



Szczecin,⁰⁵ wrzesień 2019 r.

Nasz znak: WGK-III.1431.05.2019.WD

Dotyczy: Udostępnienie projektu stałej organizacji ruchu w ciągu ul. Potulickiej w Szczecinie

W odpowiedzi na Pana wniosek dotyczący udostępnienia obowiązującego projektu stałej organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Potulickiej w Szczecinie, Wydział Gospodarki Komunalnej przesyła w załączeniu posiadane projekty stałej organizacji ruchu obowiązujące w pasie drogowym ul. Potulickiej w Szczecinie.

KIEROWNIK REFERATU
ds. Organizacji Ruchu
Marcin Chareza

Administrator - Gmina Miasto Szczecin - Urząd Miasta Szczecin z siedzibą w Szczecinie, pl. Armii Krajowej 1 informuje Panią/Pana o realizacji nałożonego na administratora obowiązku informacyjnego istniejącego w przypadku zbierania danych osobowych zgodnie z art.13, 14 i 15 rozporządzenia parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych, w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych osobowych) zwanego RODO. Inspektor ochrony danych w Gminie Miasto Szczecin - Urząd Miasta Szczecin: Dane kontaktowe: Inspektor ochrony danych: Urząd Miasta Szczecin, pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin, telefon: 914245702, e-mail: iod@um.szczecin.pl. Puczam o prawie do żądania od Urzędu Miasta Szczecin dostępu do danych osobowych, prawie do ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawie do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także o prawie do przenoszenia danych w zakresie uregulowanym w RODO. Jednocześnie informuję o prawie do wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, gdy uzasadnione jest, iż dane osobowe przetwarzane są przez administratora niezgodnie z przepisami RODO. Pełna treść klauzuli informacyjnej dotyczącej obowiązków Administratora - Gminy Miasto Szczecin- Urzędu Miasta Szczecin zamieszczona jest na stronie BIP, w zakładce „Ochrona danych osobowych/ RODO”.

USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR

LUCYNA KACZYŃSKA

TOM / TECZKA:	MIEJSCOWOŚĆ:	DATA: <small>(miesiąc, rok)</small>
	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 W SZCZECINIE
Dział Projektów Drogi, Planów Ruchu
100-001 Szczecin, ul. Koszalińskiej 10
ul. S. Murawieja 6, 71-041 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

OPRACOWAŁ ZARZĄD MIASTA
Dział Inżynierii Lądowej i Budownictwa
1. Oddział Inżynierii Lądowej i Budownictwa
ul. S. Mickiewicza 3, 71-001 Szczecin

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

TRANSPORTOWY
Dział Inżynierii i Organizacji Ruchu
ul. S. Kołłątaja 10, 71-001 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:

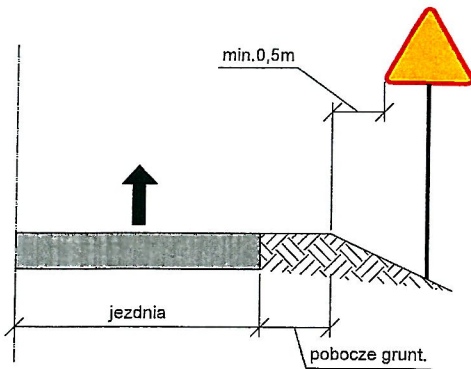
Lucyna Kaczyńska



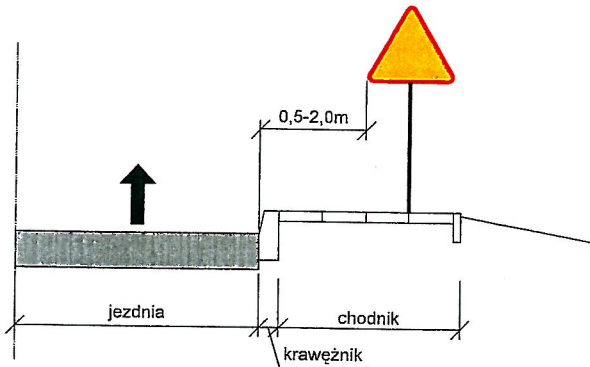
ZARZĄD DROGI
I TRANSPORTU MIASTO
Drogi Miejskie i Drogi Powiatowe
i Uzniesione Sieci Lądowej
ul. S. Klonowicza 5, 71-241 Szczecin

Wzory ustawienia znaków drogowych

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



b) na ulicach

UWAGA!

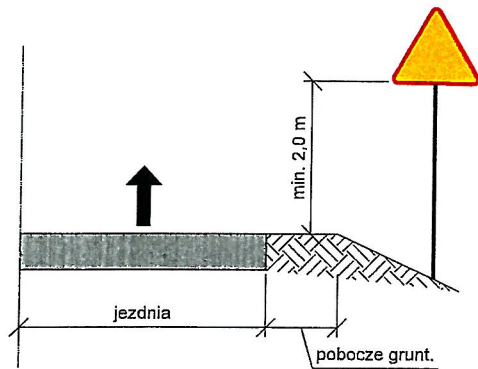
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony :

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

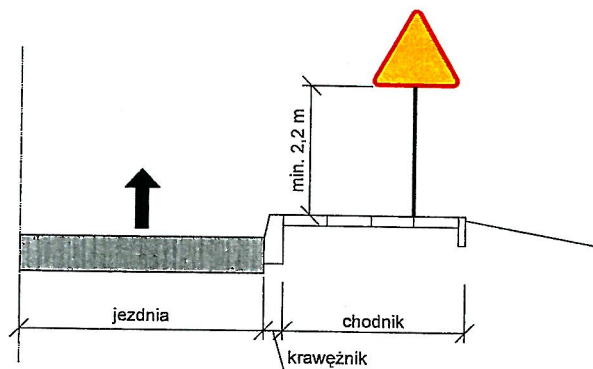
-na drogach z poboczami utwardzonymi - w odległości nie mniejszej niż 0,5m od pobocza bitumicznego.

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

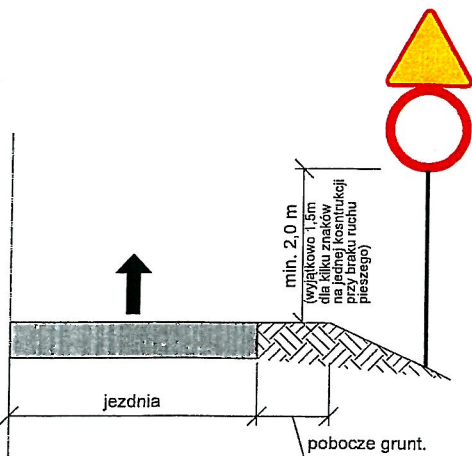
2. Wysokość umieszczania znaków



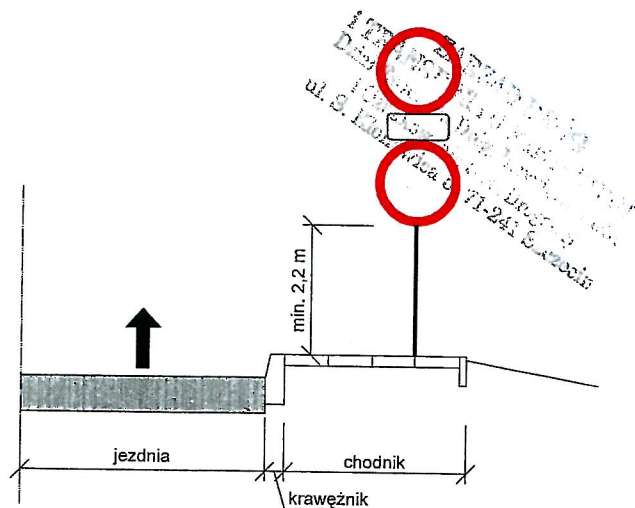
a) kategorii A,B,C,D,F,G na drogach



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



c) dwóch an jednym słupku na drogach




d) dwóch na jednym słupku na ulicach

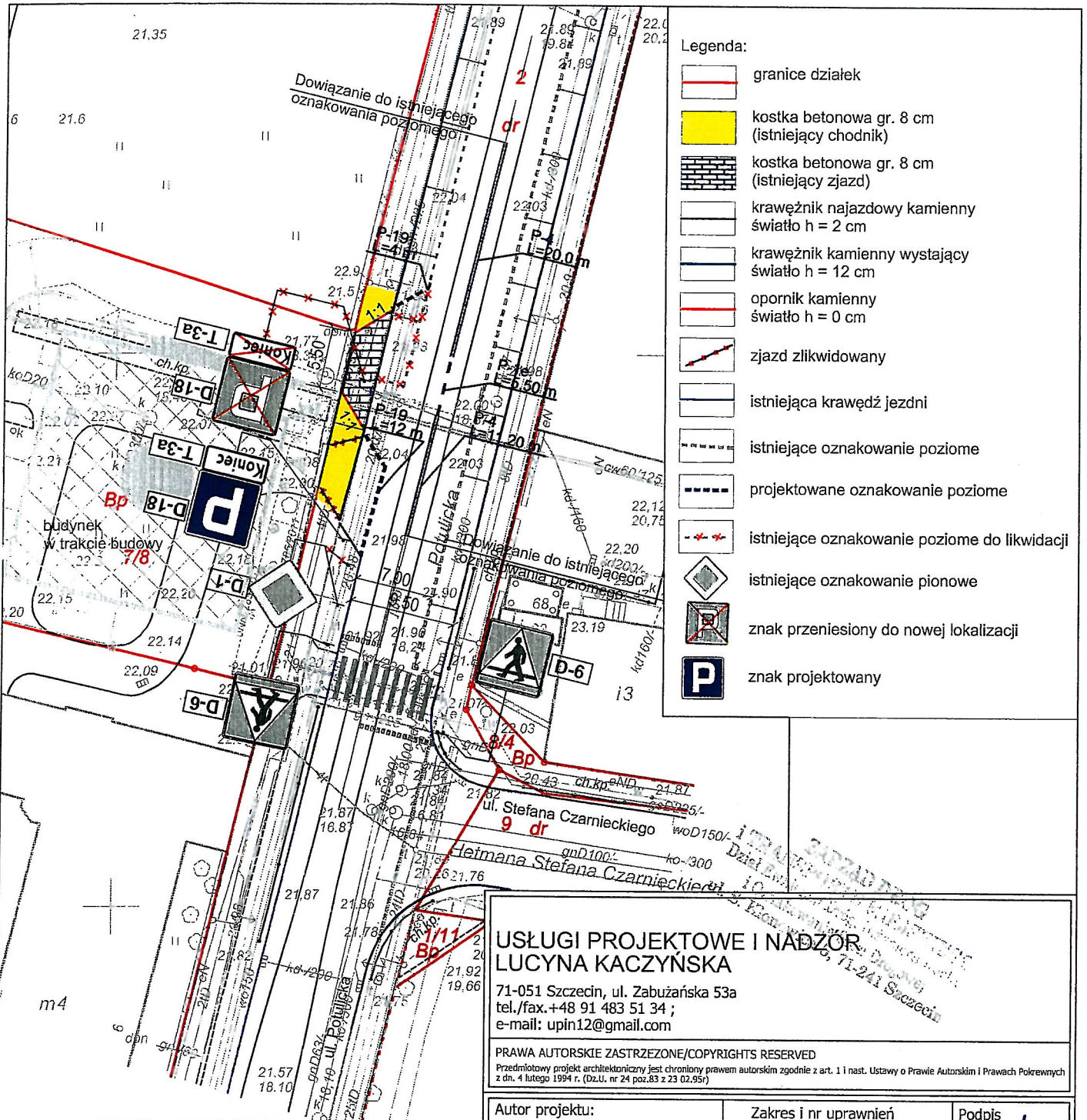
UWAGA!

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki **o jednej grupie wielkości wyższą** niż stosowane na tej drodze/ulicy .



