



TRASKO PRACOWNIA PROJEKTOWA

70-211 Szczecin, ul. J. Korzeniowskiego 2/171

tel. kom. 505 92 38 35, e-mail trasko@go2.pl

NIP 851-122-79-50

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa obiektu budowlanego:	Budowa drogi rowerowej w ciągu ulicy Barlickiego w Świnoujściu
Adres obiektu budowlanego:	ul. Barlickiego, Świnoujście
Kategoria obiektu budowlanego:	kategoria XXV – drogi
Numery ewidencyjne działek:	24,100/4,101/2,101/1 obręb 0014 Świnoujście 14 1, 3, 5, 46/1, 47/1, 49/1, 321, 319/2, obręb 0012 Świnoujście 12
Inwestor:	Gmina Miasto Świnoujście ul. Wojska Polskiego 1/5 72- 600 Świnoujście
Jednostka projektowania:	TRASKO PRACOWNIA PROJEKTOWA Zygmunt Sobolewski 70-211 Szczecin, ul. J. Korzeniowskiego 2/171
Nazwa i kod wg CPV:	45233290-8 Instalowanie znaków drogowych

Funkcja:	Imię i nazwisko:	nr i specjalność uprawnień	data	podpis
projektant:	mgr inż. Wojciech Sobolewski	ZAP/0053/POOD/13 w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń	05. 2019	



KOMENDA MIEJSKA POLICJI
w Świnoujściu, woj. zachodniopomorskie

L.dz. L.dz. WP – 3999/19.....

Świnoujście, dnia 04 czerwca 2019 roku

TRASKO Pracownia Projektowa
ul. Korzeniowskiego 2/171
70 – 211 Szczecin

W odpowiedzi na pismo z dnia 15 maja 2019 roku (data wpływu 15 maja 2019 roku) w załączeniu przesyłam zaopiniowany na podstawie § 7 ust. 2 pkt. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784) projekt Stałej Organizacji Ruchu dla zadania „Budowa drogi rowerowej w ciągu ulicy Barlickiego w Świnoujściu.

Projekt Tymczasowej Organizacji Ruchu został zaopiniowany z uwagami:

Zaprojektowany przystanek autobusowy – oznakowanie poziome P-17 (0+750 – 0+780) należy odsunąć od wyznaczonego przejścia dla pieszych w kierunku skrzyżowania z ul. Czeską na odległość, która poprawi widoczność przejścia dla pieszych dla kierujących poruszających się ul. Barlickiego od strony skrzyżowania z ul. Czeską.

KIEROWNIK
Ogniwa Ruchu Drogowego
Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego
KMP w Świnoujściu
asp. szt. *Benedek Morkowski*

Załącznik:

Projekt tymczasowej organizacji ruchu – 1 egz.

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA

1	WSTĘP	2
1.1	Zakres opracowania	2
1.2	Materiały wejściowe do opracowania	2
1.3	Przepisy zastosowane w opracowaniu	2
2	STAN ISTNIEJĄCY	2
2.1	Istniejący układ drogowy	2
2.2	Organizacja ruchu	3
3	STAN PROJEKTOWANY	3
3.1	Opis projektowanej organizacji ruchu	3
3.2	Sposób umieszczenia znaków	4
3.3	Termin wprowadzenia organizacji ruchu	5
4	EWIDENCJA ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH PROJEKTOWANYCH	6

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny	rys. nr 1.0
Plan sytuacyjny oznakowania	rys. nr 1.1
Plan sytuacyjny oznakowania	rys. nr 1.2

1 WSTĘP

1.1 Zakres opracowania

Zakres dokumentacji projektowej obejmuje stałą organizację ruchu, która zostanie wprowadzona po wykonaniu drogi rowerowej wzdłuż ul. Barlickiego w Świnoujściu.

1.2 Materiały wejściowe do opracowania

- Projekt opracowany został w oparciu o następujące materiały wejściowe:
- zatwierdzona przez Zamawiającego koncepcja trasy rowerowej,
 - wizja lokalna w terenie wraz z inwentaryzacją istniejącej organizacji ruchu.

1.3 Przepisy zastosowane w opracowaniu

Projekt opracowany został w oparciu o następujące przepisy:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz. U. z 23.12.2003 r. Nr 220, poz. 2181 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.),
- Ustawa z dn. 20.06.1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”, (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784),
- Rozporządzenie MTiGM oraz SWiA z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 12.10.2002 r. Nr 170, poz. 1393 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1997 r. (t.j. Dz. U. z 2018r. poz. 2068 z późn. zm.).

2 STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Istniejący układ drogowy

Teren zamierzenia inwestycyjnego jest usytuowany na wyspie Wolin. Stanowi ciąg drogi powiatowej nr 5707Z, stanowiącej oś komunikacyjną klasy technicznej Z. Ulica należy do podstawowego układu komunikacyjnego miasta.

