawierzchni z kostki kamiennej wykonać jako cienkowarstwowe.

4.4 Sygnalizacja świetlna

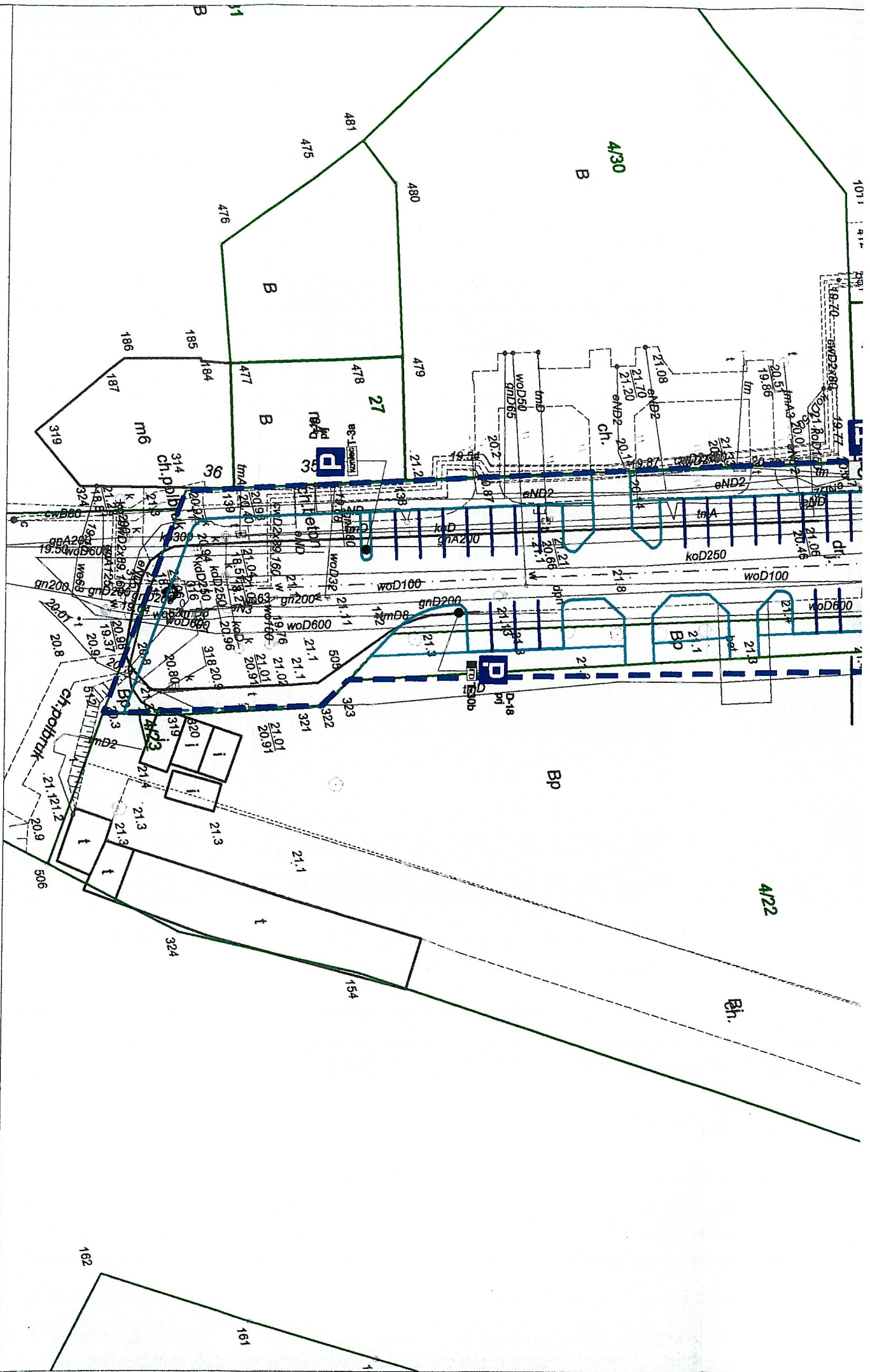
Program sygnalizacji świetlnej nie ulega zmianie względem projektu podstawowego zatwierdzonego decyzją S-80/2010.

Szacunkowy termin wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu planuje się na IV kwartał 2015 r.

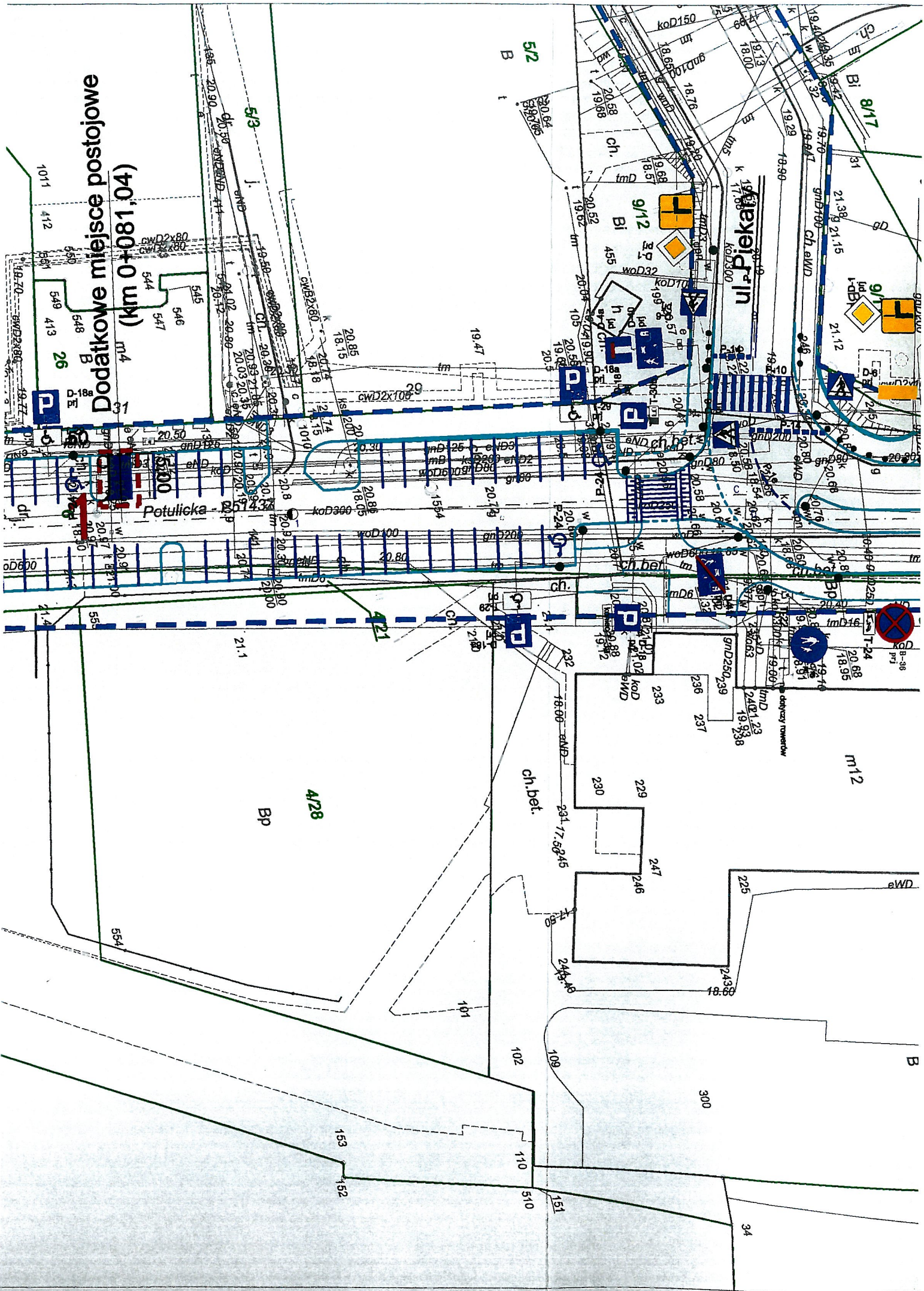
Opracował:

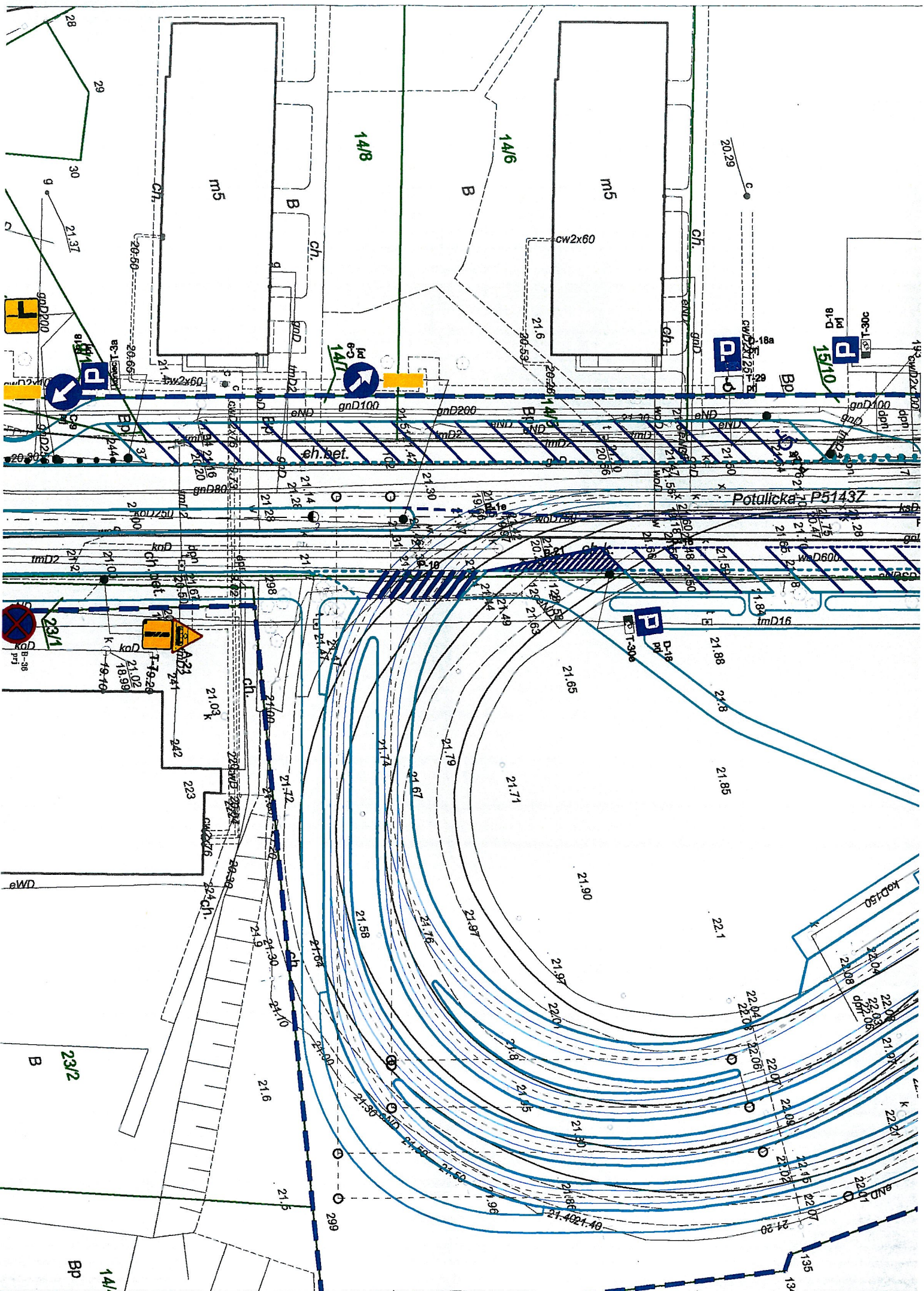


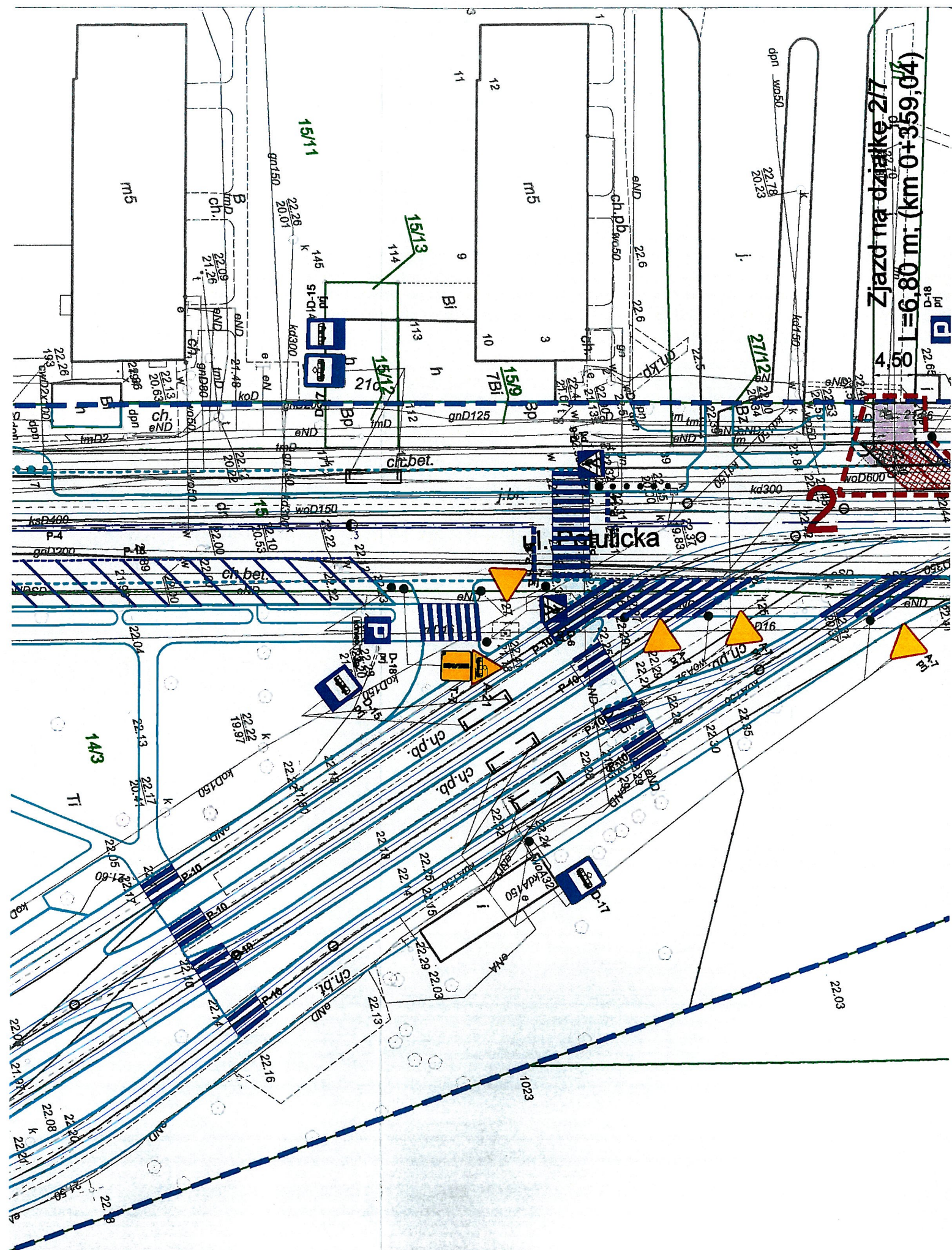
mgr inż. Ryszard Kowalski

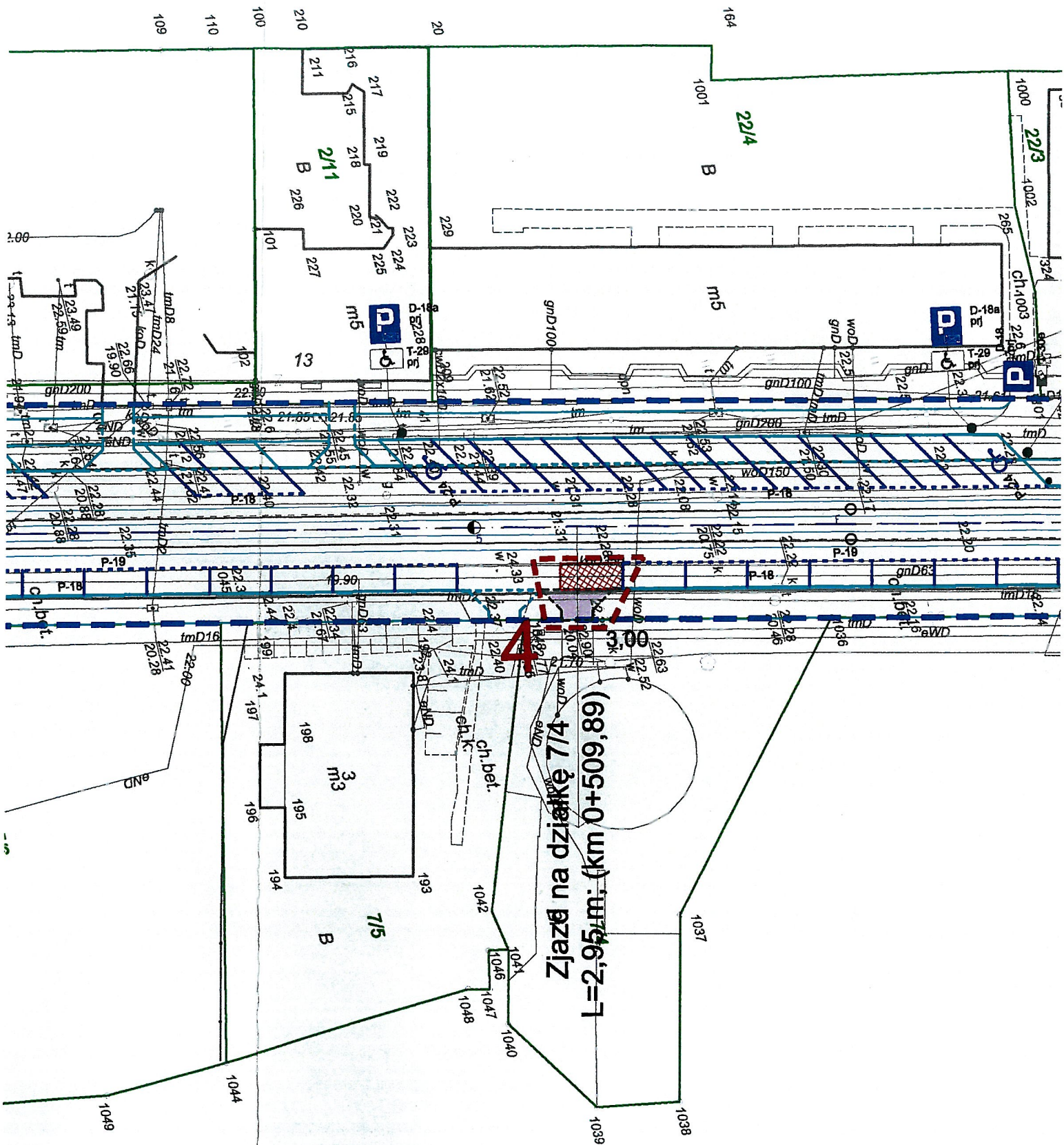


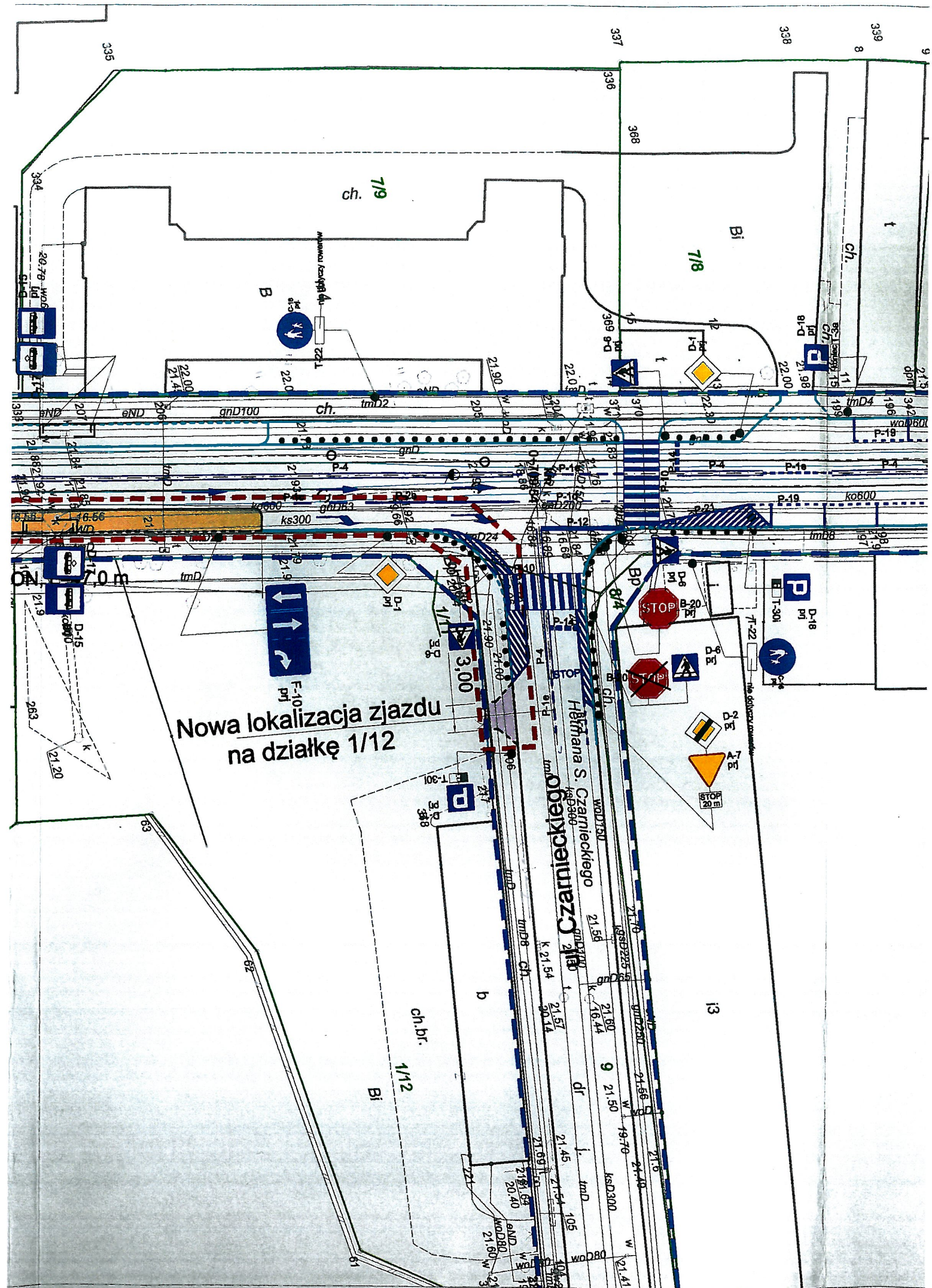
Dodatkowe miejsce postojowe
(km 0+081,04)