1:10 000
 Data: 04.2018 r.
 Nr rys.: 1

USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR LUCYNA KACZYŃSKA 71-051 Szczecin, ul. Zabuzañska 53a tel./fax.+48 91 483 51 34 ; e-mail: upin12@gmail.com							
<small> PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE/COPYRIGHTS RESERVED Przedmiotowy projekt architektoniczny jest chroniony prawem autorskim zgodnie z art. 1 i nast. Ustawy o Prawie Autorskim i Prawach Pokrewnych z dn. 4 lutego 1994 r. (Dz.U. nr 24 poz.83 z 23 02.95) </small>							
Inwestor: Adres:	Spółdzielnia Mieszkaniowa Bryza ul. Krakowska 68, 71-017 Szczecin						
	Tytuł: Zjazd indywidualny z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr) na dz. nr 7/8 w Szczecinie, obręb 1046.						
Branża: DROGOWA	Faza: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU						
Nazwa rysunku: PLAN ORIENTACYJNY	<table border="1"> <tr> <td>Skala:</td> <td>Data:</td> </tr> <tr> <td>1:10 000</td> <td>04.2018 r.</td> </tr> <tr> <td>Nr rys:</td> <td>1</td> </tr> </table>	Skala:	Data:	1:10 000	04.2018 r.	Nr rys:	1
Skala:	Data:						
1:10 000	04.2018 r.						
Nr rys:	1						



- Legenda:**
- granice działek
 - kostka betonowa gr. 8 cm (istniejący chodnik)
 - kostka betonowa gr. 8 cm (istniejący zjazd)
 - krawężnik najazdowy kamienny światło h = 2 cm
 - krawężnik kamienny wystający światło h = 12 cm
 - opornik kamienny światło h = 0 cm
 - zjazd zlikwidowany
 - istniejąca krawężność jezdni
 - istniejące oznakowanie poziome
 - projektowane oznakowanie poziome
 - istniejące oznakowanie poziome do likwidacji
 - istniejące oznakowanie pionowe
 - znak przeniesiony do nowej lokalizacji
 - znak projektowany

USŁUGI PROJEKTOWE I NADZÓR
LUCYNA KACZYŃSKA
 71-051 Szczecin, ul. Zabużańska 53a
 tel./fax.+48 91 483 51 34 ;
 e-mail: upin12@gmail.com

PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE/COPYRIGHTS RESERVED
 Przedmiotowy projekt architektoniczny jest chroniony prawem autorskim zgodnie z art. 1 i nast. Ustawy o Prawie Autorskim i Prawach Pokrewnych z dn. 4 lutego 1994 r. (Dz.U. nr 24 poz.83 z 23.02.95r)

Autor projektu:	Zakres i nr uprawnień	Podpis
Lucyna Kaczyńska	upr. nr 162/Sz/78 spec. konstr. -inż. w zakresie dróg b/o	
Opracował:		Podpis
inż. Wioletta Pasińska		
Sprawdził:		Podpis

Investor:	Spółdzielnia Mieszkaniowa Bryza
Adres:	ul. Krakowska 68, 71-017 Szczecin
	Tytuł:
	Zjazd indywidualny z ul. Potulickiej (dz. nr 2 dr) na dz. nr 7/8 w Szczecinie, obręb 1046.

Branża:	DROGOWA	Faza:	PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU
Nazwa rysunku:	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU		Data:
		Skala:	04.2018 r.
		Nr rys:	2



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”.

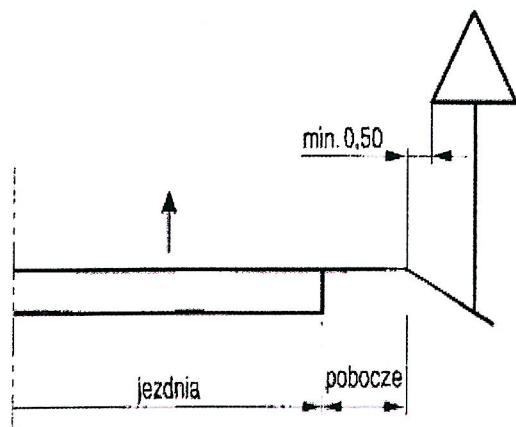
Wymiary i kształt znaków zakazu i znaków uchylających zakaz (w mm):

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

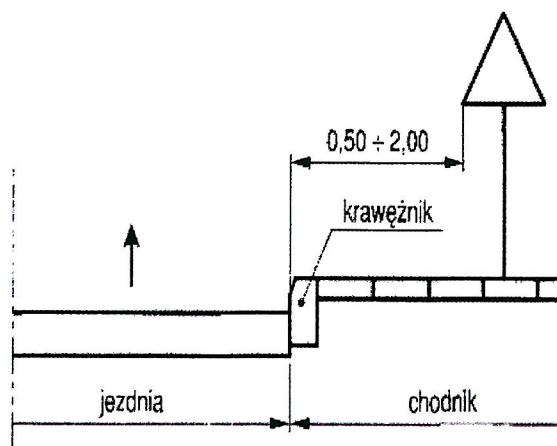
(*) - nie dotyczy znaku B-20, który występuje tylko jako duży i średni

Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni:



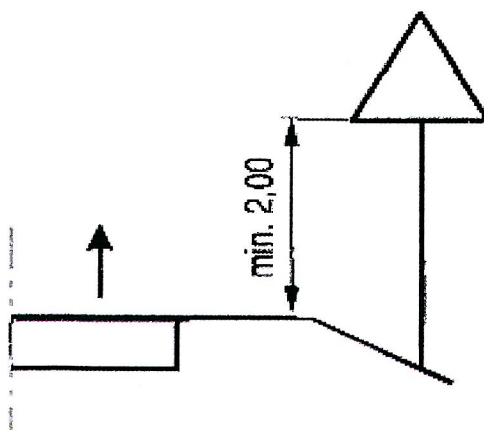


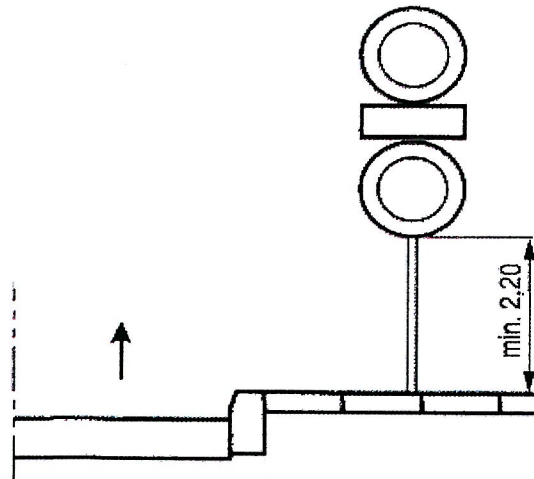
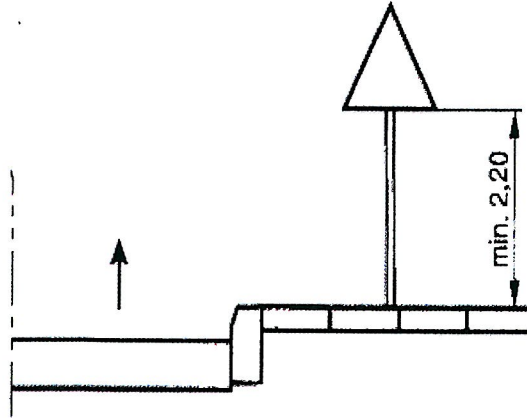
a) na drodze



c) na ulicy

Wysokość umieszczania znaków pionowych:





Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu:
I połowa 2018 roku



Dyrektor
Akademii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

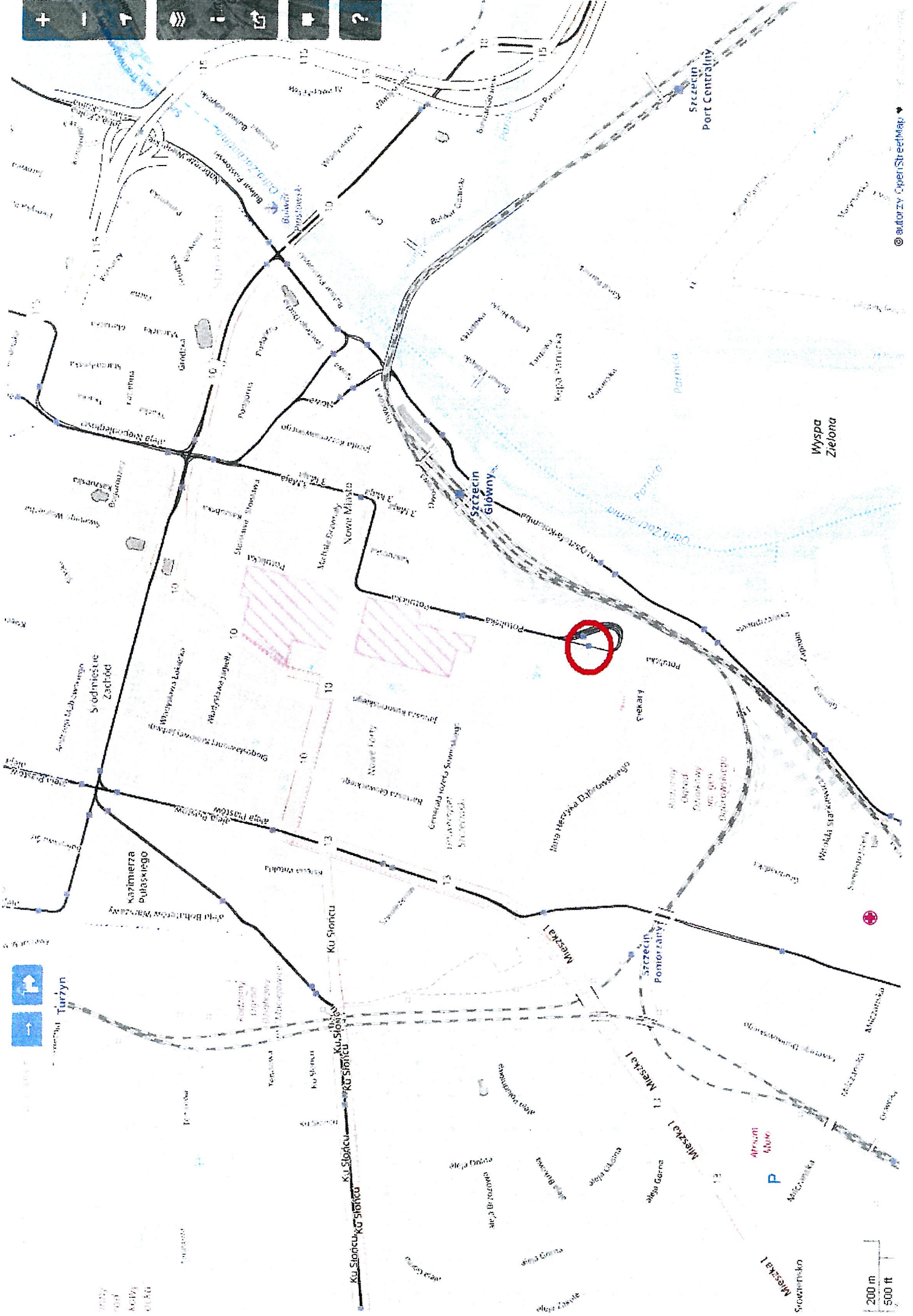
Arkadiusz Kuzio



ulicy Mieszka I 82
71-011 Szczecin

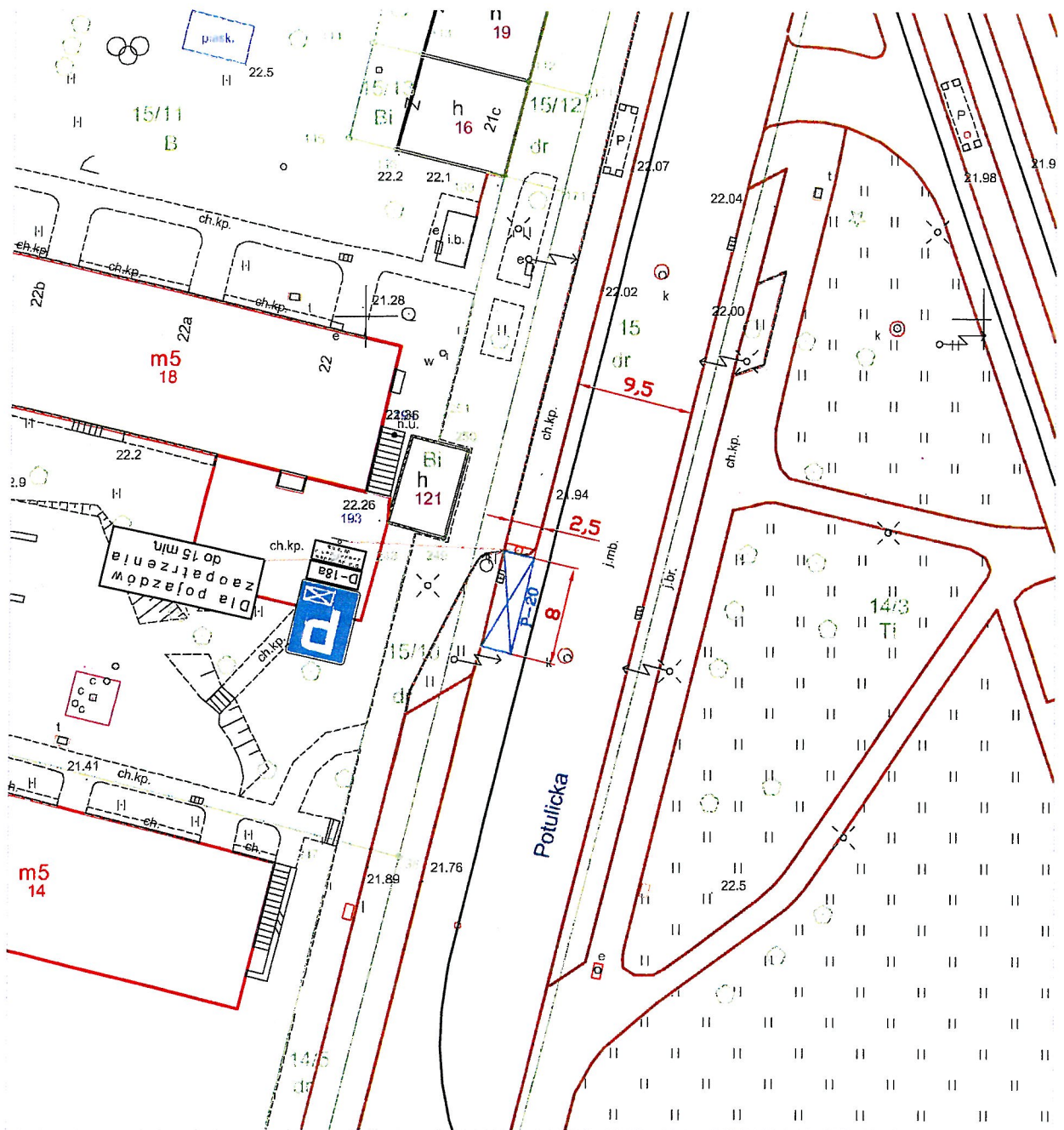
telefon 91- 8120663
telefon 91 -8120664
fax 91- 8120664