Na odcinku objętym projektowaniem ulica posiada przekroje typowe dla ulic miejskich z jezdnią w krawężnikach i z jednostronnym chodnikiem oraz przekrój drogowy bez krawężników z poboczami gruntowymi. Ulica Barlickiego krzyżuje się z linią kolejową 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście oraz torami komunikacyjnymi nr 504 i 505. Jest to przejazd kategorii A, wyposażony w roгатki oraz sygnalizację świetlną. Drugie skrzyżowanie z linią kolejową występuje przy wjeździe na drogę wewnętrzną do LNG. Jest to również przejazd kategorii A, wyposażony w roгатki oraz sygnalizację świetlną

Ulica Barlickiego posiada połączenia z ulicami Ludzi Morza, Sosnowa, Czeską, dojazdem do portu (ul. Nowoaltylerska), Osiedlową i dojazdem do terminalu LNG, stanowiącym drogę wewnętrzną. Wymienione połączenia drogowe stanowią skrzyżowania zwykłe.

Jezdnia ulicy Barlickiego posiada szerokość ~6,5 m, z miejscowymi poszerzeniami przekroju na łukach i na skrzyżowaniu z drogą wewnętrzną LNG. W tym miejscu ul. Barlickiego posiada poszerzony przekrój do ~10 m z wydzielonym pasem do skrętu w lewo w drogę wewnętrzną LNG.

Pod względem wyposażenia w infrastrukturę techniczną, obiekt posiada oświetlenie na odcinku od skrzyżowania z ul. Ludzi Morza do ul. Osiedlowej. Na dalszym odcinku oświetlenia brak.

Ulica posiada nawierzchnię twardą – na odcinku od Ludzi Morza do rejonu skrzyżowania z ul. Sosnową nawierzchnię jezdni stanowi kostka kamienna. Na pozostałym odcinku nawierzchnia jezdni wykonana jest z mas mineralno-asfaltowych.

Na krótkich fragmentach ulicy występuje infrastruktura rowerowa. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Sosnową do skrzyżowania z ul. Osiedlową po stronie prawej występuje chodnik.

2.2 Organizacja ruchu

Ulica posiada oznakowanie pionowe i poziome. Na odcinku od Ludzi Morza i dalej w kierunku Sosnowej brak jest oznakowania poziomego. Na pozostałym odcinku występuje oznakowanie poziome, które stanowią linie osiowe P-4, P-6, linie krawędziowe oraz przejścia dla pieszych.

Infrastruktura rowerowa jest oznakowana znakami C13/16 oraz znakami C-13 w rejonie skrzyżowania z ul. Sosnową. Na zakończeniu istniejącej drogi rowerowej w rejonie ul. Ludzi Morza, wykonane jest wyniesione przejście dla pieszych. Nawierzchnia posiada czerwony kolor. Przejście oznakowane jest znakiem D-6. Przejazd rowerowy wyznaczony jest na wlocie ulicy Sosnowej. Na dalszym odcinku występuje chodnik oznakowany jest znakami C-13/16 z kreską poziomą.

Na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Czeską, zostały zainstalowane progi płytowe U-16c. Progi umieszczone są osobno na każdym z pasów ruchu.

3 STAN PROJEKTOWANY

3.1 Opis projektowanej organizacji ruchu

W ramach realizacji zadania „Budowy drogi rowerowej w ciągu ulicy Barlickiego w Świnoujściu” wykonana zostanie infrastruktura rowerowa na odcinku od skrzyżowania z ulicą Ludzi Morza do połączenia z realizowanym obecnie zadaniem budowy węzła w rejonie ul. Ku Morzu.

Umowny początek opracowania przyjęto na przejściu w rejonie ul. Ludzi Morza. Na istniejącym wyniesieniu nawierzchni zaprojektowano przejazd dla rowerzystów jednostronnie połączony z przejściem dla pieszych, oznakowany symbolem P-10 i P-11. Nawierzchnia wyniesienia jest wykonana z czerwonej kostki. Przejazd jednostronnie połączony zaprojektowano również na wylocie ulicy Ludzi Morza. W tym miejscu projektuje się wykonanie nawierzchni przejazdu w kolorze czerwonym. Na tym odcinku infrastruktura rowerowa posiadać będzie wspólny przebieg z chodnikiem, oznakowany znakami C13/16 z kreską poziomą. Za skrzyżowaniem z linią kolejową nr 401, zaprojektowano wydzieloną drogę rowerową, którą oznakowano znakiem C13/16 z pionową kreską. Od skrzyżowania z ul. Sosnową do ul. Osiedlowej zaprojektowano drogę rowerową z przyległym obok chodnikiem. Dla tego odcinka zaprojektowano oznakowanie znakami C13/16 z pionową kreską.