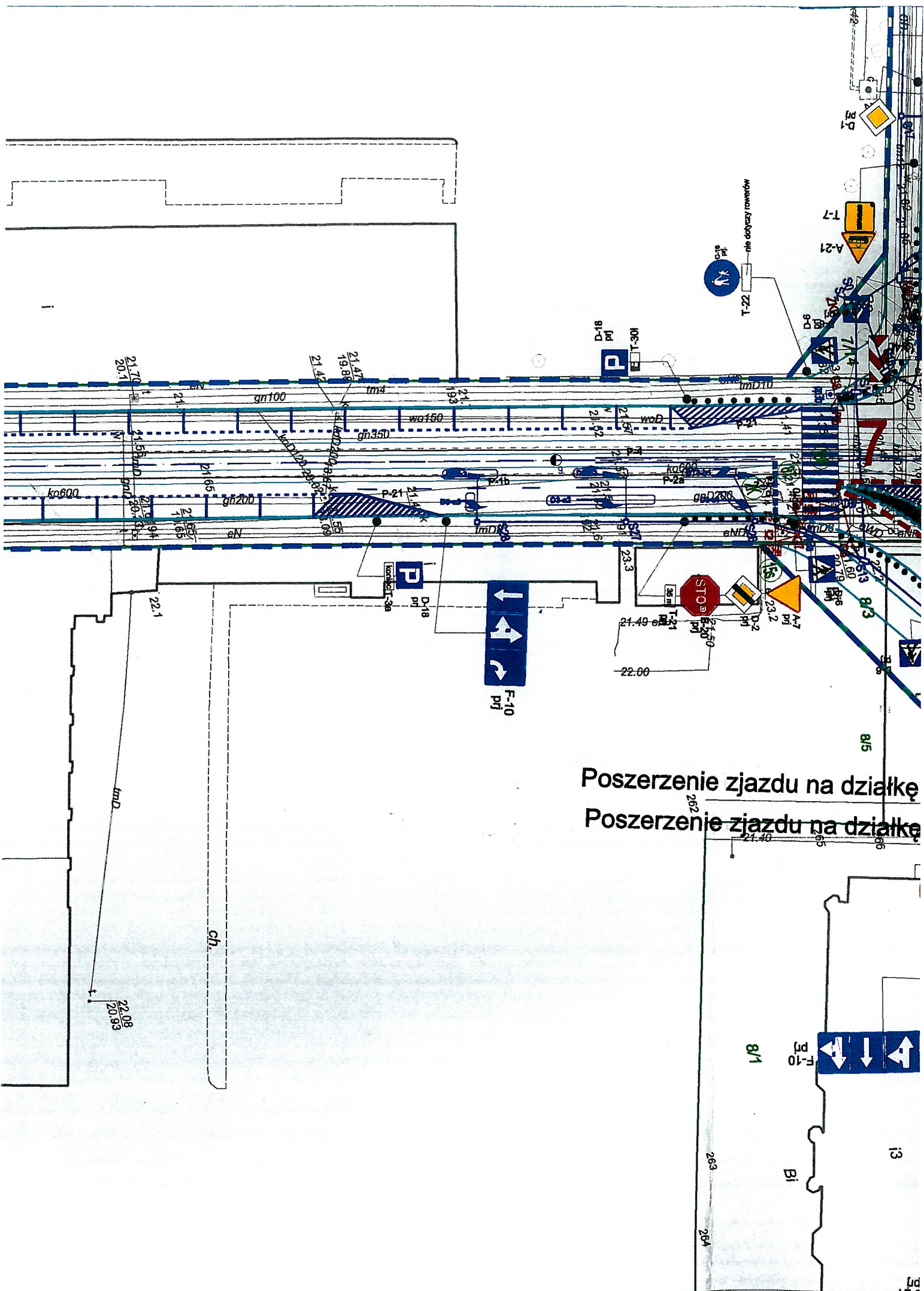




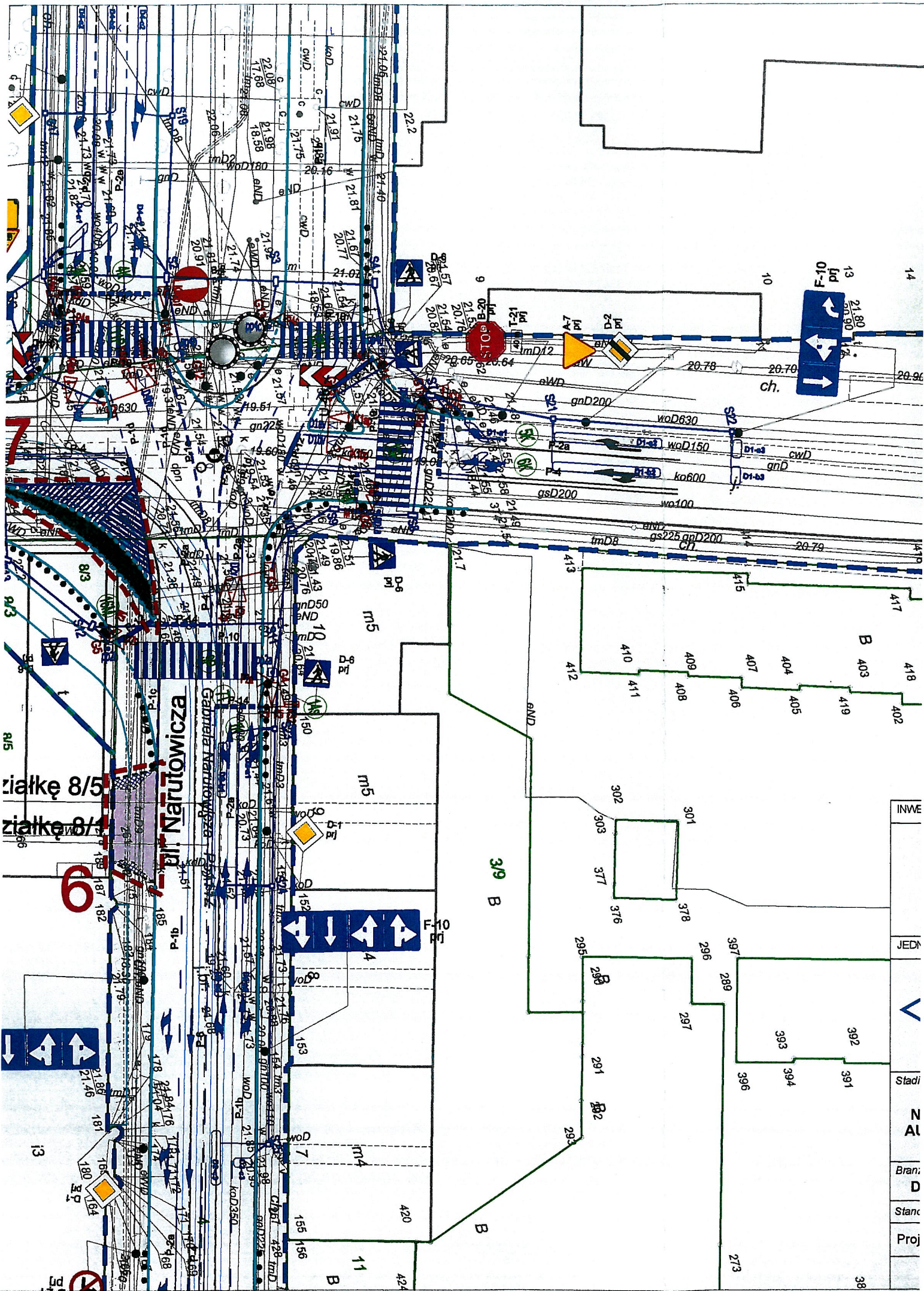








Poszerzenie zjazdu na działkę
Poszerzenie zjazdu na działkę



działkę 8/5
działkę 8/4

ul. Narutowicza

Główna Narutowicza

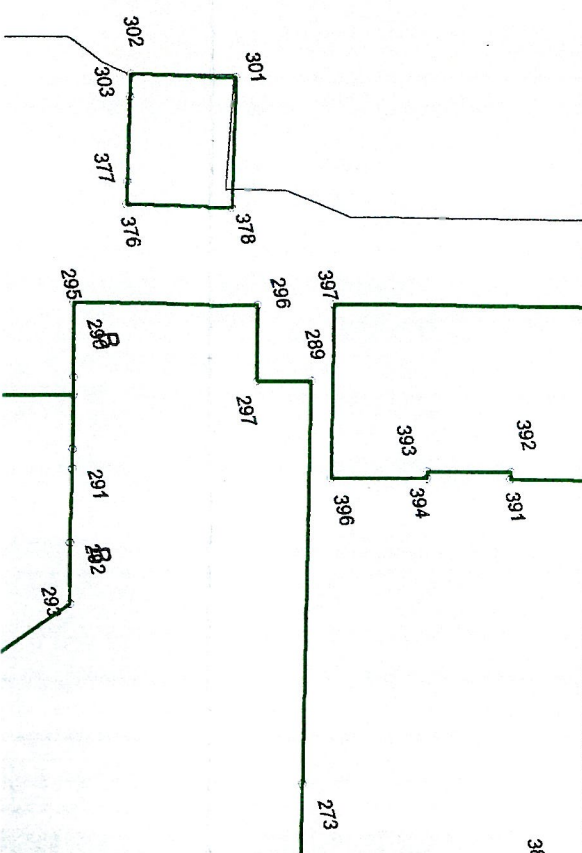
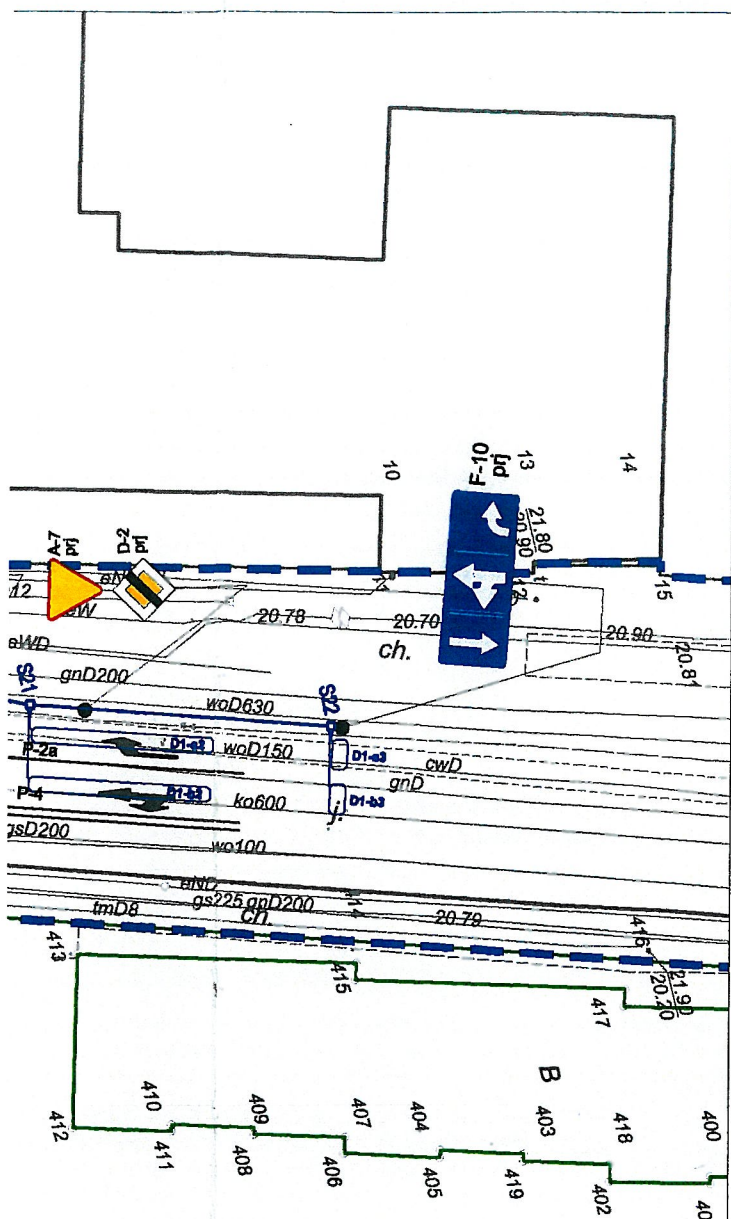
39 B

11 B

INWE	JEDN	Stadi	N	Al	Bran	D	Stanc	Proj
------	------	-------	---	----	------	---	-------	------

LEGENDA

-  Nawierzchnia projektowanego zjazdu - kostka brukowa betonowa kolor antracyt
-  Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej koloru szarego
-  Nawierzchnia peronów tramwajowych - kostka brukowa betonowa
-  Nawierzchnia dodatkowego miejsca postojowego z kostki kamiennej z rozbiórki
-  Nawierzchnia dodatkowego miejsca postojowego z betonowej kostki brukowej koloru szarego
-  Likwidacja miejsc postojowych
-  Poszerzenie zjazdu z betonowej kostki brukowej koloru antracyt
-  Nawierzchnia z kostki kamiennej - wyspa kanalizująca
-  Krawężnik - projektowany
-  Krawężnik obniżony - projektowany
-  Obrzeże projektowane
-  Krawędź projektowana bez krawężnika
-  Granice działek
-  Linia rozgraniczająca
-  Projektowane zagospodarowanie terenu wg opracowania pn.: **Przebudowa ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie zgodne z decyzją ZRID3/2011**
-  Obszar zmian



INWESTOR



GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 SZCZECIN

JEDNOSTKA PROJEKTOWA



PRACOWNIA PROJEKTOWA DRÓG I MOSTÓW
mgr inż. Ryszard Kowalski
71-468 SZCZECIN ul. Sosnowa 6a
tel./fax (91) 45-00-745

Stadium: NADZÓR AUTORSKI	Zamierzenie budowlane: Przebudowa ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie		Nr rys.: 1.1	
Branża: Drogowa	Nazwa rysunku: PLANSZA ORGANIZACJI RUCHU		Skala: 1:500 Data: 03-2015	
Stanowisko: Projektant:	Imię i nazwisko: mgr inż. Ryszard Kowalski	Specjalność: Drogowa	Nr uprawnień: 43/Sz/78	Podpis: 

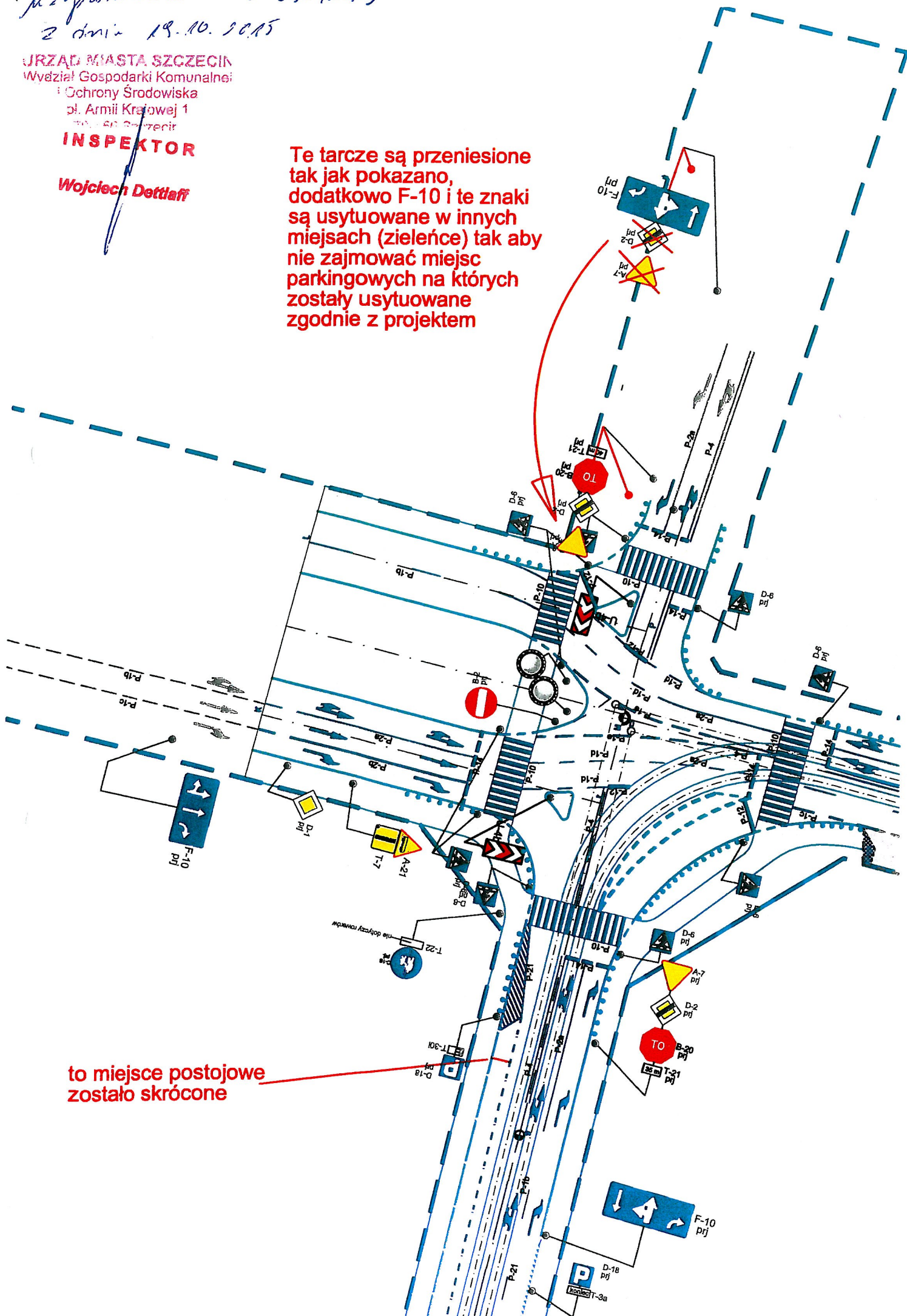
URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Gospodarki Komunalnej
i Ochrony Środowiska
pl. Armii Krajowej 1
70-600 Szczecin

INSPEKTOR

Wojciech Dettlaff

Te tarcze są przeniesione
tak jak pokazano,
dodatkowo F-10 i te znaki
są usytuowane w innych
miejscach (zieleńce) tak aby
nie zajmować miejsc
parkingowych na których
zostały usytuowane
zgodnie z projektem