Strona 8

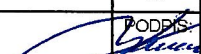


100%
100%
100%

200 m
500 ft



- Legenda:
-  - Pionowy znak projektowany
 -  - Pionowy znak istniejący do pozostawienia
 -  - Poziomy znak projektowany
 -  - Krawężnik

Stać organizacja ruchu na ul. Potulickiej w Szczecinie	SKALA 1:500
Projekt zmiany stałej organizacji ruchu na ul. Potulickiej w Szczecinie - wyznaczenie zastrzeżonego stanowiska postojowego dla pojazdów zaopatrzenia do 15 minut	DATA: Grudzień 2017
AKADEMIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO UL. MIESZKA 1 82 71 - 011 SZCZECIN	NR RYS 2
PROJEKTOWAŁ: Arkadiusz Kuzio	PODDIS: 

URZĄD MIASTA SZCZECIN

WYDZIAŁ GOSPODARKI KOMUNALNEJ i OCHRONY ŚRODOWISKA



Miasto Szczecin

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Stała organizacja ruchu w ciągu ul. Potulickiej na odcinku
od ul. Narutowicza do pl. Zwycięstwa w Szczecinie.**

**Szczecin
Listopad 2015**

URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Stała organizacja ruchu w ciągu ul. Potulickiej na odcinku
od ul. Narutowicza do pl. Zwycięstwa w Szczecinie.

1. Podstawa opracowania

1. Interwencja własna po wymianie nakładki bitumicznej.
2. Wizje lokalne w terenie.
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.).
4. 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.03.220.2181).
5. 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.03.177.1729).

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt nowej stałej organizacji ruchu mający na celu uporządkowanie organizacji ruchu m.in. poprzez wyznaczenie pasów rowerowych w ciągu ul. Potulickiej na odcinku od ul. Narutowicza do pl. Zwycięstwa w Szczecinie.

3. Opis stanu istniejącego

Ulica Potulicka na przedmiotowym odcinku jest w całości drogą powiatową o nawierzchni bitumicznej szerokości 10 metrów posiadającą wyłącznie oznakowanie pionowe. Ulica Potulicka ograniczona jest krawężnikami oraz szerokimi chodnikami. W ciągu ul. Potulickiej znajdują się również jednostronne pasy zieleni oraz zatoki postojowe.

W ciągu przedmiotowej ulicy znajduje się Jednostka Wojskowa, Urząd Skarbowy, Prokuratura, Areszt Śledczy, Hotel, oraz zabudowa mieszkalna.

Liczne wizje lokalne wykazały również konieczność kompleksowej zmiany organizacji ruchu w ciągu ul. Potulickiej nie posiadającej obecnie oznakowania poziomego oraz konieczność wyznaczenia przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Potulickiej z ul. Księcia Sambora. Natężenie ruchu kołowego można określić jako małe/średnie wzrastające w godzinach szczytu komunikacyjnego, natomiast natężenie ruchu pieszego małe.

4. Opis stanu projektowanego

Projekt nowej stałej organizacji ruchu przewiduje uporządkowanie organizacji ruchu m.in. poprzez wyznaczenie pasów rowerowych w ciągu ul. Potulickiej na odcinku od ul. Narutowicza do pl. Zwycięstwa w Szczecinie.

Na kierunku od ul. Narutowicza do pl. Zwycięstwa pas ruchu rowerowego umiejscowiony będzie przy prawej krawędzi jezdni i posiadać będzie szerokość 1,5 metra.

Pasy ruchu ogólnego wahać się będą od 2,8 metra do 3,25 w rejonie skrzyżowań i 3,0 metra w ciągu całej jezdni pomiędzy skrzyżowaniami.

Na kierunku od pl. Zwycięstwa do ul. Narutowicza szerokość pasa ruchu rowerowego wahać się będzie od 1,5 metra do 2,5 metra a w rejonie zatok postojowych oddzielony będzie do krawędzi jezdni opaską szerokości 1,0 metra. Na skrzyżowaniu ul. Potulickiej z ul. Sambora przewiduje się wyznaczenie przejścia dla pieszych z jednoczesnym odgięciem toru jazdy pojazdów. Wyznaczenie przejścia dla pieszych wiązać się będzie z dobudową 18 m² chodnika. Istniejące przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach ulic pobocznych tj. Stoisława, Sambora, Drzymały zostaną zlikwidowane, a na ich miejsce wprowadzone tzw. sugerowane przejścia dla pieszych. Projekt przewiduje ponadto uporządkowanie parkowania w ciągu przedmiotowego odcinka ul. Potulickiej w Szczecinie.

Projektowana organizacja ruchu przewiduje

1. Umieszczenie znaków pionowych:

- D-6 „przejście dla pieszych”, (M) x2,
- D-18 „parking”, (M) x8,
- D-18a „parking – miejsce zastrzeżone”, (M) x1,
- Tabliczka T-29, x1,
- Tabliczka T-30i, x2,
- Tabliczka T-30c, x1,
- Tabliczka T-30b, x2,
- Tabliczka T-3a, x3,
- D-1 „droga z pierwszeństwem”, (MI) x4,
- C-9 zintegrowany z U-5 umieszczony na azylu dla pieszych 4x0.5 metra x2,
- C-10 zintegrowany z U-5 umieszczony na azylu dla pieszych 4x0.5 metra x5,
- F-19 „pas ruchu dla rowerów”, x6 (UWAGA DWA RODZAJE).

2. Likwidacji znaków pionowych wg RYS.2.

3. Przystawienia znaków pionowych wg RYS.2.

4. Naniesienia znaków poziomych wg RYS.2.

5. Trwałe usunięcie zbędnego oznakowania poziomego wg RYS.2.

6. Montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - montaż słupków przeszkodowych U-5, x4,
 - montaż segmentów azyli dla pieszych 4x0.5 metra wg RYS.:2.
 - montaż 4 szt. słupków blokujących Ø 60 mm.

7. Dobudowa chodnika zgodnie z RYS. 2.

Szczegółowe zastosowanie powyższego oznakowania przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym w skali 1:500.

W przypadku znaków A-7 i D-6 obowiązuje stosowanie folii odblaskowych min. typ 2. Oznakowanie pionowe należy ustawić z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej. Pozostałe istniejące oznakowanie pozostaje bez zmian i znajduje się poza zakresem opracowania.

5. Analiza wpływu zmienionej organizacji ruchu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

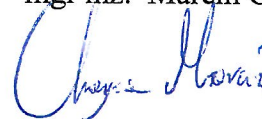
Wprowadzona zmiana w organizacji ruchu zwiększy bezpieczeństwo pieszych i kołowych uczestników ruchu oraz poprawi czytelność oznakowania w ciągu ul. Potulickiej w Szczecinie.

6. Warunki techniczne znaków

Oznakowanie powinno odpowiadać przepisom zawartym w rozporządzeniu 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.03.220.2181) oraz ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.).

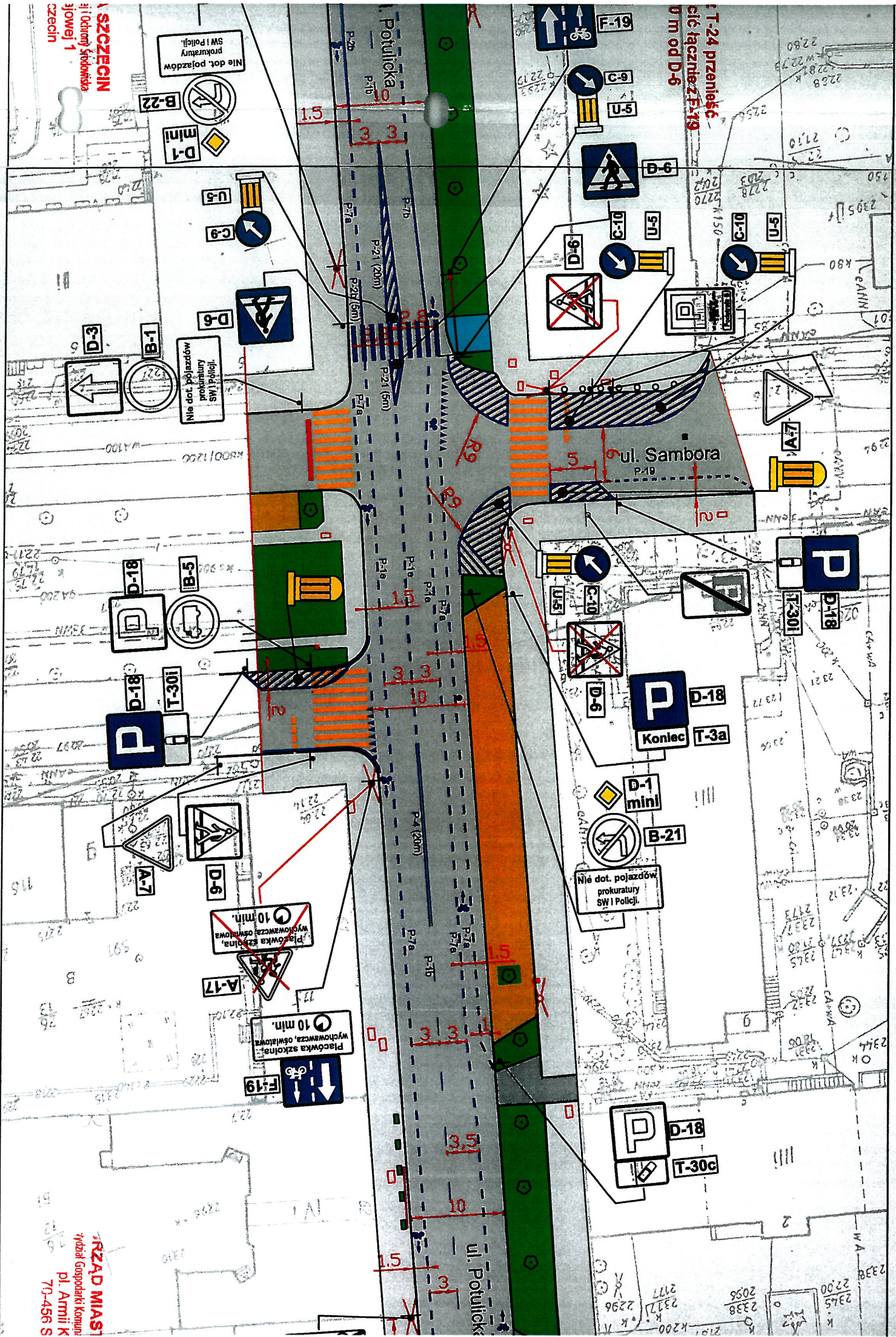
7. Przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu do dnia 31 maja 2016 r.