W km 0+770 likwidacji ulega istniejąca zatoka autobusowa. Przystanek wyznaczono na jezdni. Ze względu występujące różnice wysokości poziomów projektowanych nawierzchni i terenów sąsiednich, na części długości frontu działki nr 49 zaprojektowano wykonanie umocnienia skarpy z elementów prefabrykowanych typu L. Zaprojektowana długość wynosi 34 m. Na szczycie prefabrykatów projektuje się mocowanie ogrodzenia segmentowego U-12a, stanowiącego barierkę. Długość ogrodzenia wynosi 36,0 m.

Na odcinku od ulicy Osiedlowej do końca opracowania zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy oznakowany znakami C13/16 z kreską poziomą.

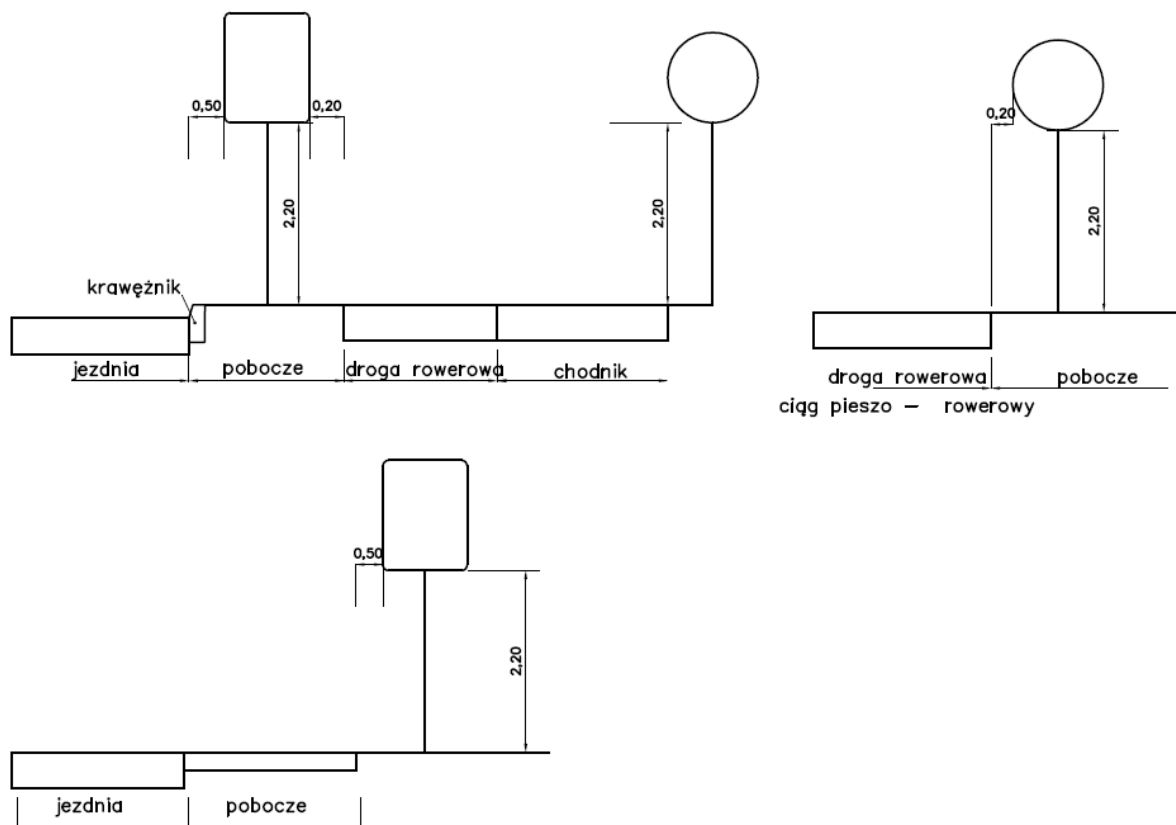
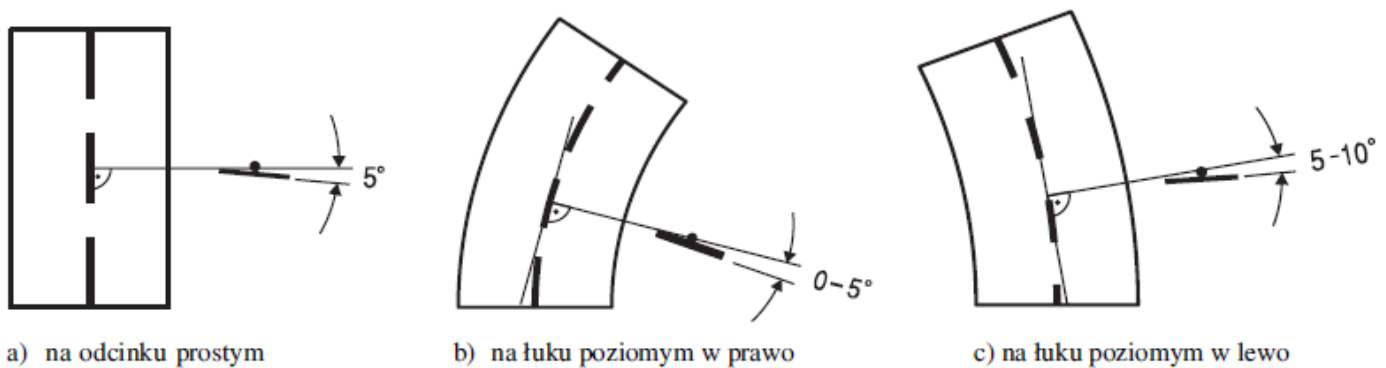
W miejscu obecnego skrzyżowania z drogą wewnętrzną LNG, całkowicie ulega zmianie organizacja ruchu. Likwidacji ulega wydzielony pas do skrętu w lewo, w miejscu którego zostaje wyznaczony pas do jazdy „na wprost i w lewo”. Obecny pas do jazdy na wprost podlegać będzie rozbiórce i w jego miejscu wykonana zostanie nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego. Rozwiązanie zostanie połączone z docelowym układem drogowym stanowiącym opracowanie p.n.