to miejsce postojowe
zostało skrócone



Przebieganie do S-056/2015
z dnia 19.10.2015

URZĄD MIASTA SZCZECIN

Wydział Gospodarki Komunalnej

i Ochrony Środowiska

pl. Armii Krajowej 1

70-456 Szczecin

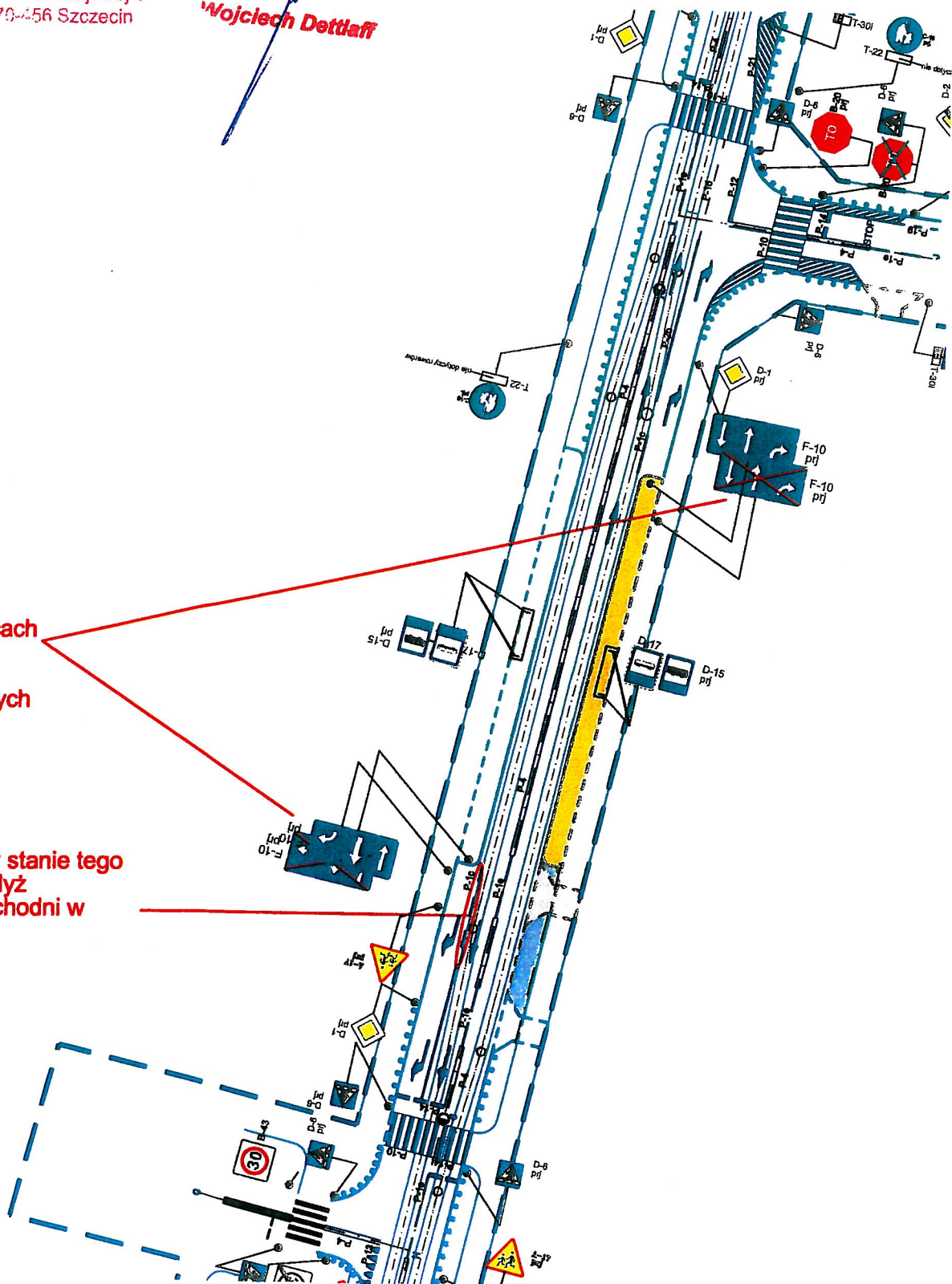
INSPEKTOR

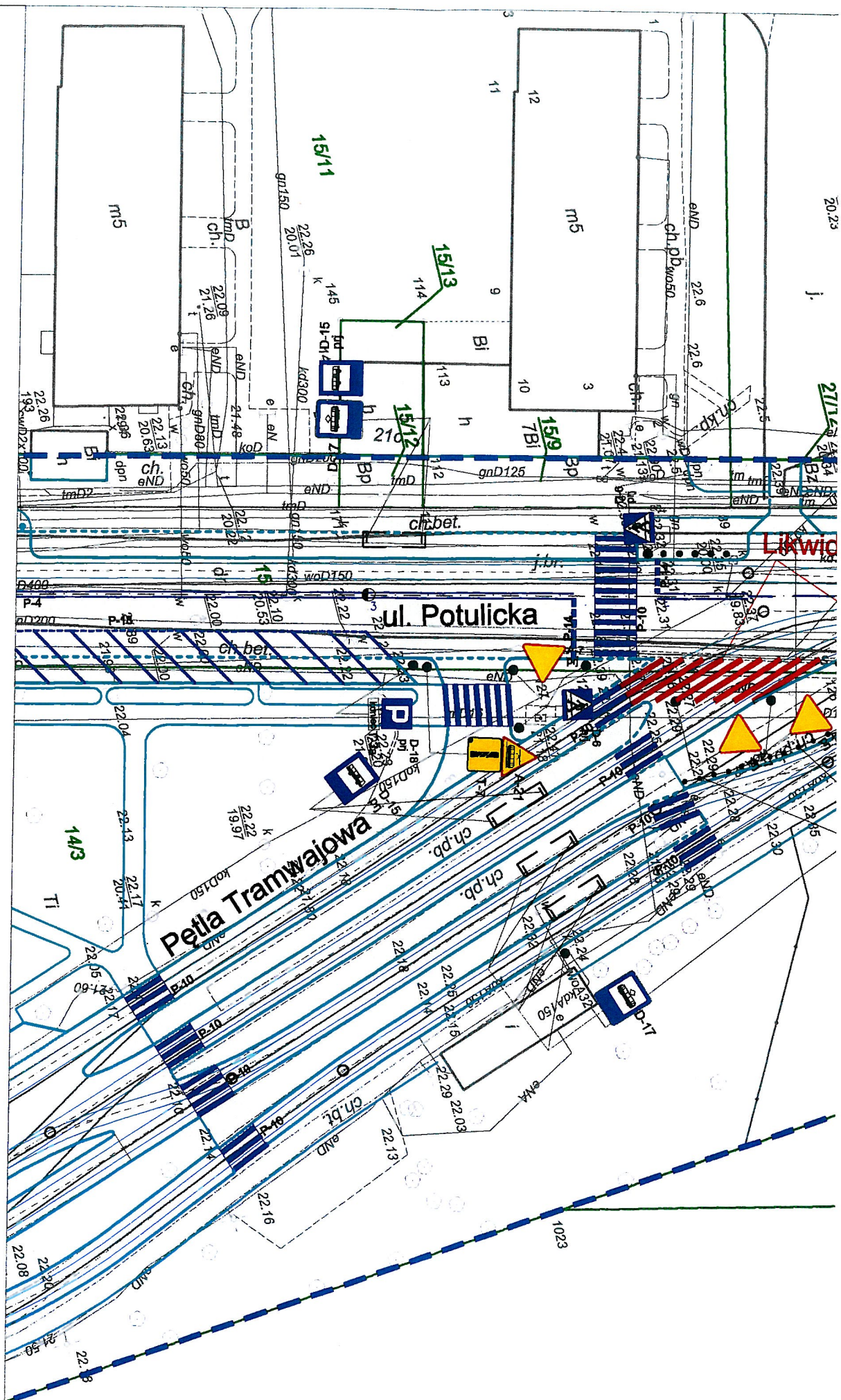
Wojciech Dettlaff

Znaki F-10 są
umiejscowione na końcach
peronów a nie w
chodnikach aby nie
blokować ciągów pieszych

Nie jesteśmy w stanie tego
wymalować, gdyż
trasowanie wychodni w
szynie

niezgodnie





Likwidacja przejść dla pieszych

Dodatkowe wygródnienia

INWESTOR



GMINA MIASTO SZCZECIN
pl. Armii Krajowej 1
70-456 SZCZECIN

JEDNOSTKA PROJEKTOWA



Ryszard Kowalski

PRACOWNIA PROJEKTOWA DRÓG I MOSTÓW
mgr inż. Ryszard Kowalski
71-468 SZCZECIN ul. Sosnowa 6a
tel./fax (91) 45-00-745

Stadium:	Zamierzenie budowlane:	Nr rys.:
NADZÓR AUTORSKI	Przebudowa ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie	1.3
Branża:	Nazwa rysunku:	Skala:
Drogowa	PLANSZA ORGANIZACJI RUCHU - LIKWIDACJA PRZEJŚCIA ANEKS 2	1:500
Stanowisko:	Imię i nazwisko:	Specialność:
Projektant:	mgr inż. Ryszard Kowalski	Drogowa
		Nr uprawnień:
		43/Sz/78
		Podpis:

Opis techniczny do projektu sygnalizacji świetlnej Na skrzyżowaniu ulic Narutowicza i Potulickiej w Szczecinie

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest projekt budowlany przebudowy ulic Potulickiej i Narutowicza w Szczecinie realizowanego na zlecenia Wydziału Inwestycji Miejskich Urzędu Miejskiego w Szczecinie.

2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej na skrzyżowaniu ulic Narutowicza i Potulickiej.

3. Stan istniejący

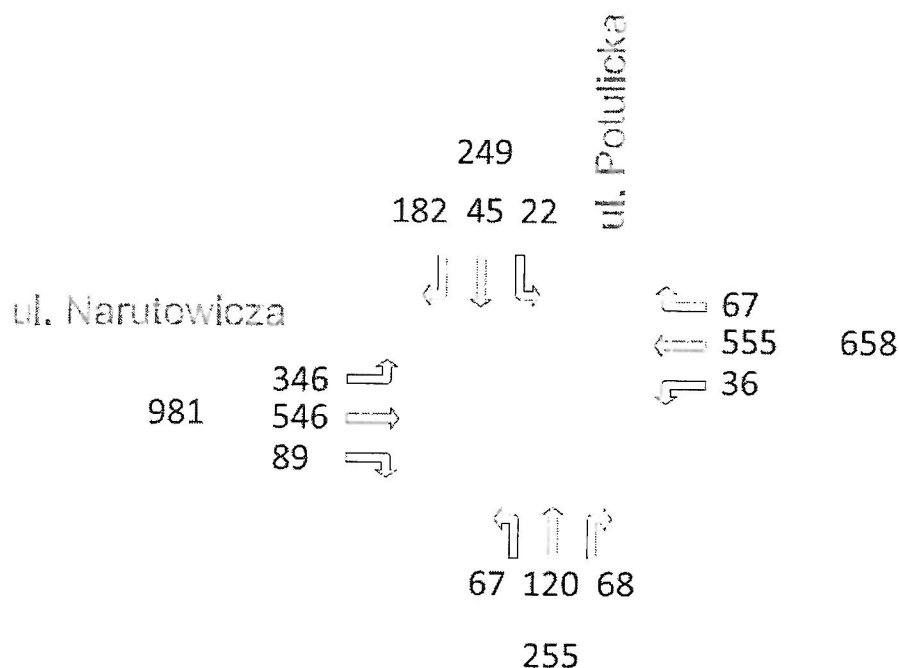
W chwili obecnej skrzyżowanie posiada zbliżoną geometrię do stanu projektowanego. Jest to skrzyżowanie czterowylotowe o trzech wlotach jednojezdniowych i jednym dwujezdniowym.

Pierwszeństwo przejazdu jest wzdłuż ulicy Narutowicza. Skrzyżowanie nie jest obecnie sterowane sygnalizacją świetlną.

4. Natężenia ruchu

Na potrzeby projektu wykonano pomiary ruchu dnia 18.02.2010r w godzinach od 14:30 do 15:30.

Szczegółowe rozkłady ruchu w przeliczeniu na pojazdy umowne w szczytowej godzinie, na skrzyżowaniu przedstawiono na rysunku 1.



Rys.1 natężenia ruchu

5. Rozwiązania projektowe

Na skrzyżowaniu zaprojektowano sygnalizację świetlną akomodacyjną. Wzbudzenia dla grup kołowych realizowane będą za pomocą pętli indukcyjnych i dodatkowo detektorów podczerwieni wykrywających pojazdy jednośladowe. Grupy piesze wzbudzenia realizować będą za pomocą przycisków.

Zaprojektowano dwa programy programu sygnalizacji:

Program PA1 (dzienny) akomodacyjny pracujący w systemie ALL Red. Pełny cykl programu przy wszystkich wzbudzeniach będzie wynosił od 68sek. do 120sek przy maksymalnym obciążeniu wszystkich wlotów. Program będzie pracował według algorytmu przedstawionego na rysunku 4. Program składa się z dziesięciu faz ruchu wzbudzanych w zależności od zgłoszeń, ze stanem ustalonym, w którym wszystkie grupy mają światło czerwone.

Program PF1 (awaryjny) cykliczny czterofazowy o długości cyklu 100sek.

6. Harmonogram pracy

Sygnalizacja funkcjonować będzie przez całą dobę według programu PA1.

W przypadku awarii detektorów sygnalizacja przechodzić będzie na program awaryjny stałoczasowy (PF1).

7. Przepustowość

Przepustowość obliczono dla programu akomodacyjnego przy założeniu wszystkich wzbudzeń (układ faz 2 -> 4 -> 6 -> 8 -> 2) przy minimalnej długości cyklu oraz przy maksymalnej długości cyklu oraz dla programu awaryjnego stałoczasowego o długości cyklu 100sek.

Program akomodacyjny

grupa	natężenie	ilość pasów	minimalna długość cyklu				maksymalna długość cyklu			
			Tz	długość cyklu	przepustowość	stopień obciążenia	Tz	długość cyklu	przepustowość	stopień obciążenia
-	[E/h]	-	[s]	[s]	[E/h]	-	[s]	[s]	[E/h]	-
1K	658	2	12	68	1244	0.53	27	120	1605	0.41
2K(prawo)	68	1	7	68	357	0.19	18	120	533	0.13
2K (WL)	187	1	7	68	357	0.52	18	120	533	0.35
3K	89	1	7	68	357	0.25	18	120	533	0.17
4K	892	2	5	68	503	1.77	20	120	1185	0.75
5K	182	1	8	68	410	0.44	23	120	683	0.27
6K	67	1	5	68	251	0.27	16	120	473	0.14

Program awaryjny

grupa	natężenie	ilość pasów	program stałoczasowy			
			Tz	długość cyklu	przepustowość	stopień obciążenia
-	[E/h]	-	[s]	[s]	[E/h]	-
1K	658	2	22	100	1566	0.42
2K(prawo)	68	1	13	100	459	0.15
2K (WL)	187	1	13	100	459	0.41
3K	89	1	13	100	459	0.19
4K	892	2	15	100	1062	0.84
5K	182	1	18	100	639	0.28
6K	67	1	11	100	387	0.17

Spis rysunków:

1. Plan sytuacyjny
2. Układ faz program akomodacyjny
3. Układ faz program stałoczasowy (awaryjny)
4. Tabela minimalnych czasów międzzielonych
5. Algorytm
- 6.1 Programy cz.1
- 6.2 Programy cz.2
- 6.3 Programy cz.3

F1
(all red)