Opracował: mgr inż. Marcin Chareża

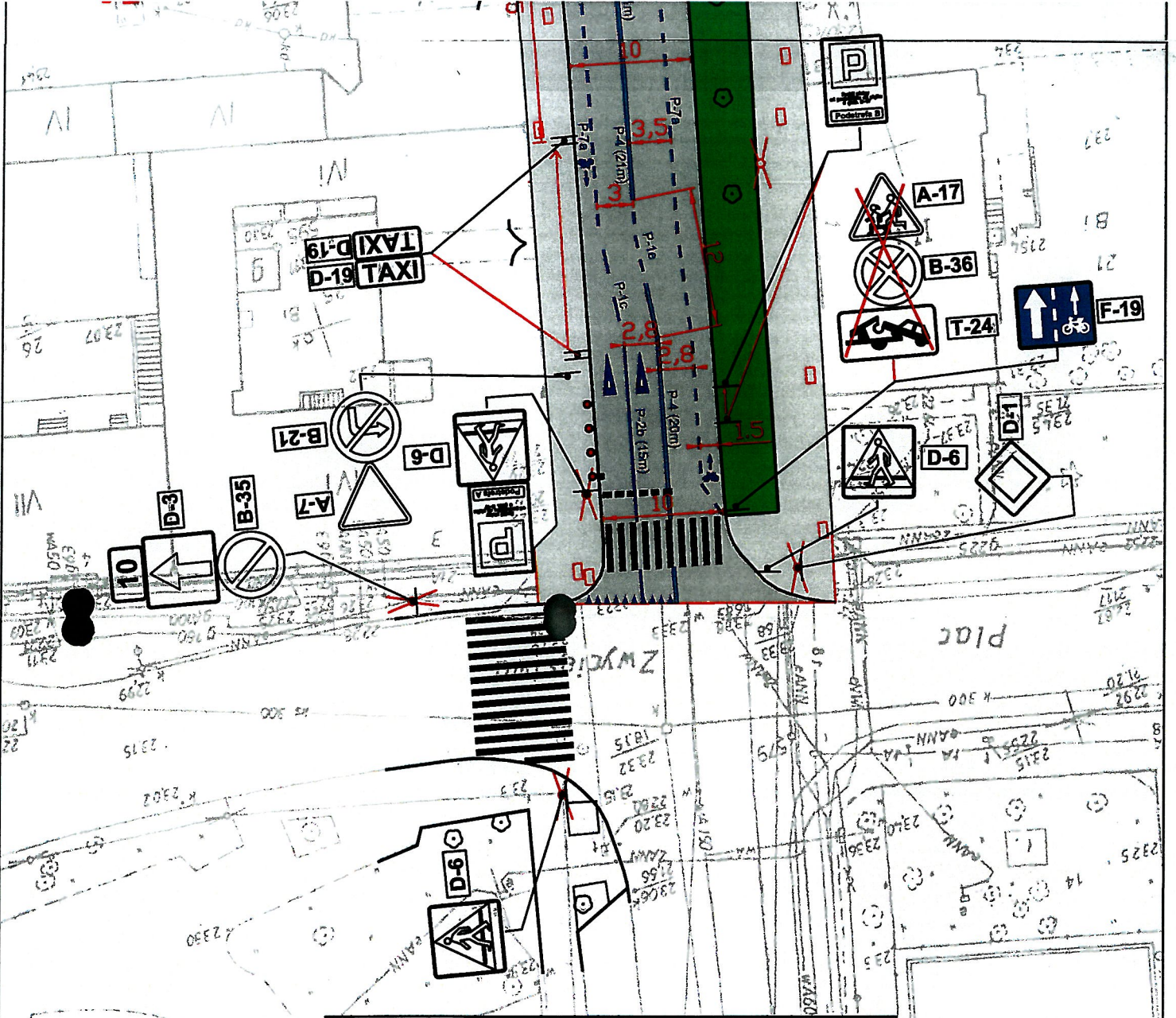


T-24 przeniesić
ciężarówkę z F-19
o 10 m od D-6

SZCZECIN
ul. Ochotnicy Średniowiecznej 1
czeczcin



RZĄD MIAST
Wydział Gospodarki Komunalnej
pl. Armii K
70-456 S



LEGENDA:

	- przy znak pionowy		- lit. awerszabla asfalta
	- lit. znak pionowy		- lit. ciąg pieszki
	- przy oznakowanie poziome		- lit. parking z płyt JOMB
	- lit. oznakowanie poziome		- lit. zieleń
	- lit. oznakowanie poziome do II wylęceji		- lit. wyjazd
	- lit. oznakowanie poziome do III wylęceji		- przy dobudowa chodnika
	- lit. wyznaczenie wstęgi i wpięty		- stacja SRM
	- lit. krawężnik i bariery		- lit. wygrzeźlenie U-12a
	- lit. (ryzykne) studzienki techniczne		- lit. domki
			- lit. stopy dla pieszych

JRZĄD MIASTA SZCZECIN
 Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
 pl. Armii Krajowej 1
 70-456 Szczecin

	Urząd Miasta Szczecin	NR. RYS.: 1
Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska	Plan sytuacyjny	SKALA 1:500
TEMAT RYSUNKU:	Stara organizacja ruchu w ciągu ul. Politechniki na odcinku od ul. Narutowicza do pl. Zwycięstwa w Szczecinie.	DATA 11.2015
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Marcin Charzwa	



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” | V _p = 50 km/godz. | KR - 4 |
| - ulica Narutowicza ulica klasy „G” | V _p = 50 km/godz. | KR - 4 |
| - ulica Potulicka ulica klasy „L” | V _p = 50 km/godz. | KR - 4 |
| - ulica Potulicka (ślepy odcinek) | V _p = 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
Wszystkie powyższe zmiany nie wykraczają poza istniejący pas drogowy.
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 - linii 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

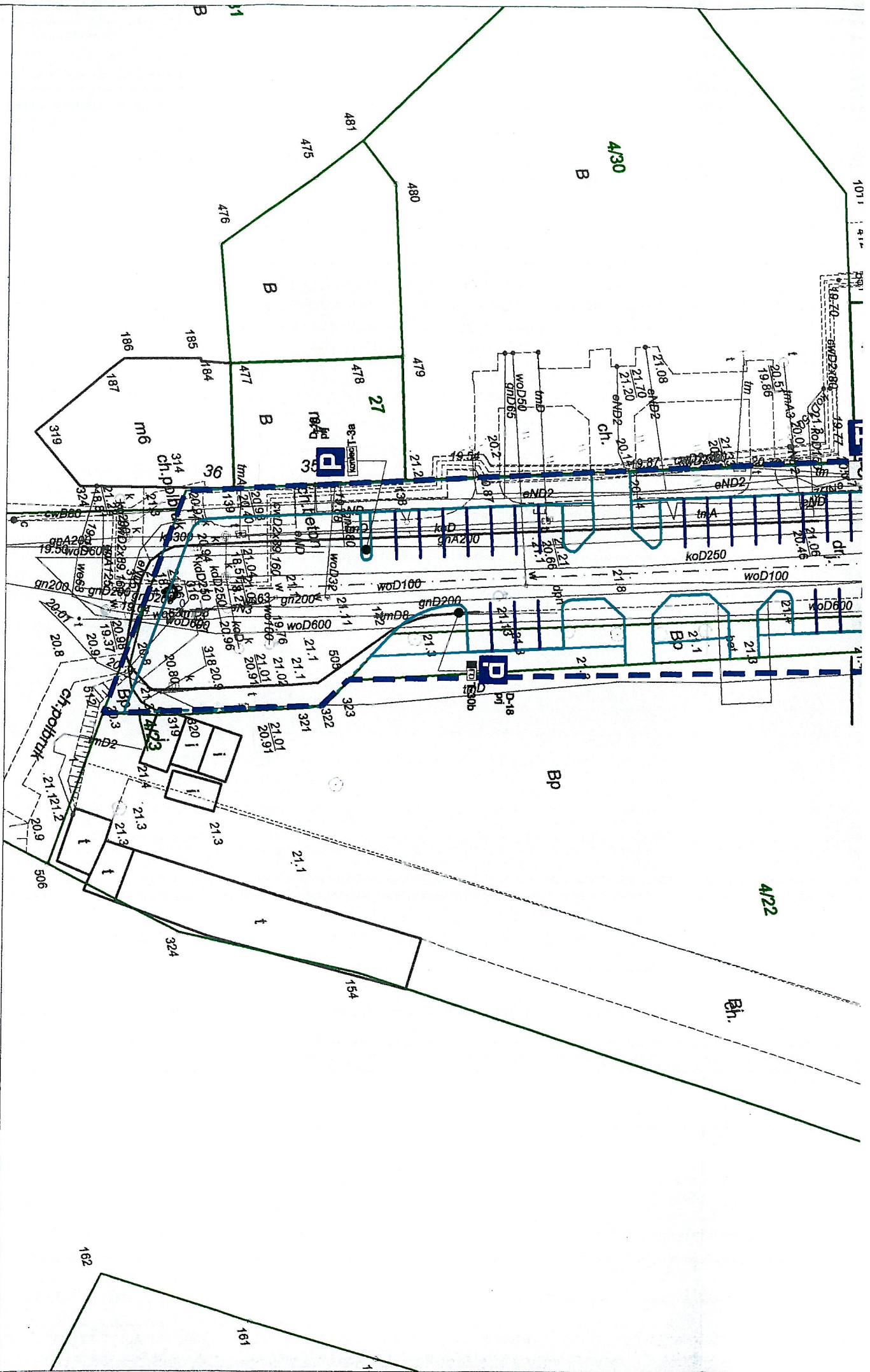
Program sygnalizacji świetlnej nie ulega zmianie względem projektu podstawowego zatwierdzonego decyzją S-80/2010.

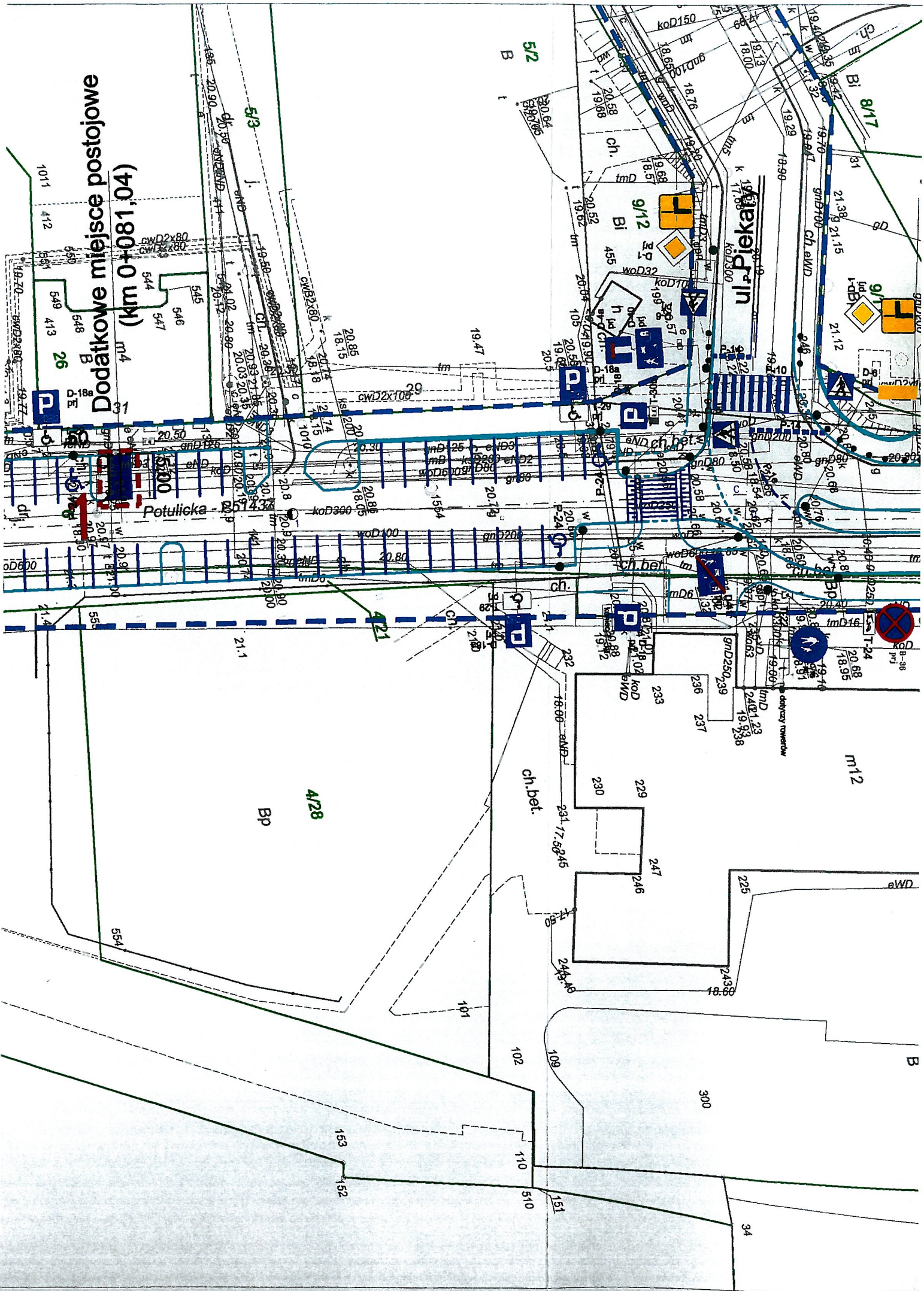
Szacunkowy termin wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu planuje się na IV kwartał 2015 r.