„Inwestycje drogowe w rejonie ulicy Ku Morzu w Świnoujściu” Pracowni Projektowej Dróg i Mostów mgr inż. Ryszard Kowalski.

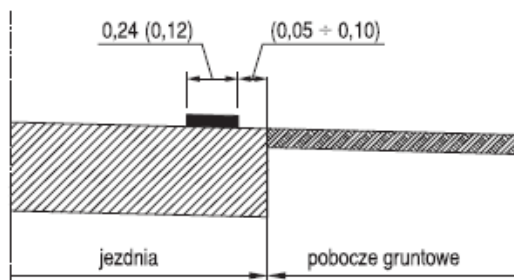
W związku z projektowaną zmianą organizacji ruchu, usunięciu podlegać będzie całe istniejące oznakowanie poziome na odcinku od km 1+250 do 1+458. Usunięciu podlegają również punktowe elementy odbłaskowe występujące na tym skrzyżowaniu oraz oznakowanie pionowe. Na przedłużeniu wlotu drogi wewnętrznej LNG zaprojektowano nawierzchnię połączoną z jezdnią ul. Barlickiego umożliwiającą włączenie się do ruchu rowerzystów jadących.

Szczegółową lokalizację projektowanego oznakowania, przedstawiono w części rysunkowej projektu. Na planie sytuacyjnym nie wykazano oznakowania poziomego podlegającego usunięciu, aby nie pogorszyć czytelności rysunku.

3.2 Sposób umieszczenia znaków



Odległość znaków od krawędzi elementów drogi



Usytuowanie linii krawędziowej na jezdni z poboczem gruntowym

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako cienkowarstwowe.

Malowanie oznakowania poziomego należy wykonać na warunkach określonych w przepisach zawartych w załączniku nr 2 do Dz. U. z 2003 r., nr 220 poz. 2181 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

Oznakowanie poziome należy wykonać w czasie pozwalającym na zachowanie wymogów technologicznych.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Oznakowanie poziome podlegające usunięciu należy usunąć w sposób jak najmniej inwazyjny dla nawierzchni (np. poprzez piaskowanie lub wodą pod ciśnieniem).

3.3 Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: I-II kwartał 2020 roku.

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

4 EWIDENCJA ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH PROJEKTOWANYCH

Tab.1 Wykaz znaków pionowych projektowanych

pionowe	ilość	uwagi	grupa wielkości	folia
C-13/16	6	kreska pozioma	średnie	1
C-13/16	6	kreska pionowa	średnie	1
D-6b	4		średnie	2

Tab.2 Wykaz znaków poziomych projektowanych

poziome	długość [m]/szt.	wsp	powierzchnia	rodzaj malowania
P-1e	10	0,12	1	cienkowieńcowe
P-4	159	0,24	38	cienkowieńcowe
P-7a	10	0,12	1	cienkowieńcowe
P-7b	490	0,24	118	cienkowieńcowe
P-10	48,5	0,5	24	cienkowieńcowe
P-11	18	0,25	5	cienkowieńcowe
P-11 czerwone	22	1	22	cienkowieńcowe
P-13	8	0,175	1	cienkowieńcowe
P-17	30	0,12	4	cienkowieńcowe
P-23	14	0,662	9	cienkowieńcowe
223				

Tab.3 Urządzenia brd i pozostałe linie

linia czerwona w osi drogi rowerowej – szerokość 12 cm, długość 790 m, cienkowieńcowe, kolor czerwony
ogrodzenie segmentowe U-12a – 36 m