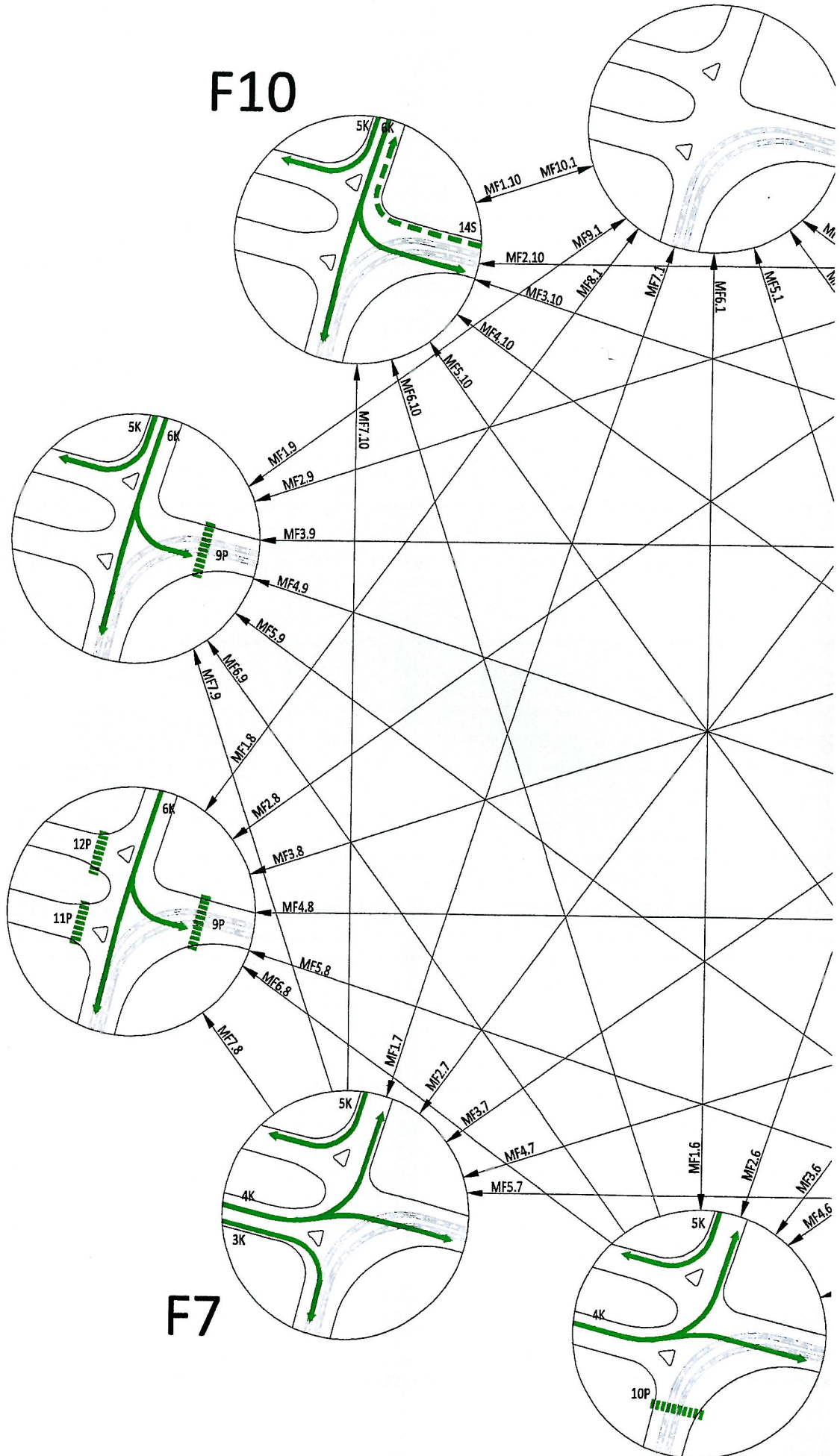
F10

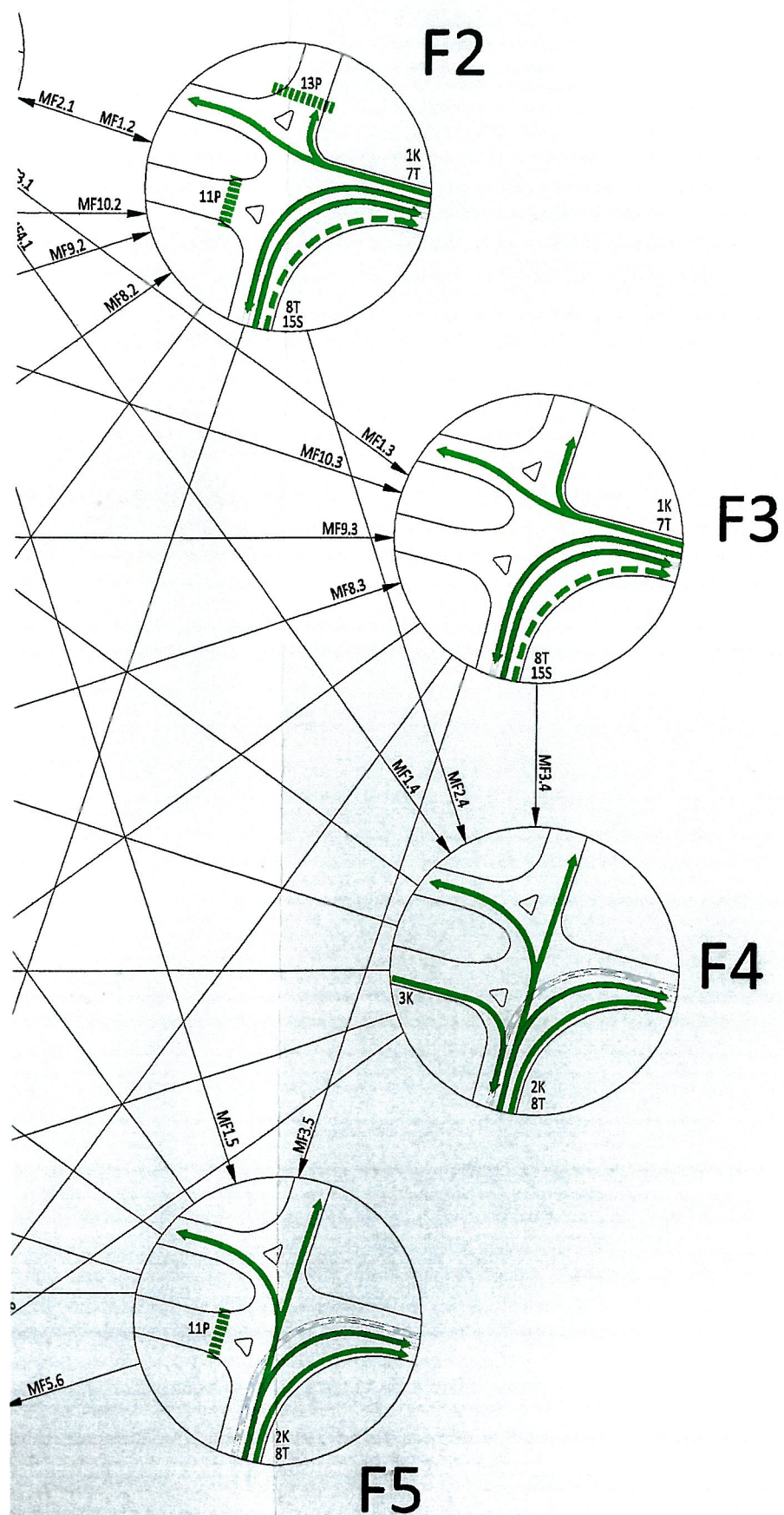
F9

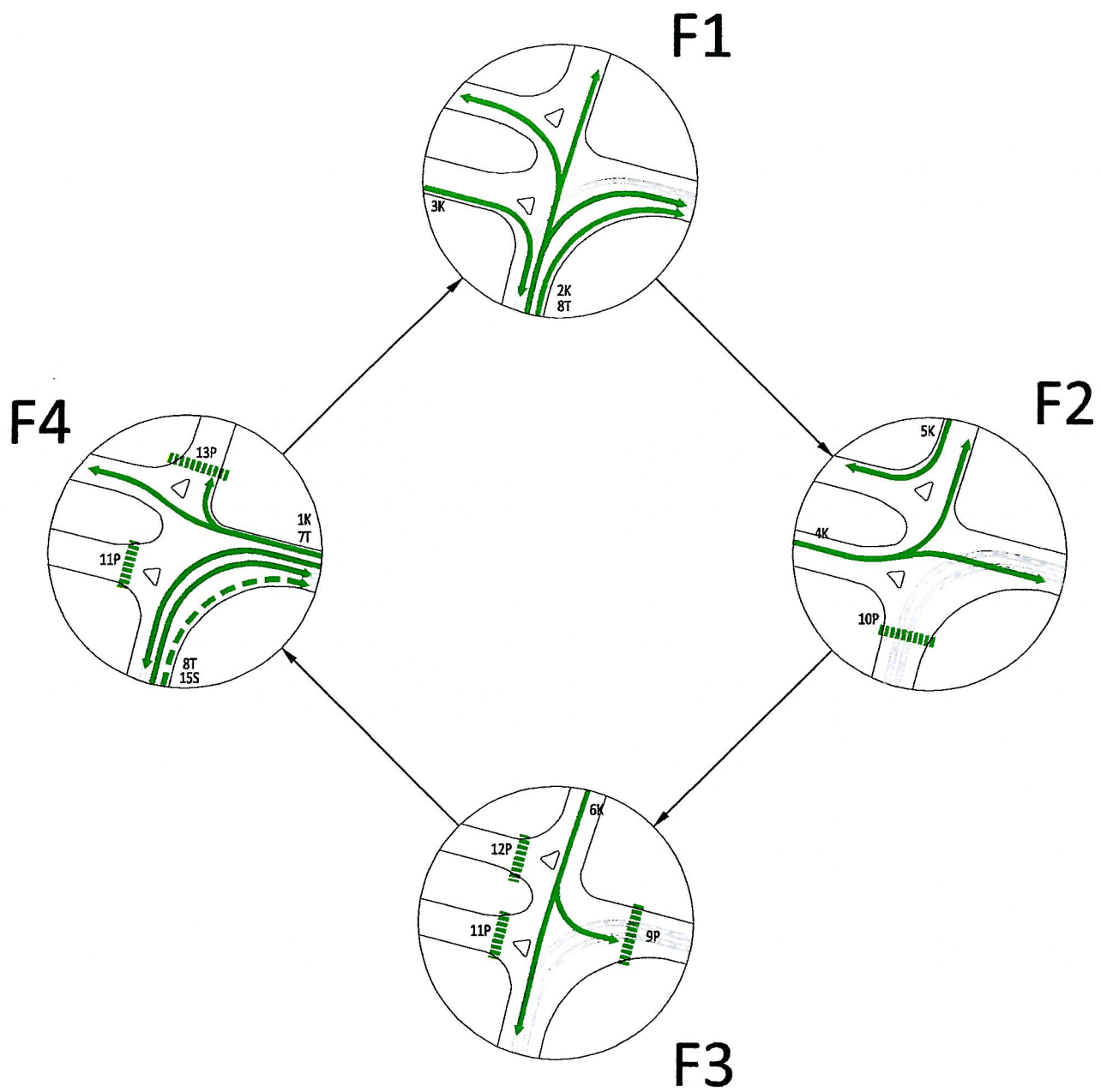
F8

F7

F6



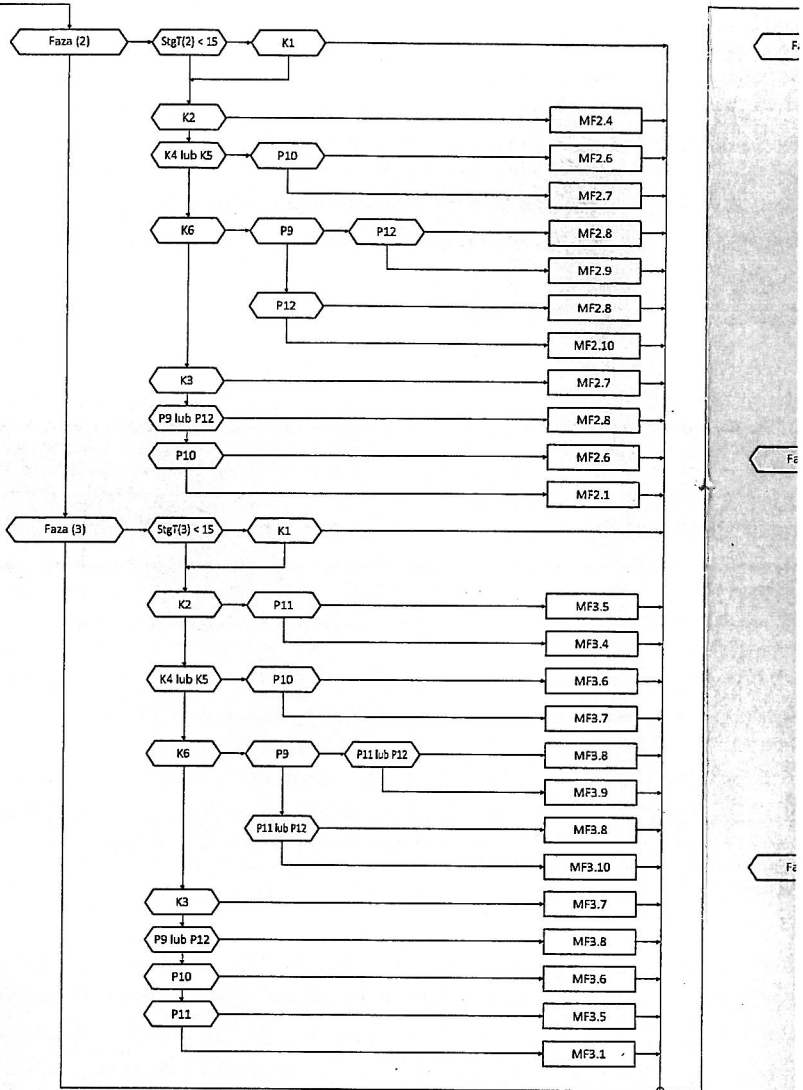
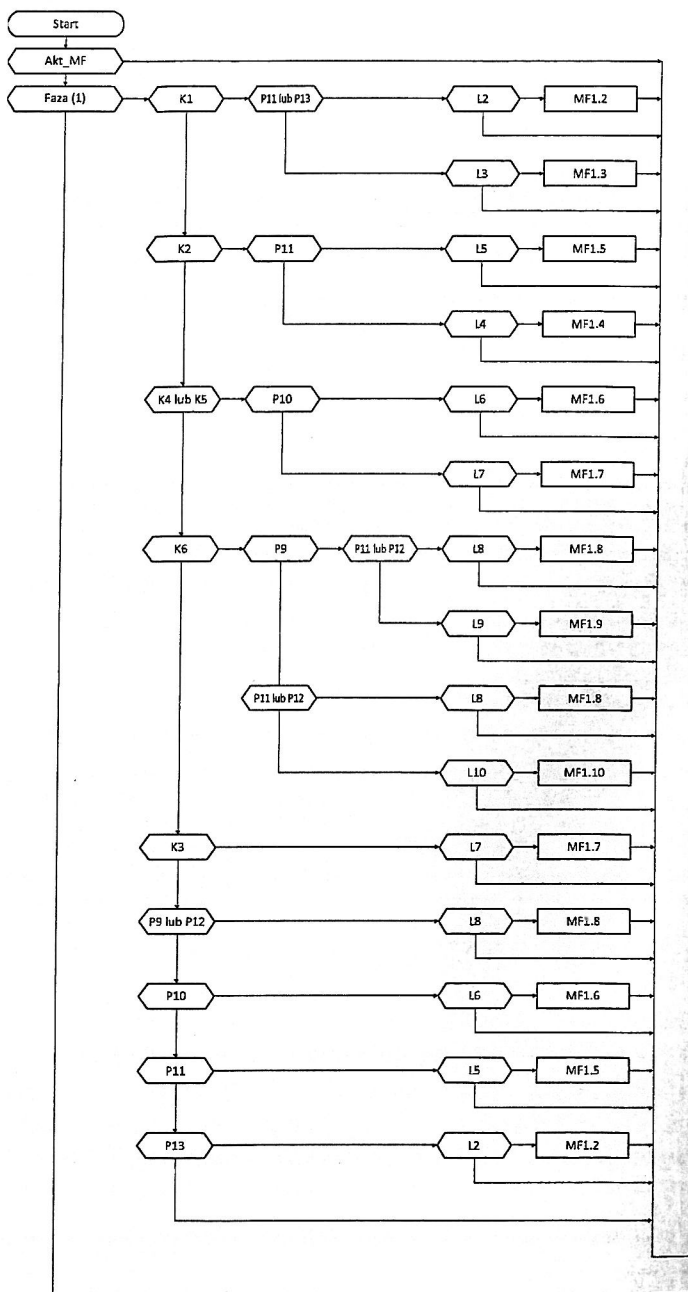




Układ faz

	1K	2K	3K	4K	5K	6K	7T	8T	9P	10P	11P	12P	13P	14S	15S
1K		4	6	4	6	5			4	8		7			
2K	5			5	7	5	3			4		8	8	5	
3K	3					3	3			6	4				
4K	4	3				5	4	4	7		4		7	4	4
5K	3	3										5	4		
6K	5	3	6	5			5	4		8			4		5
7T		11	13	10		10			8	15					
8T				10		10			14	8					
9P	11			9			11	9						11	9
10P	7	10	9			6	7	10							10
11P			9	9											
12P	5	4			7										
13P		6		7	9	9								7	
14S		0		1					1				4		
15S				0		0			4	1					

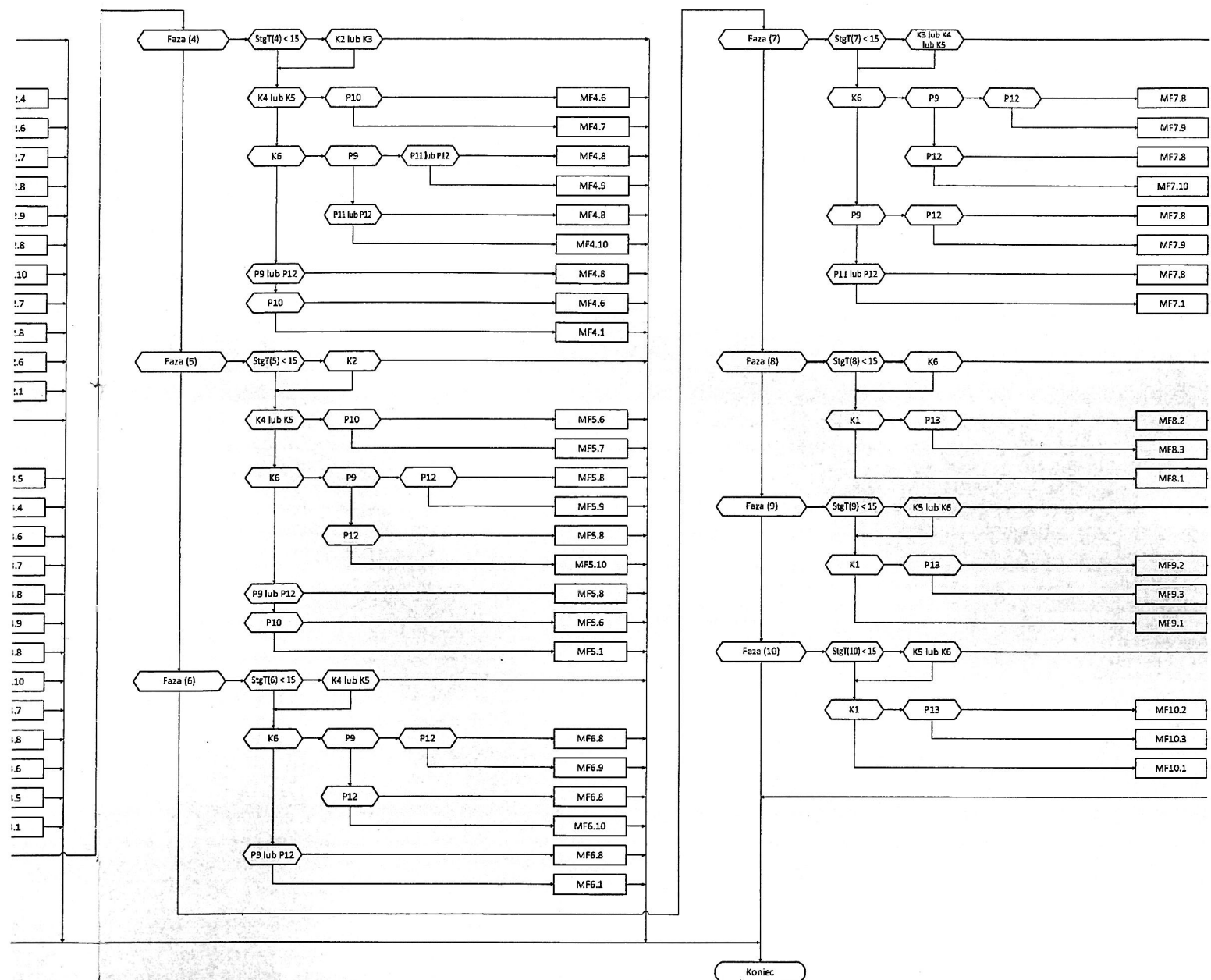
Tabela minimalnych czasów
międzyzielonych