Opracował:



mgr inż. Ryszard Kowalski





Dodatkowe miejsce postojowe
(Km 0+081,04)

Piekarnia

Potulicka

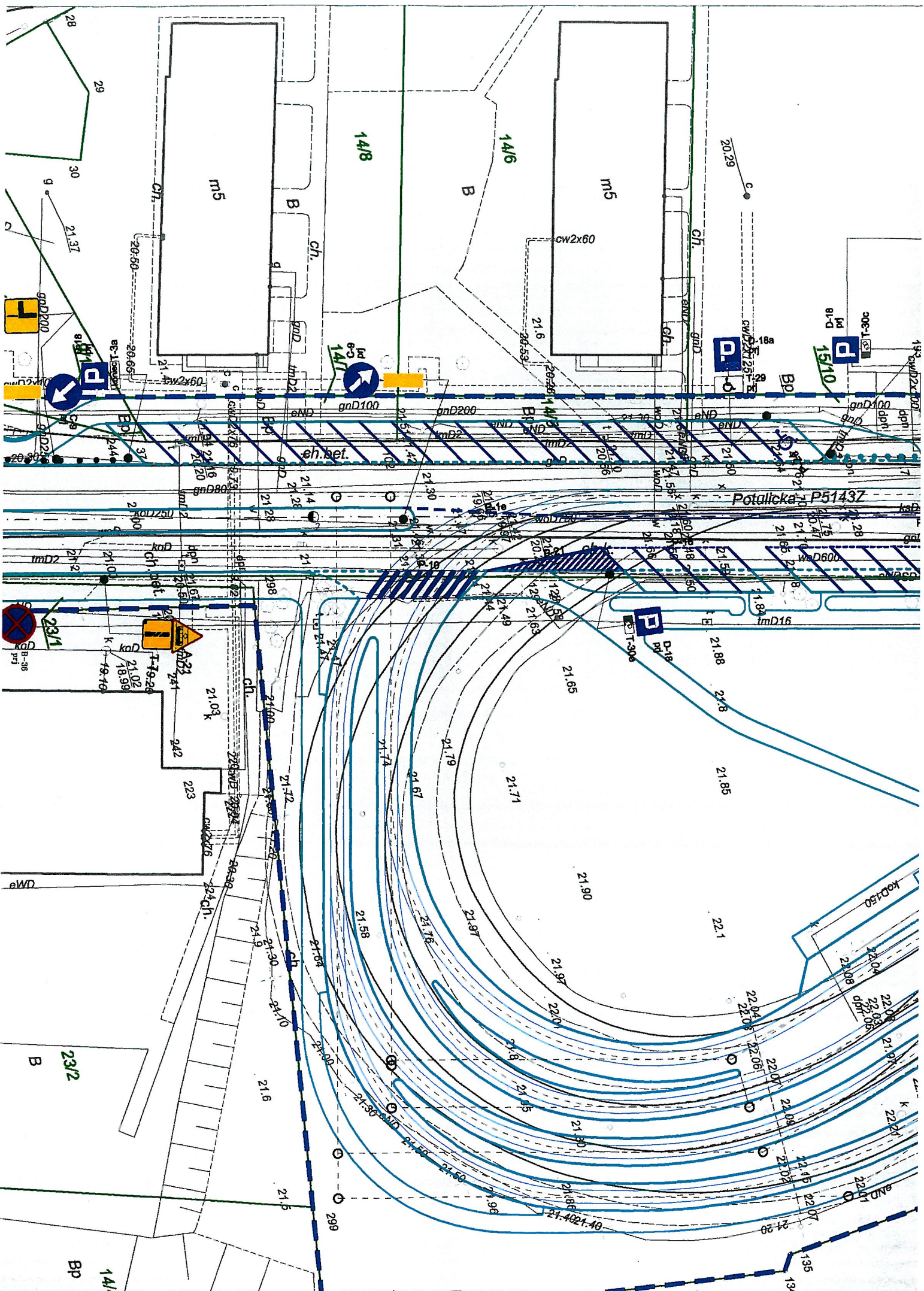
m12

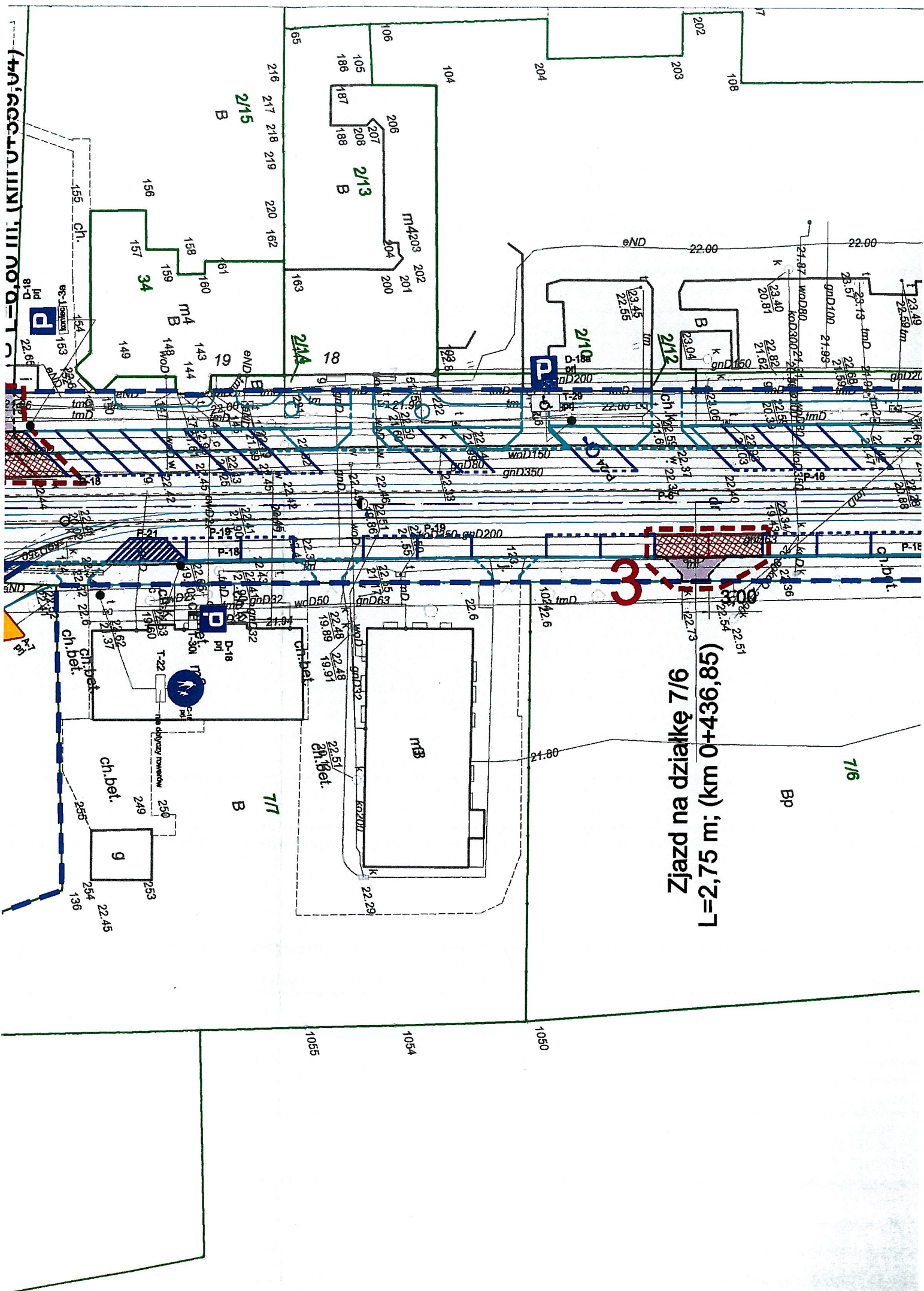
A128

Bp

ch. bet.







zjazd na działkę 7/6 (8,937+0 mk) ; w 2,2=1

7/6

Bp

7/7

B

ch.bet.