Związki logiczne

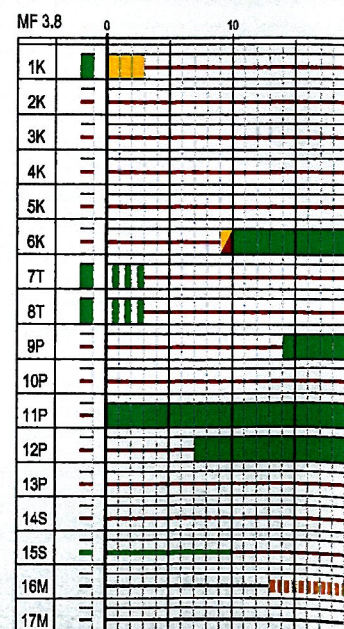
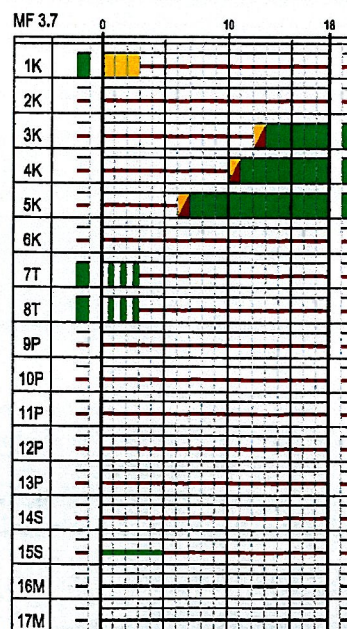
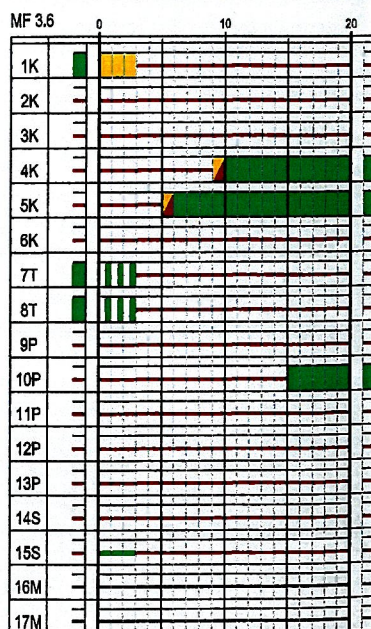
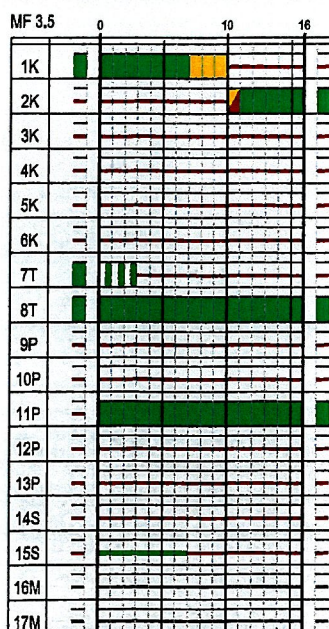
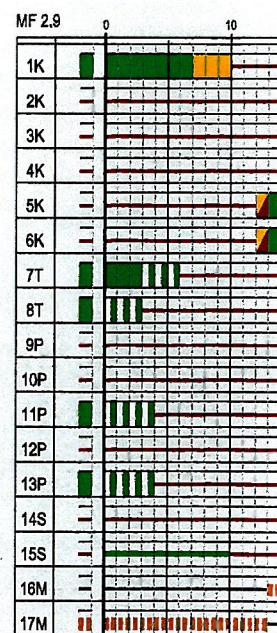
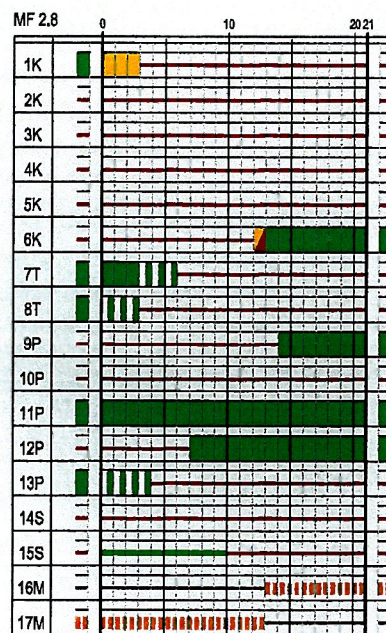
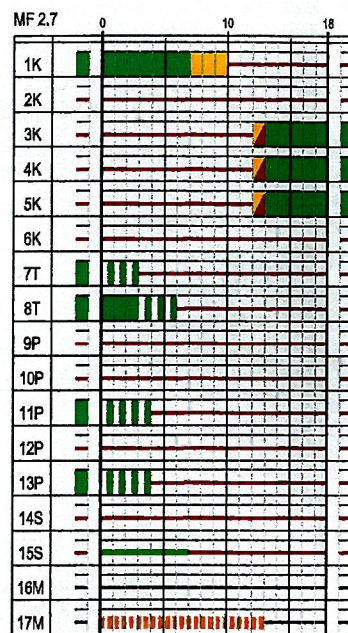
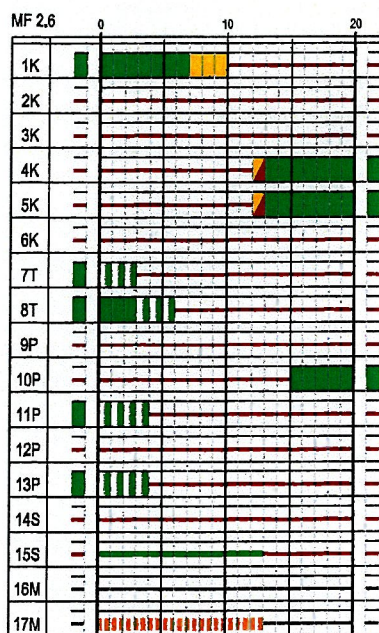
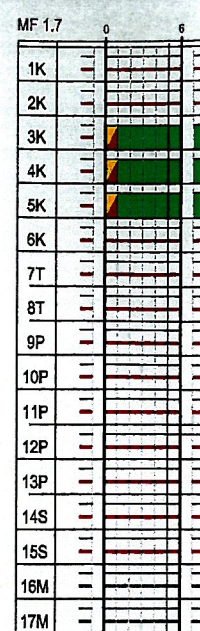
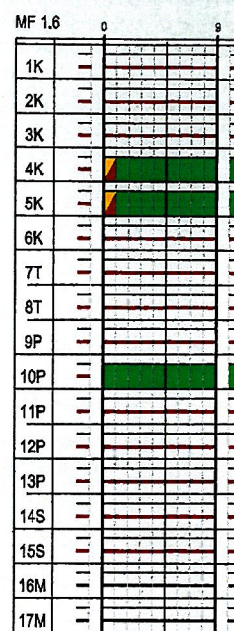
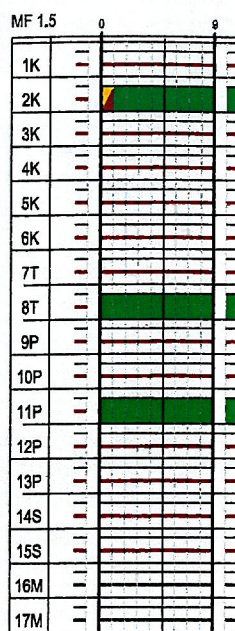
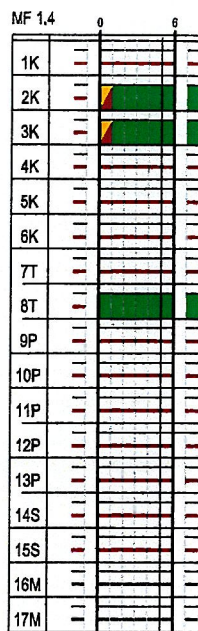
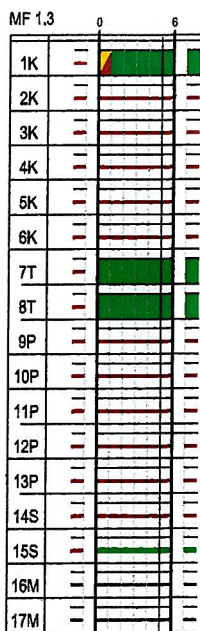
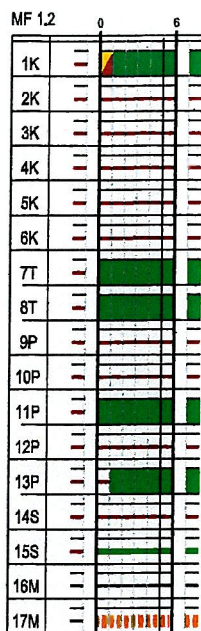
L2 - Tig(1) or Tig(7) or Tig(8) or Tig(11) or Tig(13) or Tig(15)
 L3 - Tig(1) or Tig(7) or Tig(8) or Tig(15)
 L4 - Tig(2) or Tig(3) or Tig(8)
 L5 - Tig(2) or Tig(8) or Tig(11)
 L6 - Tig(4) or Tig(5) or Tig(10)
 L7 - Tig(3) or Tig(4) or Tig(5)
 L8 - Tig(6) or Tig(9) or Tig(11) or Tig(12)
 L9 - Tig(5) or Tig(6) or Tig(9)
 L10 - Tig(5) or Tig(6) or Tig(14)

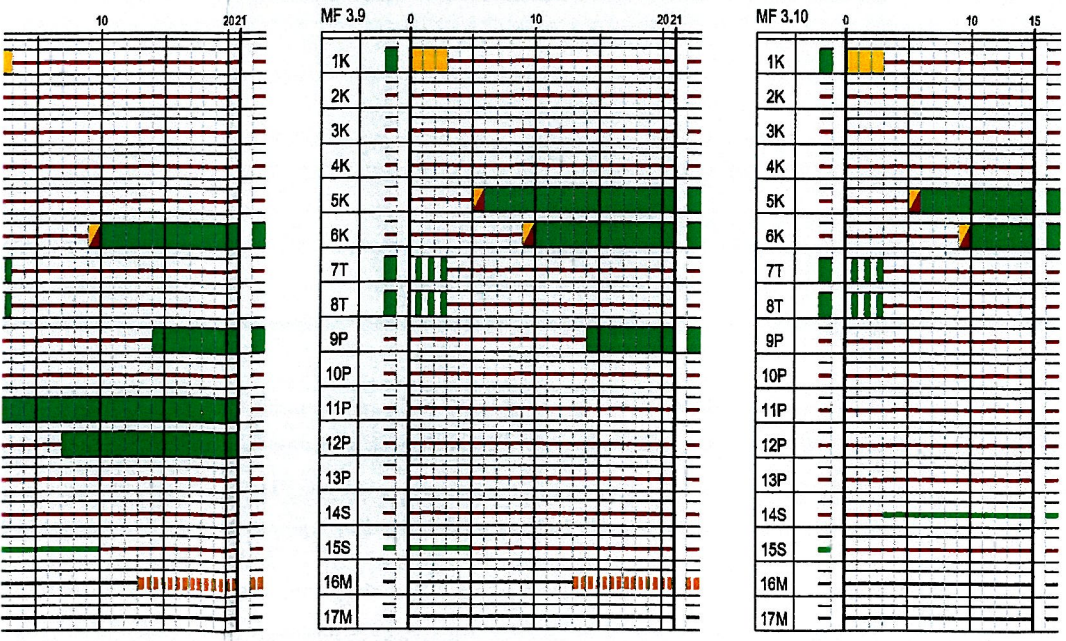
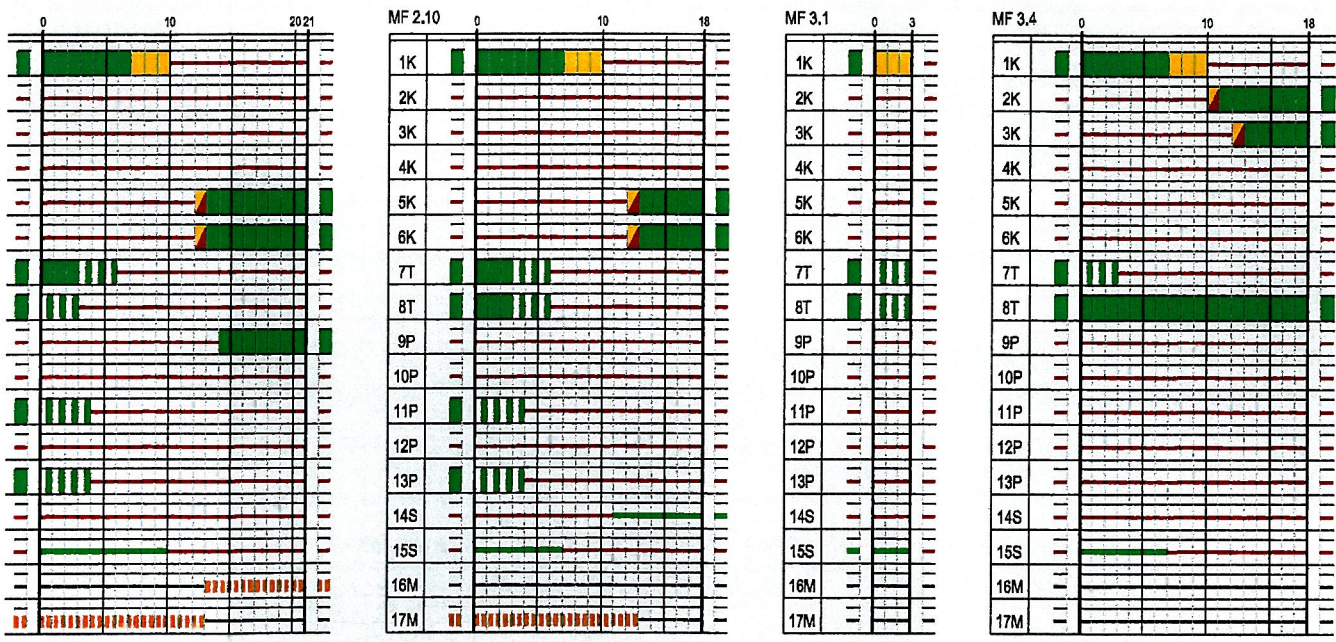
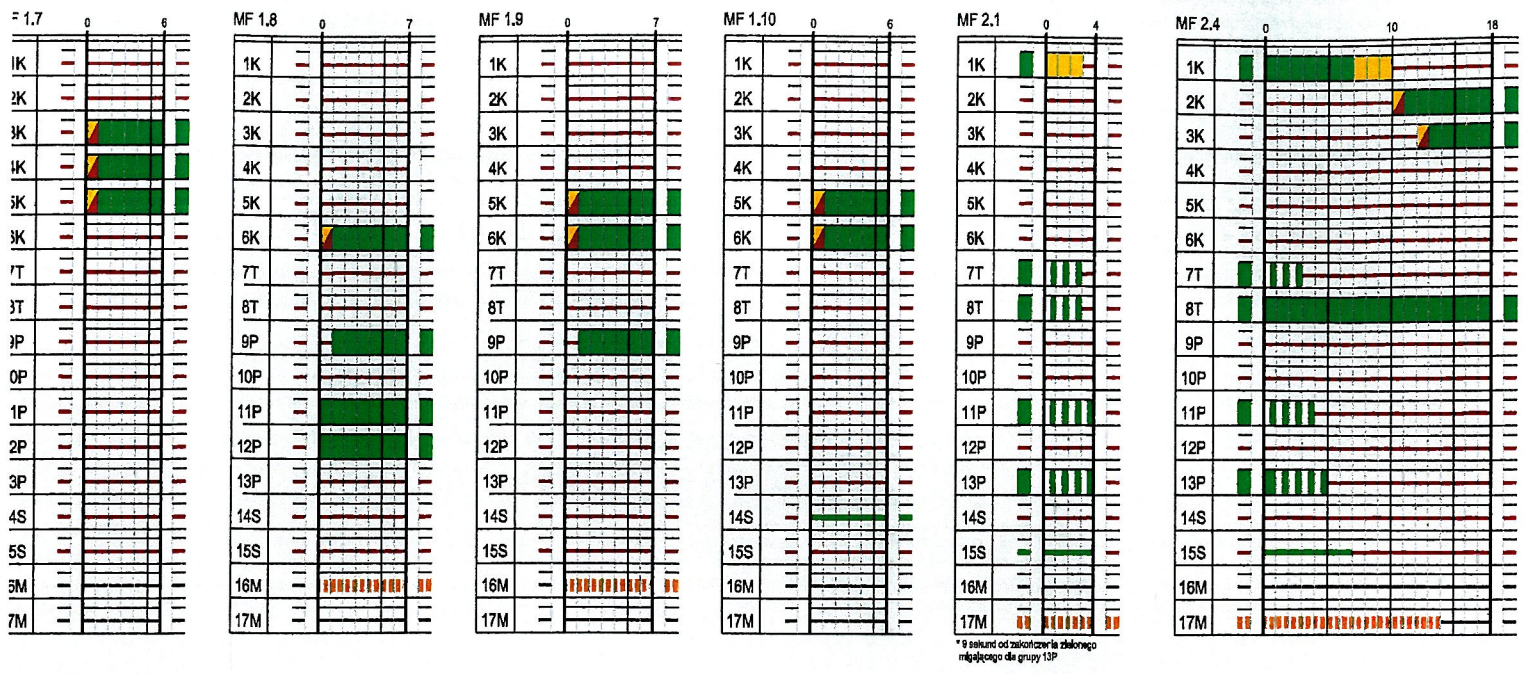
K1 - Det(D2A1) or Det(D2A2) or Det(D2A3) or Det(D2B1) or Det(D2B2) or Det(D2B3)
 K2 - Det(D3A1) or Det(D3A2) or Det(D3A3) or Det(D3B1) or Det(D3B2) or Det(D3B3)
 K3 - Det(D4A1) or Det(D4A2) or Det(D4A3)
 K4 - Det(D4B1) or Det(D4B2) or Det(D4B3) or Det(D4C1) or Det(D4C2) or Det(D4C3)
 K5 - Det(D1A1) or Det(D1A2) or Det(D1A3)
 K6 - Det(D1B1) or Det(D1B2) or Det(D1B3)
 P9 - Det(PP2a) or Det(PP2b)
 P10 - Det(PP3a) or Det(PP3b)
 P11 - Det(PP4a) or Det(PP4b)
 P12 - Det(PP4c) or Det(PP4d)