9

m18

24.18

24.18

24.18

24.18

24.18

24.18

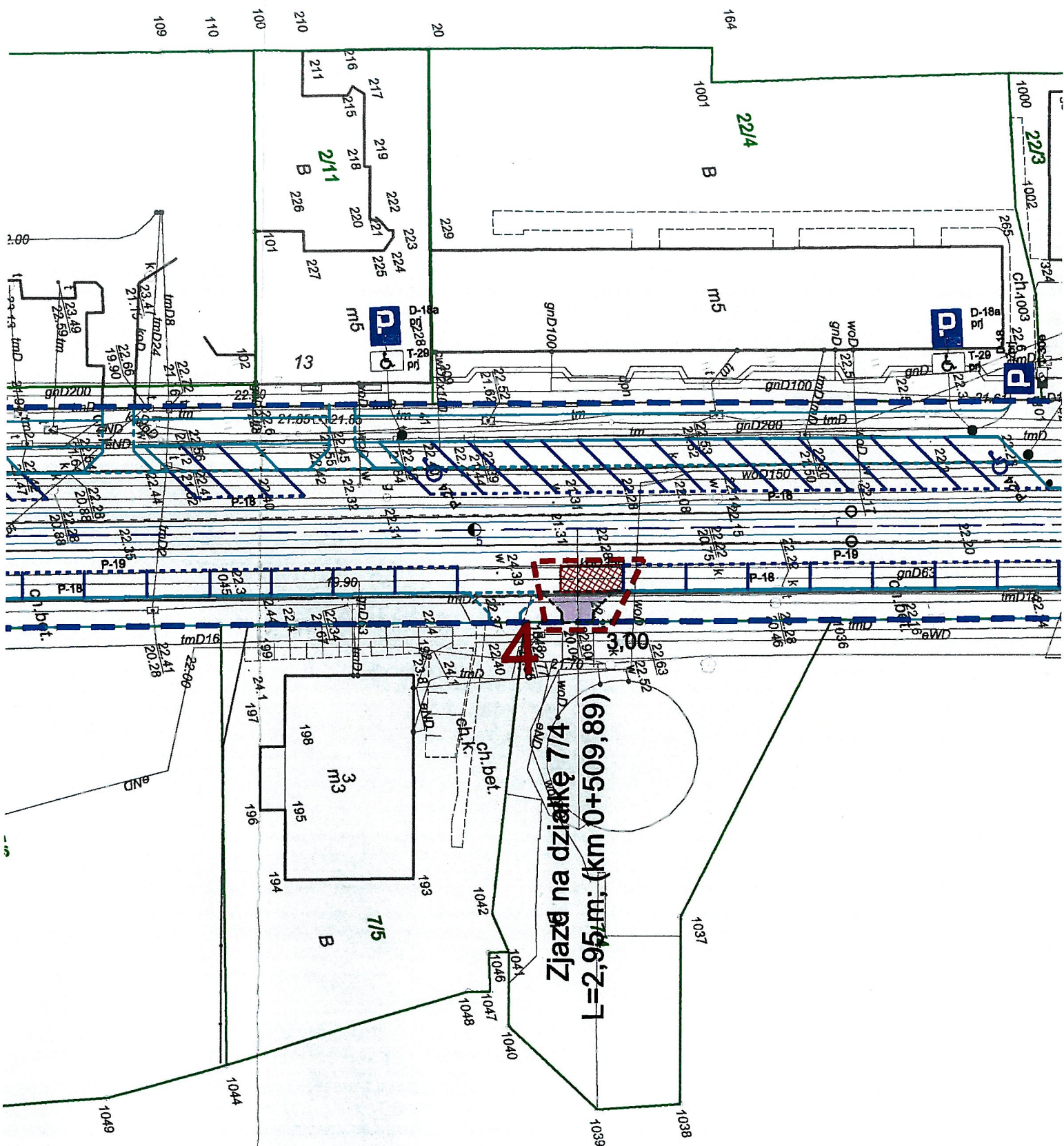
24.18

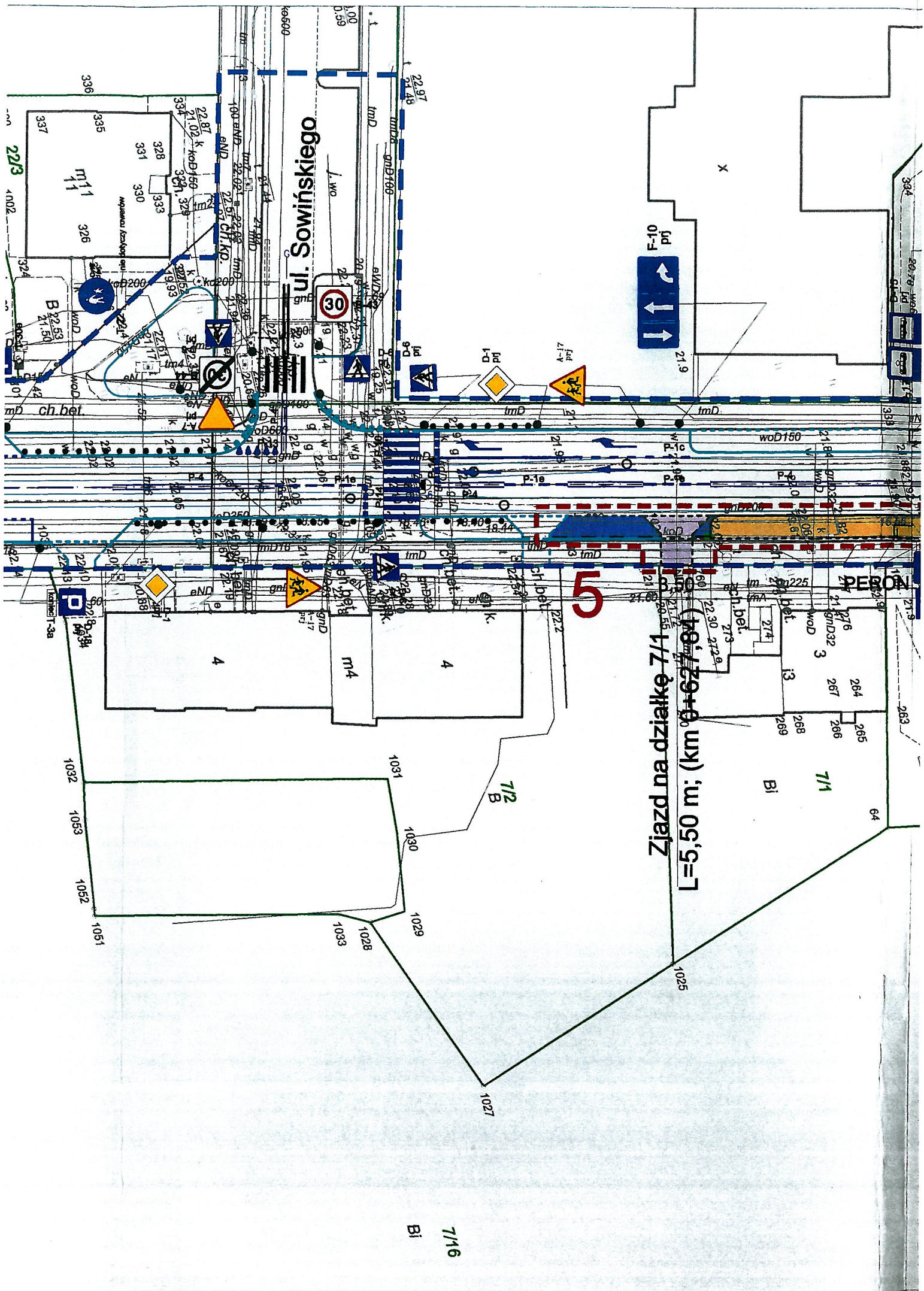
24.18

24.18

24.18

24.18





ul. Sowińskiego

5
 (10,729+0,00 mk); m; 0,5,5=1
 1/7 dktajz p wu pzajz

PERON

7/16
 Bi

7/11

7/12

1032

1053

1052

1051

1031

1030

1029

1028

1033

1027

1025

64

Bi

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

2213

4002

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

336

335

334

333

332

331

330

329

328

327

326

325

324

323

322

321

320

319

318

317

316

315

314

313

312

311

310

309

308

307

306

305

304

303

302

301

300

299

298

297

296

295

294

293

292

291

290

289

288

287

286

285

284

283

282

281

280

279

278

277

276

275

274

273

272

271

270

269

268

267

266

265

264

263

262

261

260

259

258

257

256

255

254

253

252

251

250

249

248

247

246

245

244

243

242

241

240

239

238

237

236

235

234

233

232

231

230

229

228

227

226

225

224

223

222

221

220

219

218

217

216

215

214

213

212

211

210

209

208

207

206

205

204

203

202

201