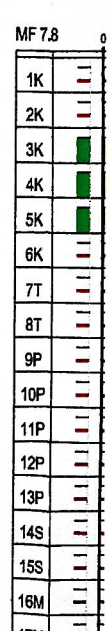
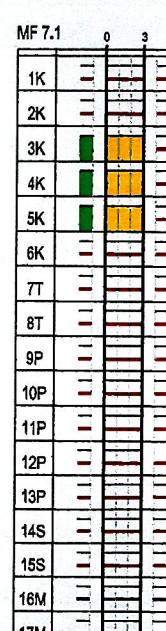
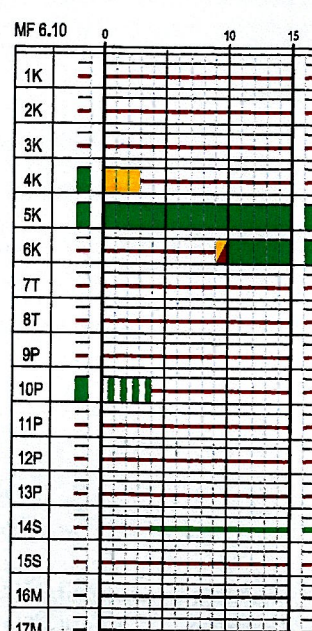
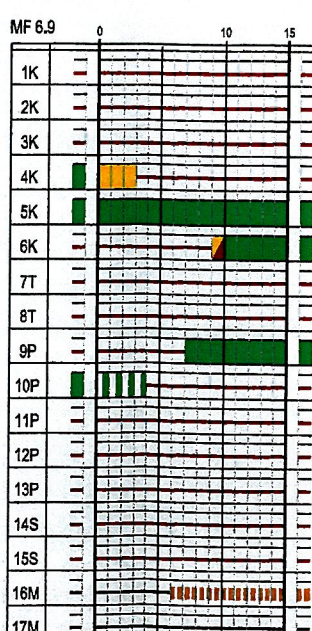
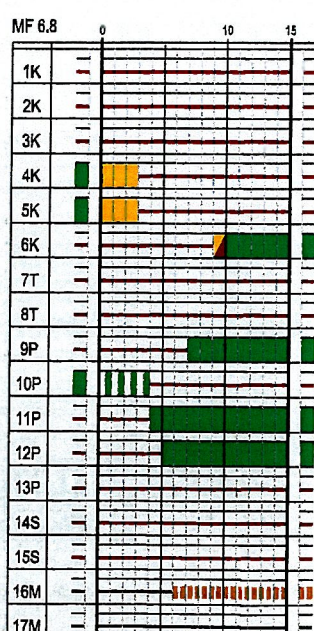
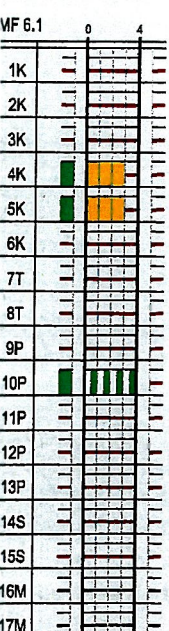
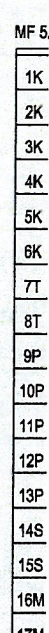
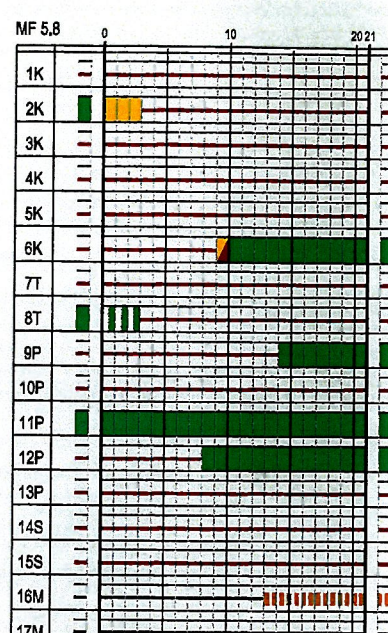
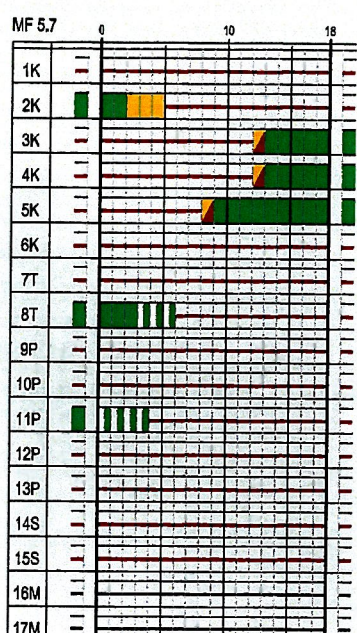
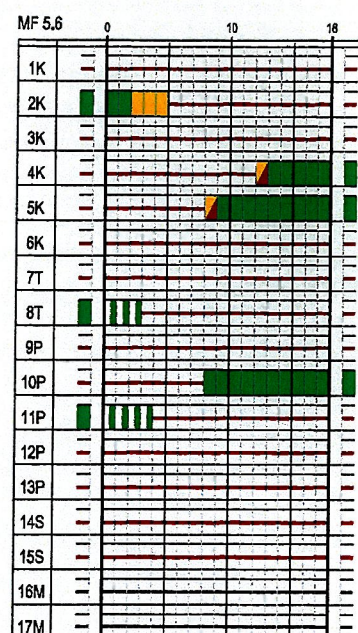
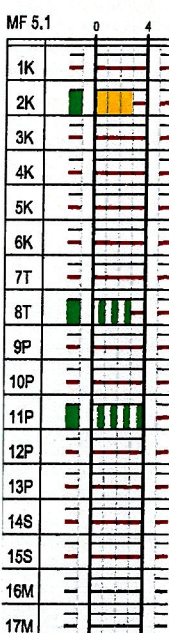
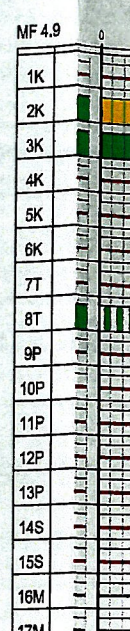
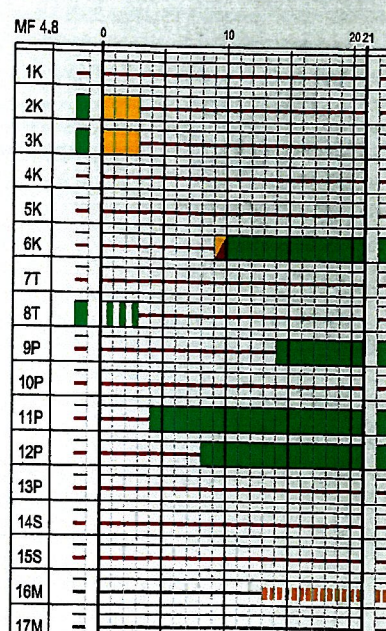
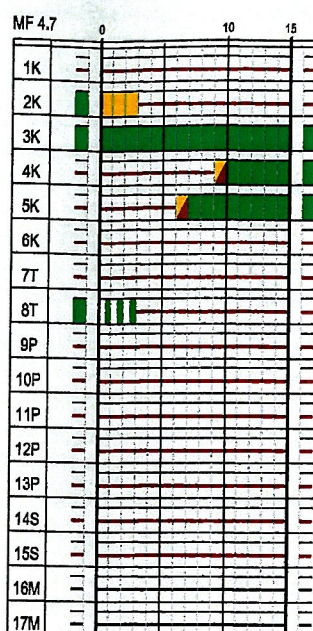
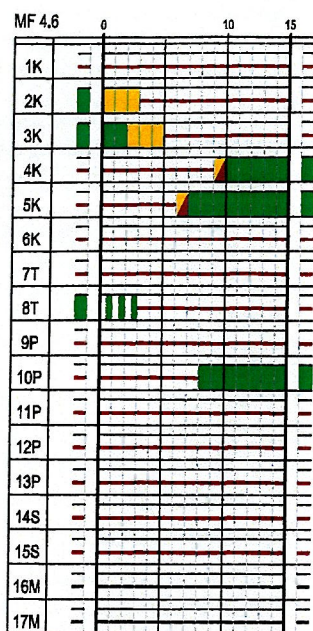
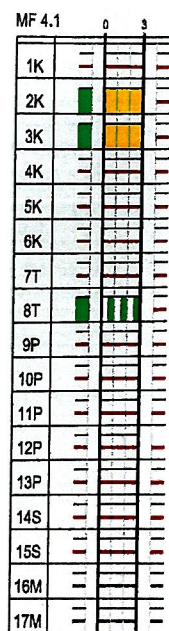