200

199

198

197

196

195

194

193

192

191

190

189

188

187

186

185

184

183

182

181

180

179

178

177

176

175

174

173

172

171

170

169

168

167

166

165

164

163

162

161

160

159

158

157

156

155

154

153

152

151

150

149

148

147

146

145

144

143

142

141

140

139

138

137

136

135

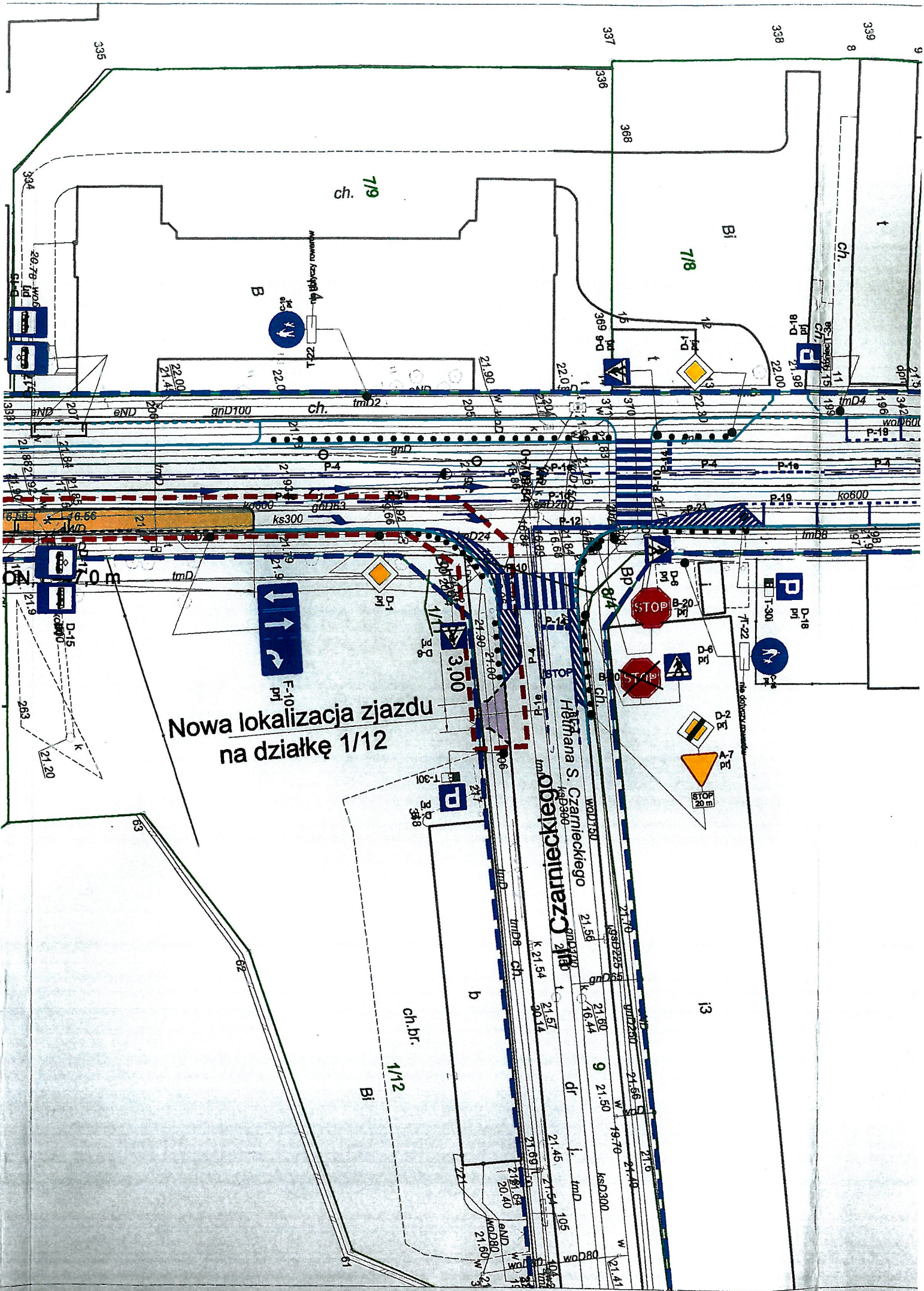
134

133

132

131

130



Nowa lokalizacja zjazdu
na działkę 1/12

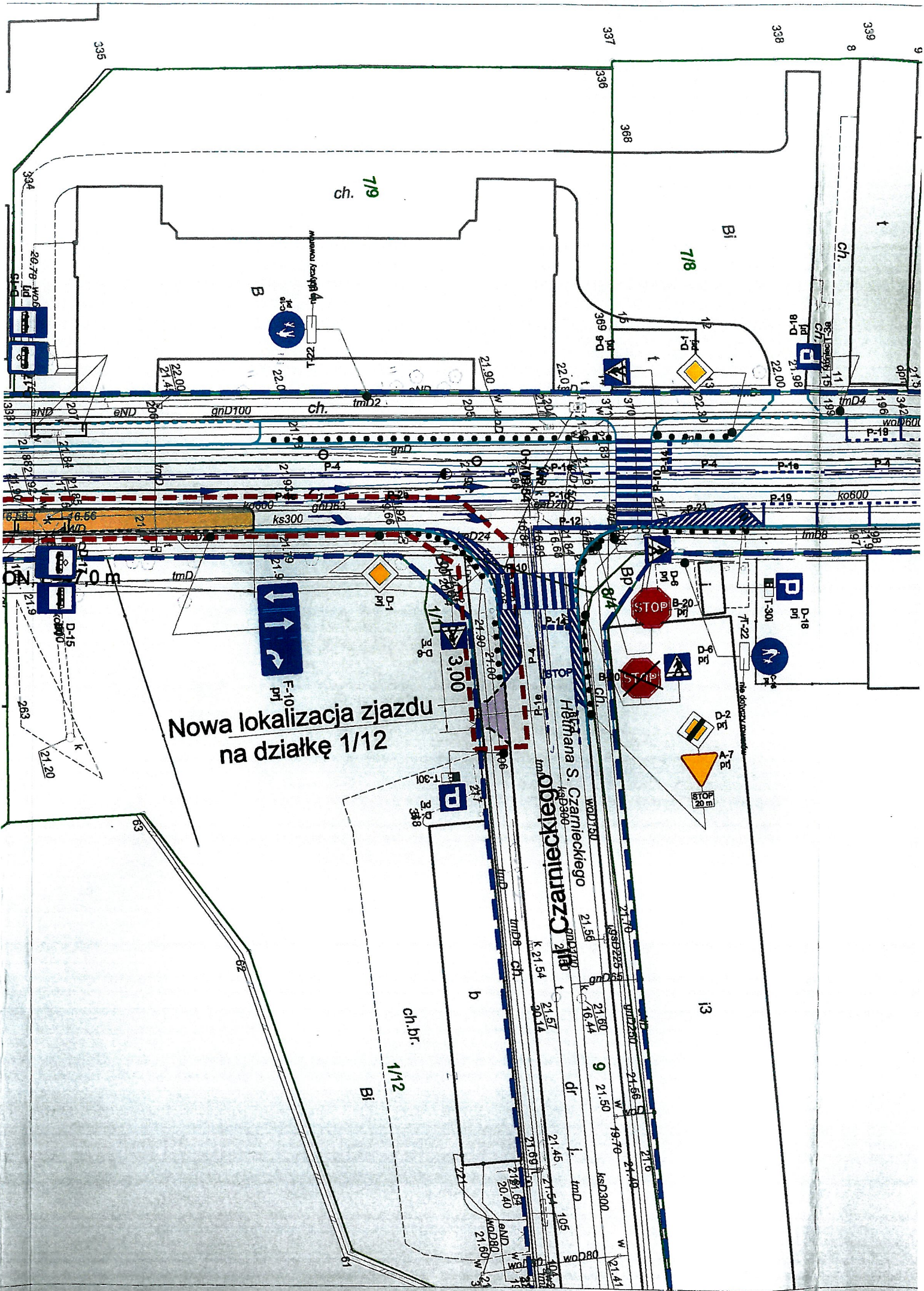
Habitana S. Czarnieckiego

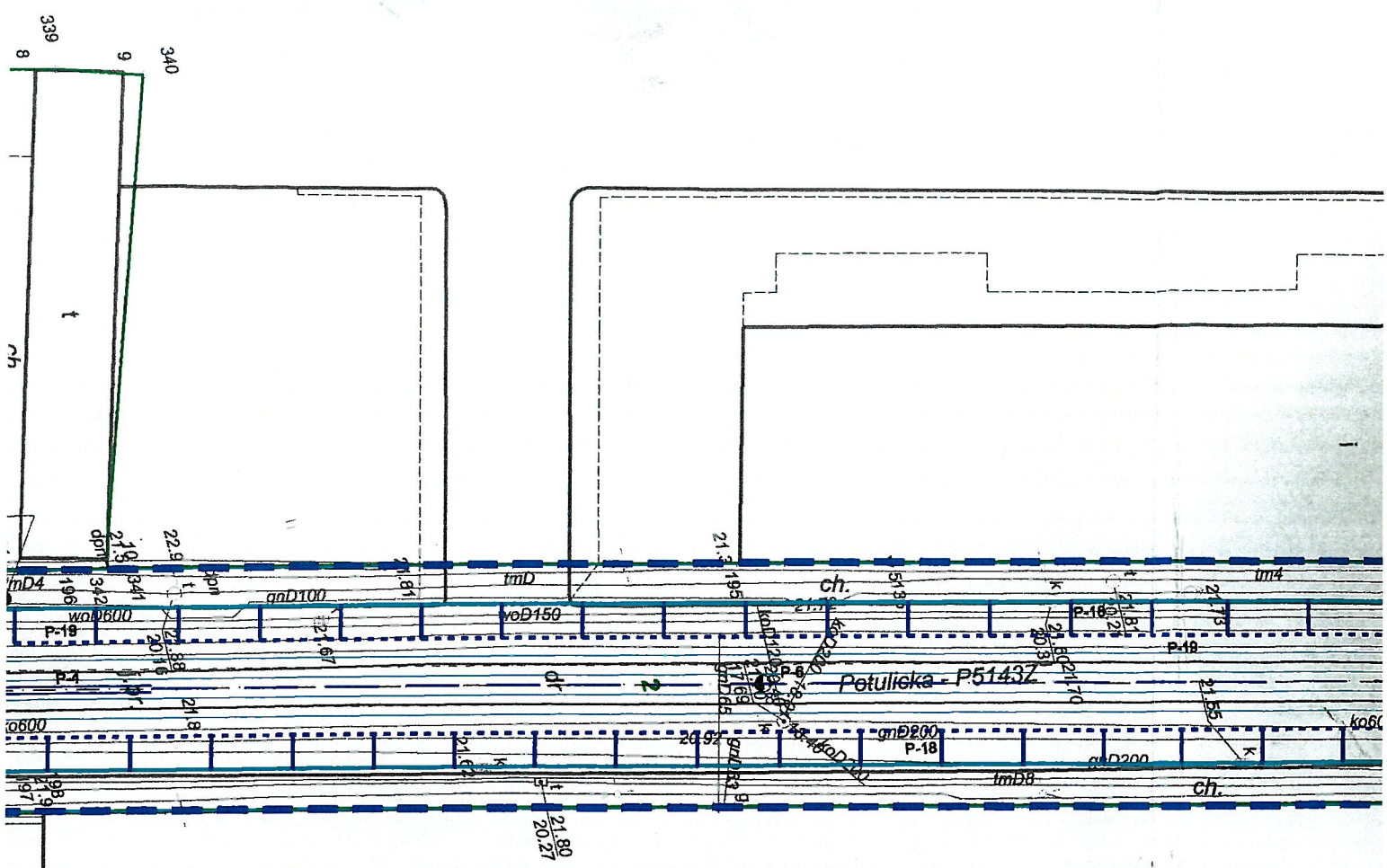
ch. 7/9

7/8

ch. br. 1/12

13



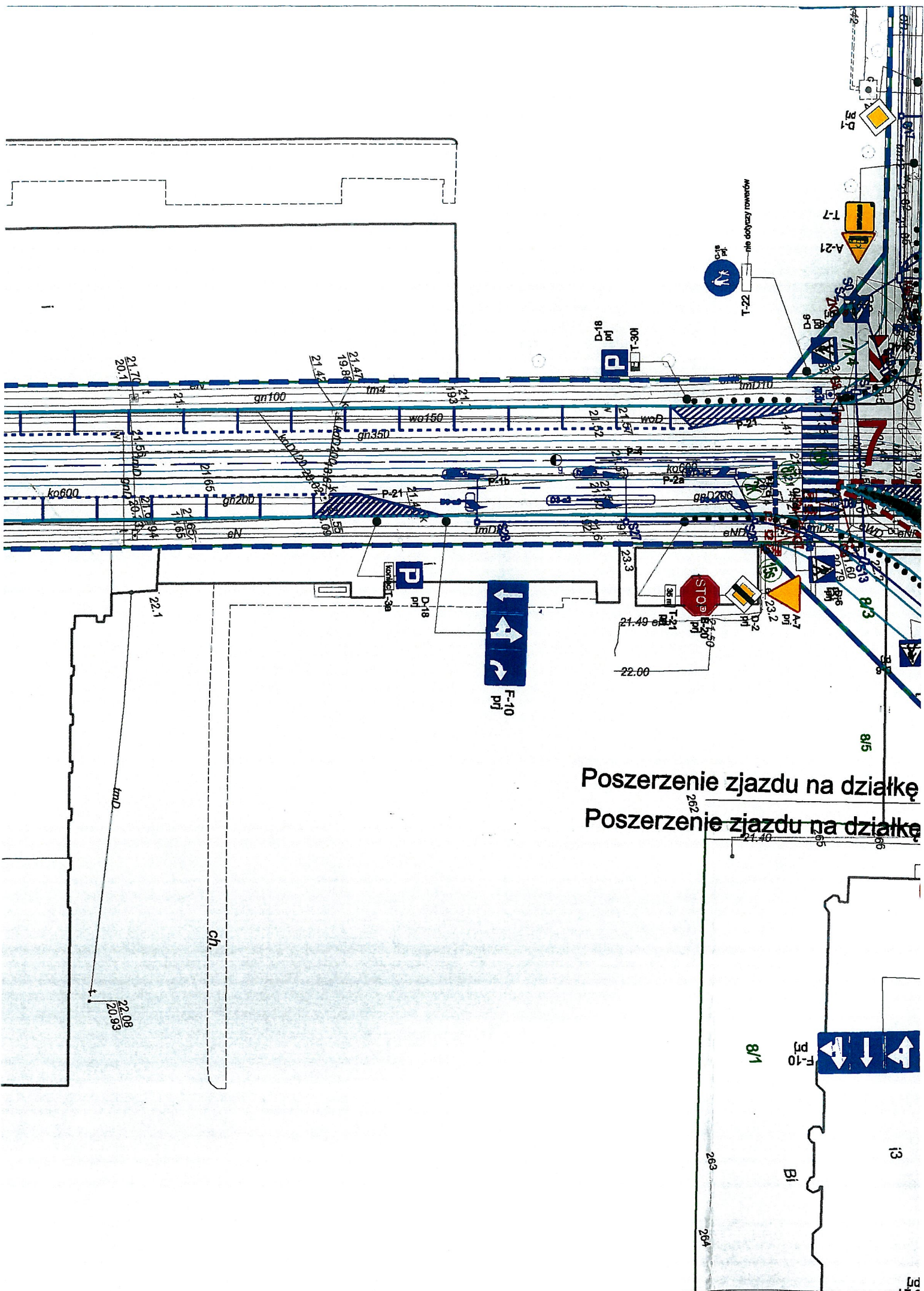


Potulicka - P5143Z

8/5
Tr

2

14



Poszerzenie zjazdu na działkę
 Poszerzenie zjazdu na działkę

22.08
 20.93

8/1

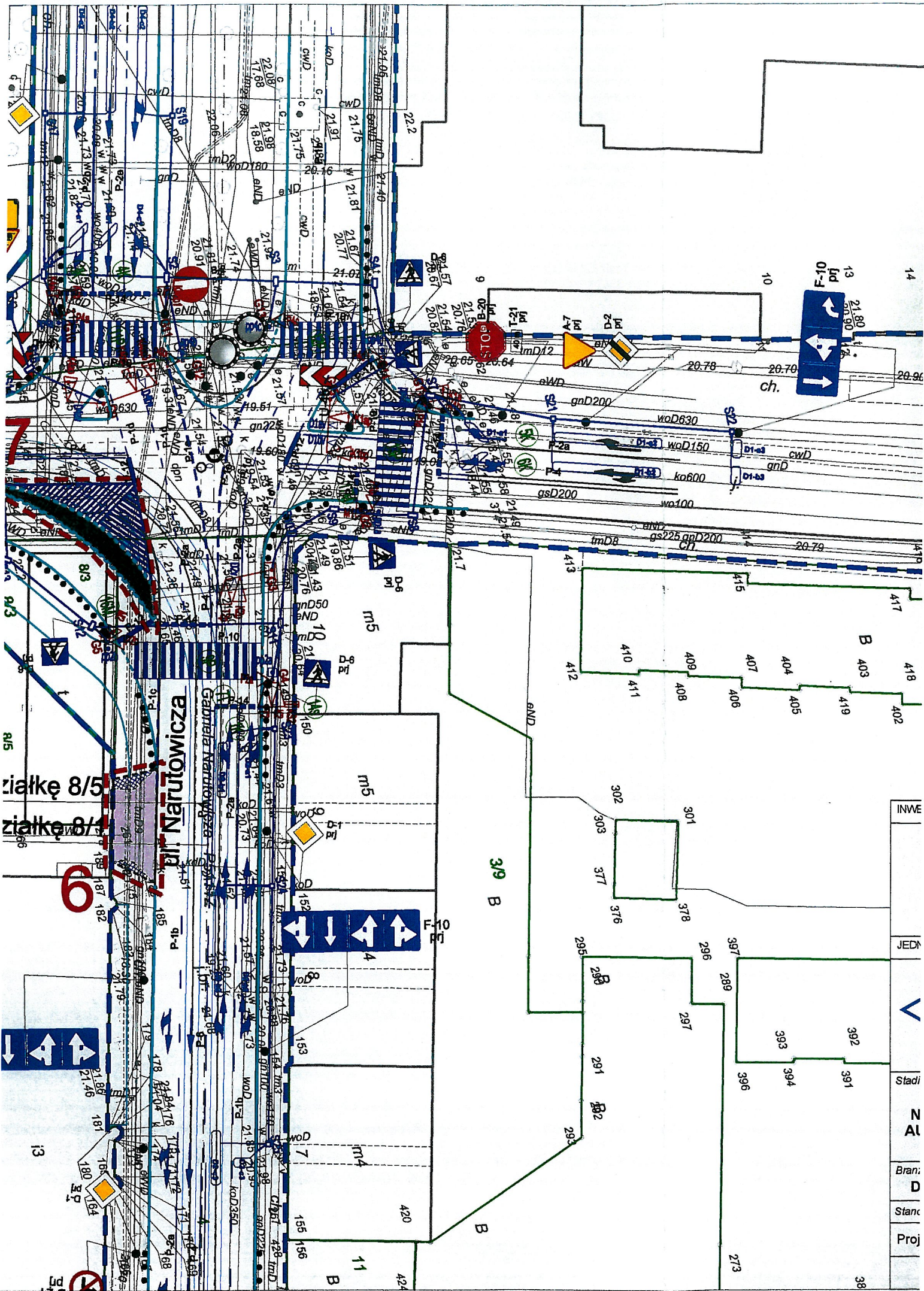


13

Bi

263

264



działkę 8/5
działkę 8/4

ul. Narutowicza

Gabryela Narutowicza

INWE					
JED					
Stadi					
N					
Al					
Bran					
D					
Stanc					
Proj					

38

273

B

11 B

420

424

156

155

153

152

150

149

148

147

146

145

144

143

142

141

140

139

138

137

136

135

134

133

132

131

130

129

128

127

126

125

124

123

122

121