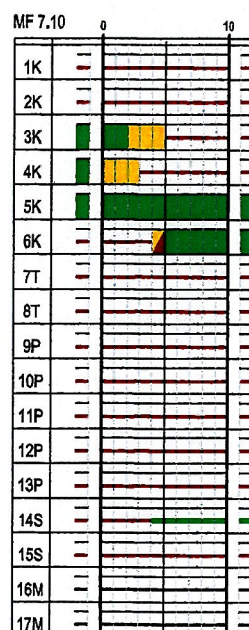
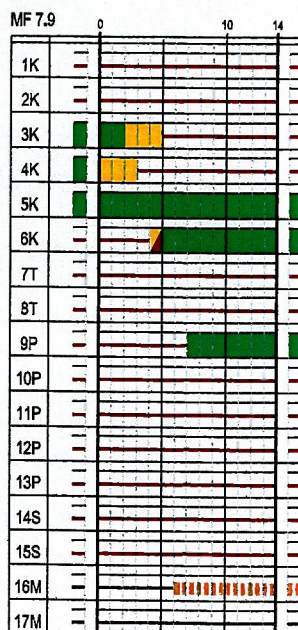
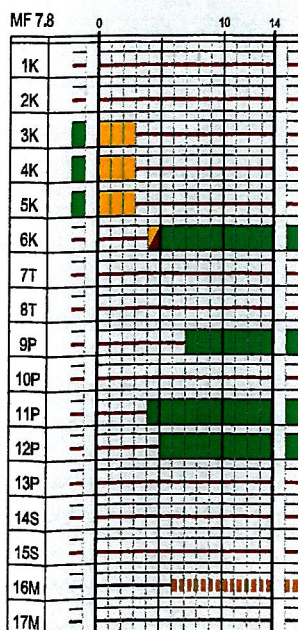
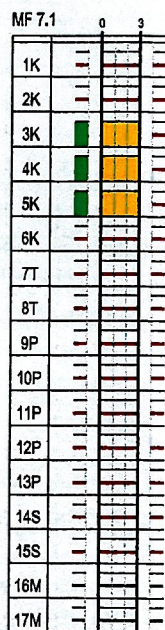
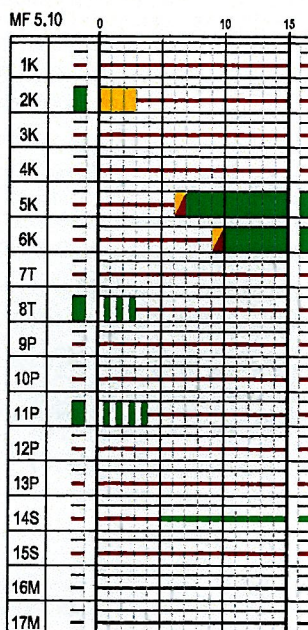
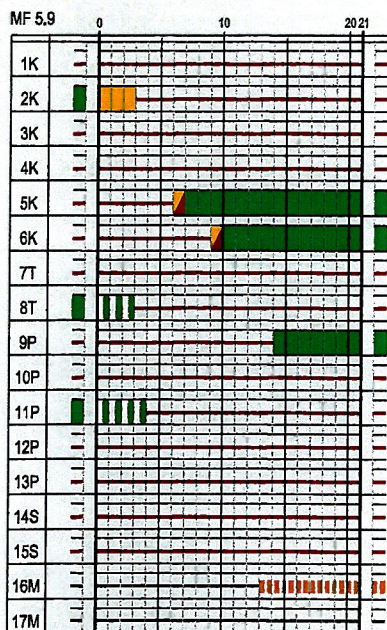
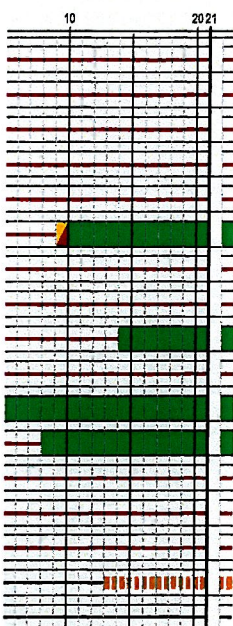
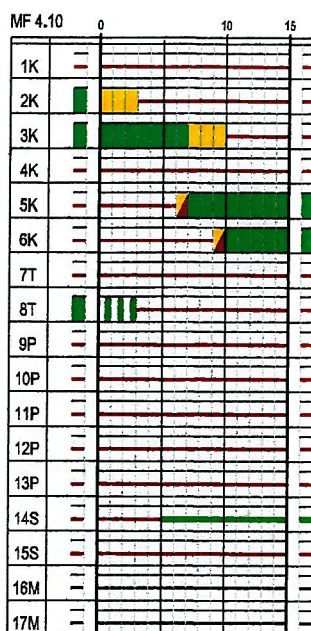
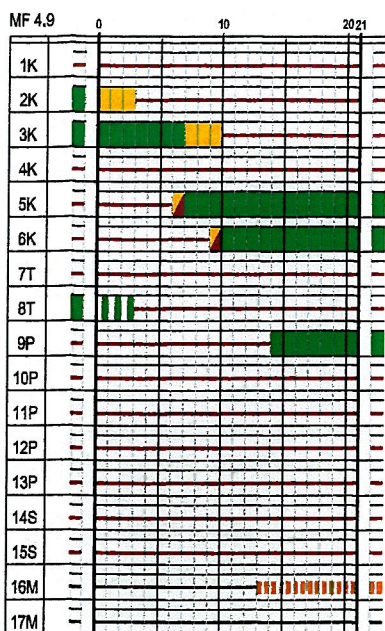
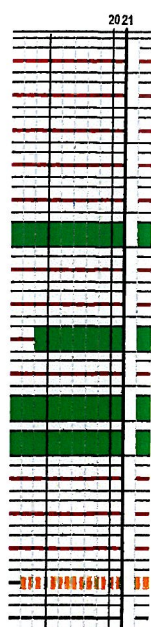
Legenda

$\{B2\}$ or $\text{Det}(D2B3)$	Akt_MF	aktywna miedzyfaza
$\{B2\}$ or $\text{Det}(D3B3)$	Faza (x)	aktywna faza x
$\{C2\}$ or $\text{Det}(D4C3)$	$StgT(x)$	czas trwania fazy x
	$StgT(x)$	czas trwania fazy x
	$StgT(x)$	czas trwania fazy x
	$Tig(x)$	sprawdzenie minimalnego czasu miedzyzielonego dla grupy x
	$\text{Det}(x)$	sprawdzenie stanu detektora x

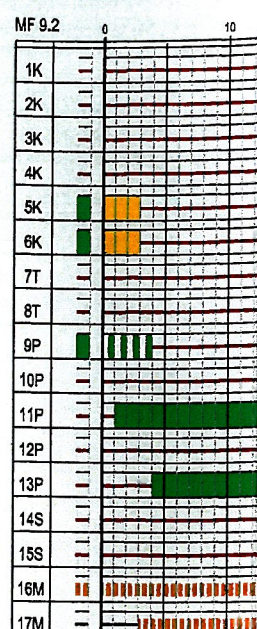
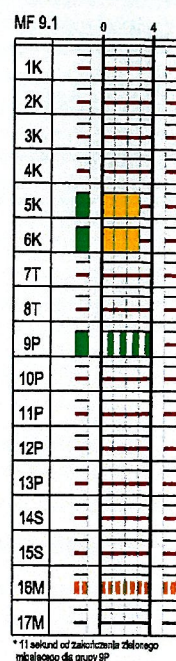
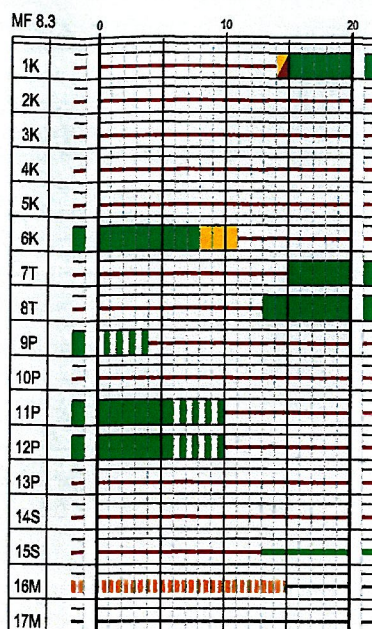
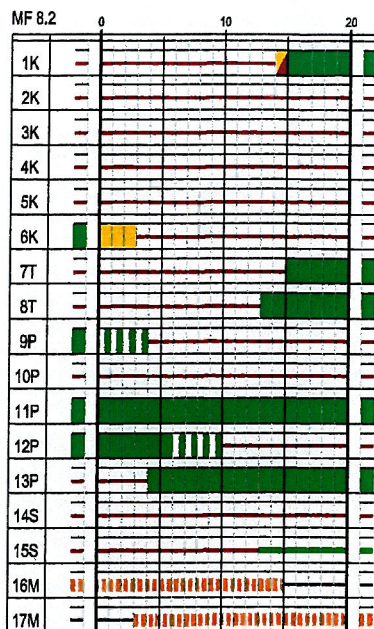
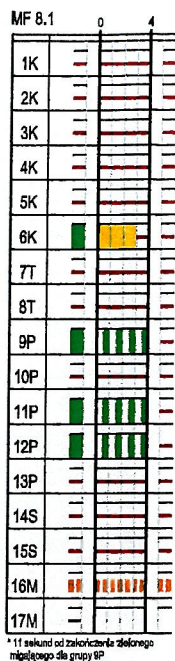




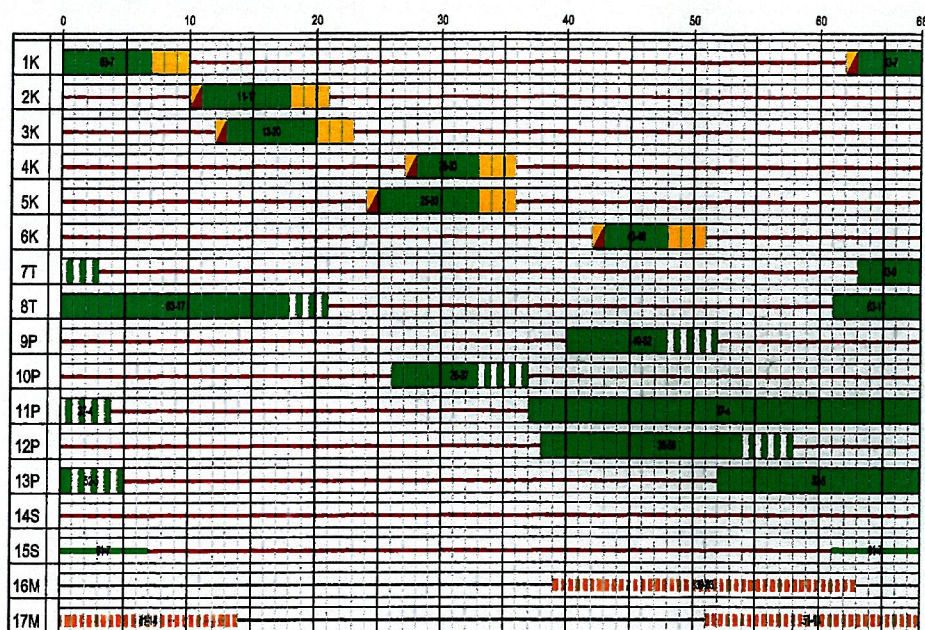




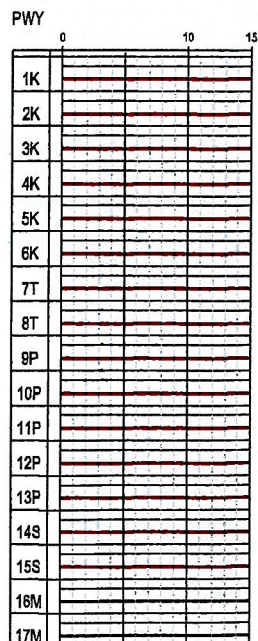
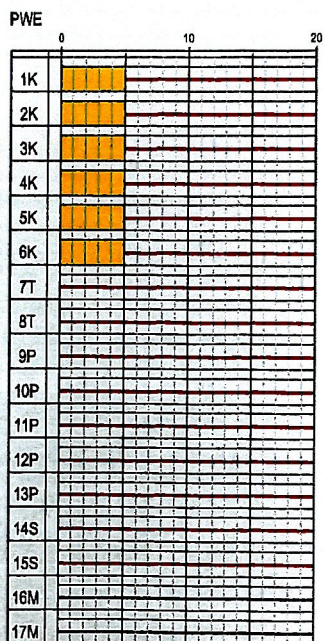
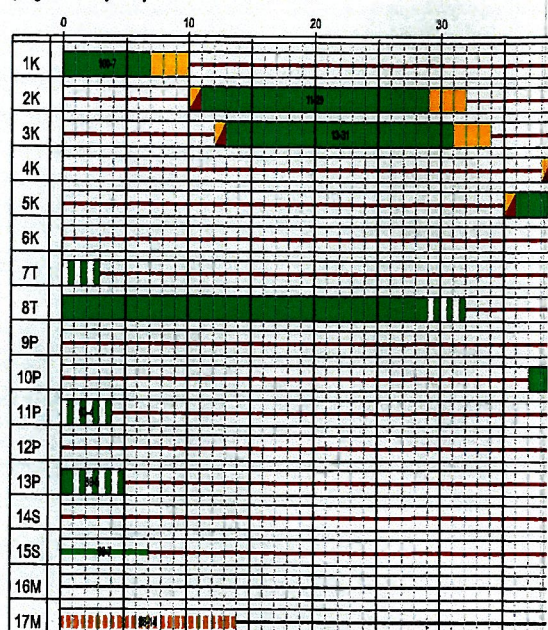
Programy



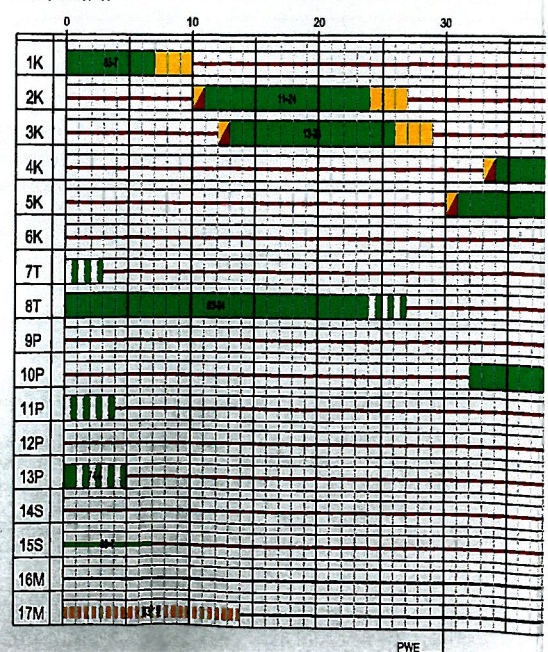
program minimalny w układzie faz 2>4>6>8>2

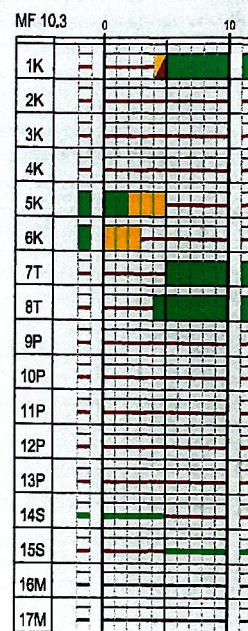
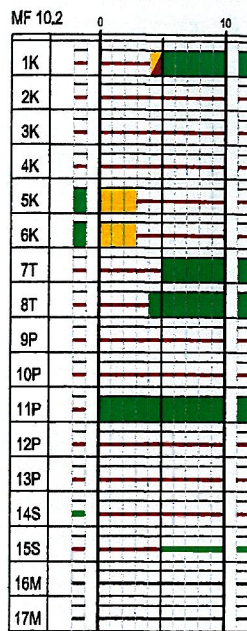
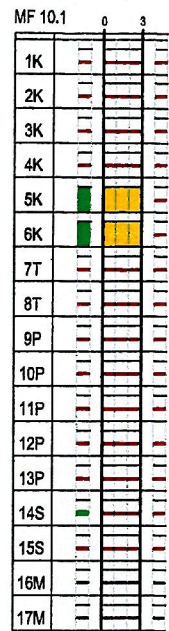
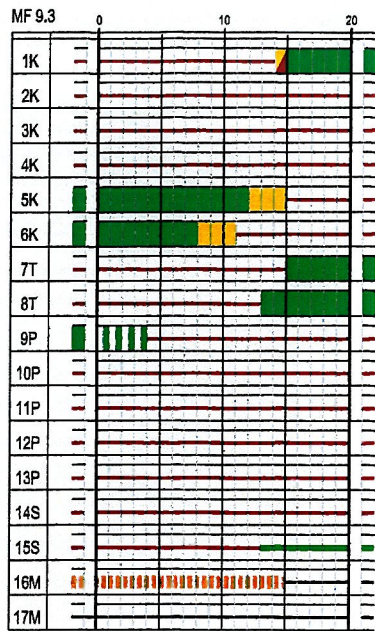
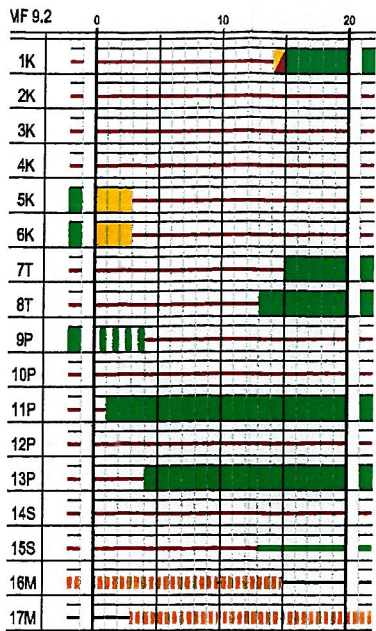


program maksymalny w układzie faz 2>4>6>8>2



PF1 (awaryjny)





>2