120

119

118

117

116

115

114

113

112

111

110

109

108

107

106

105

104

103

102

101

100

99

98

97

96

95

94

93

92

91

90

89

88

87

86

85

84

83

82

81

80

79

78

77

76

75

74

73

72

71

70

69

68

67

66

65

64

63

62

61

60

59

58

57

56

55

54

53

52

51

50

49

48

47

46

45

44

43

42

41

40

39

38

37

36

35

34

33

32

31

30

29

28

27

26

25

24

23

22

21

20

19

18

17

16

15

14

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

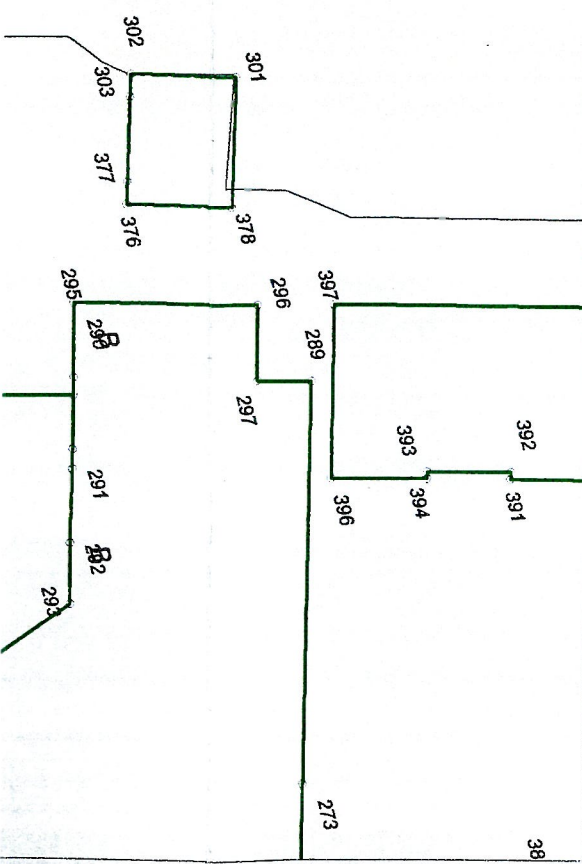
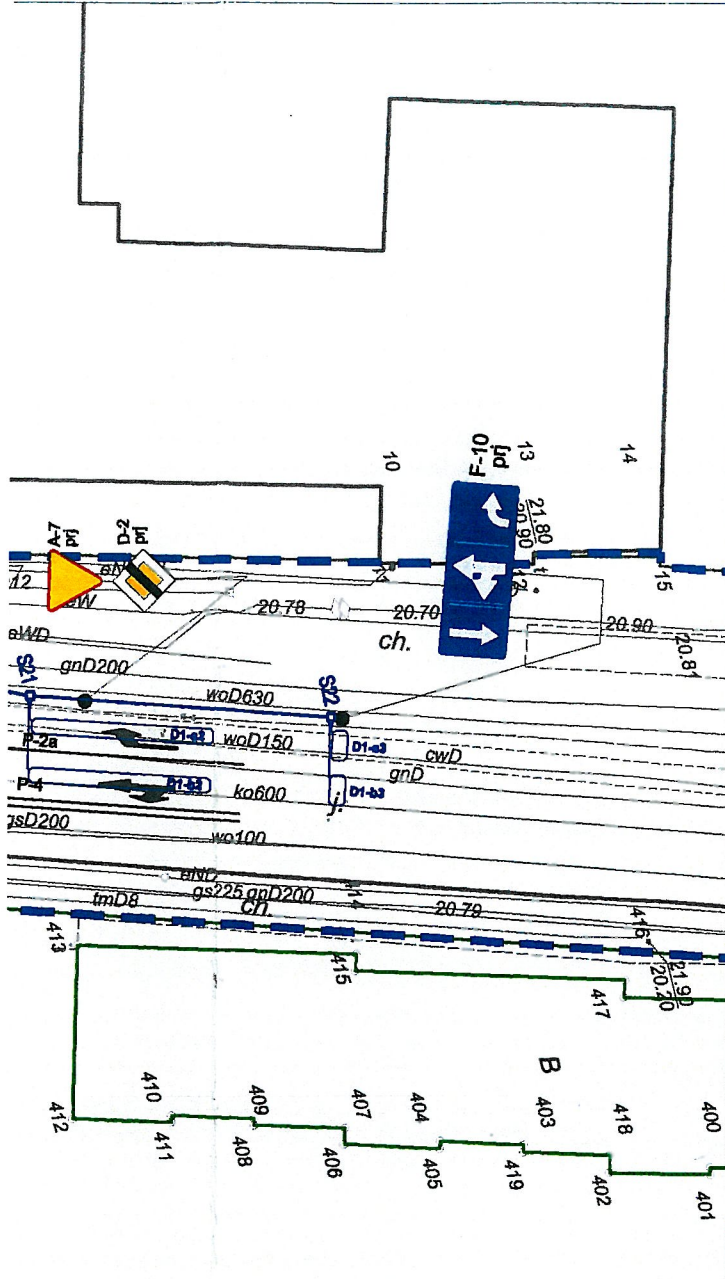
2

1

0

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

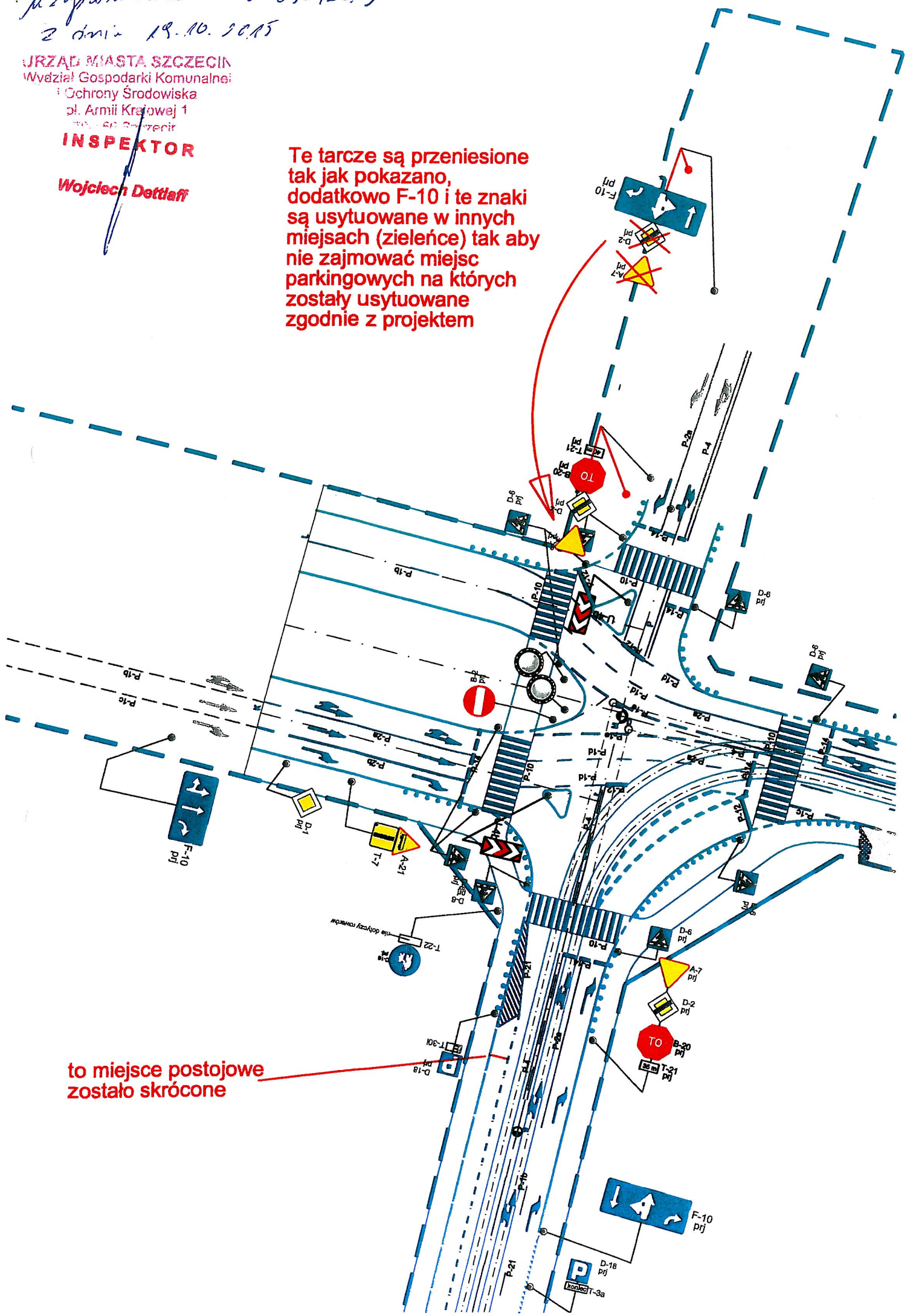
uzupełnienie projektu
2 dnia 19.10.2015

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
miejsach (zieleńce) tak aby
nie zajmować miejsc
parkingowych na których
zostały usytuowane
zgodnie z projektem



to miejsce postojowe
zostało skrócone

Przebieg do S-056/2015
z dnia 19.10.2015

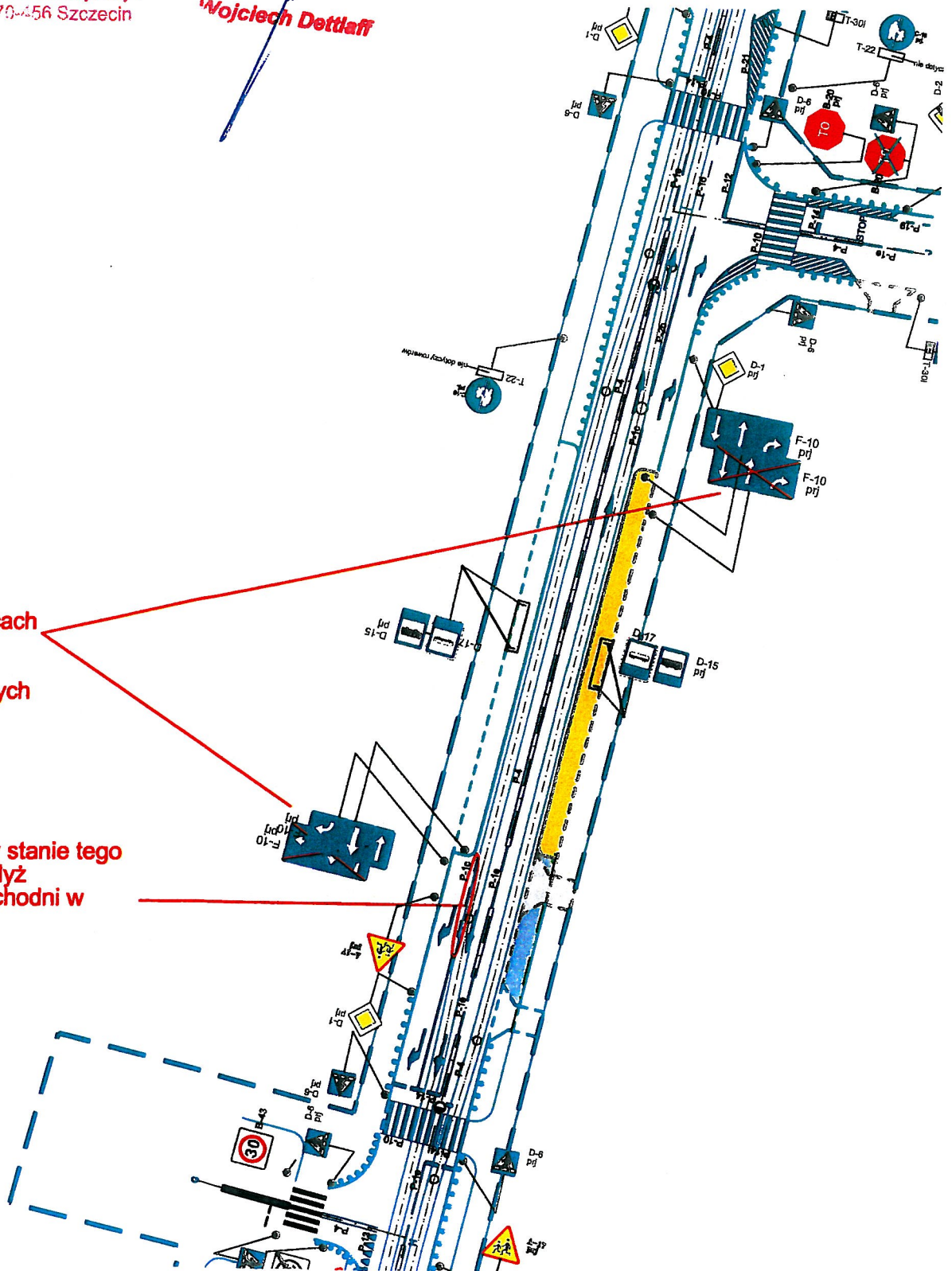
URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska
INSPEKTOR
pł. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin

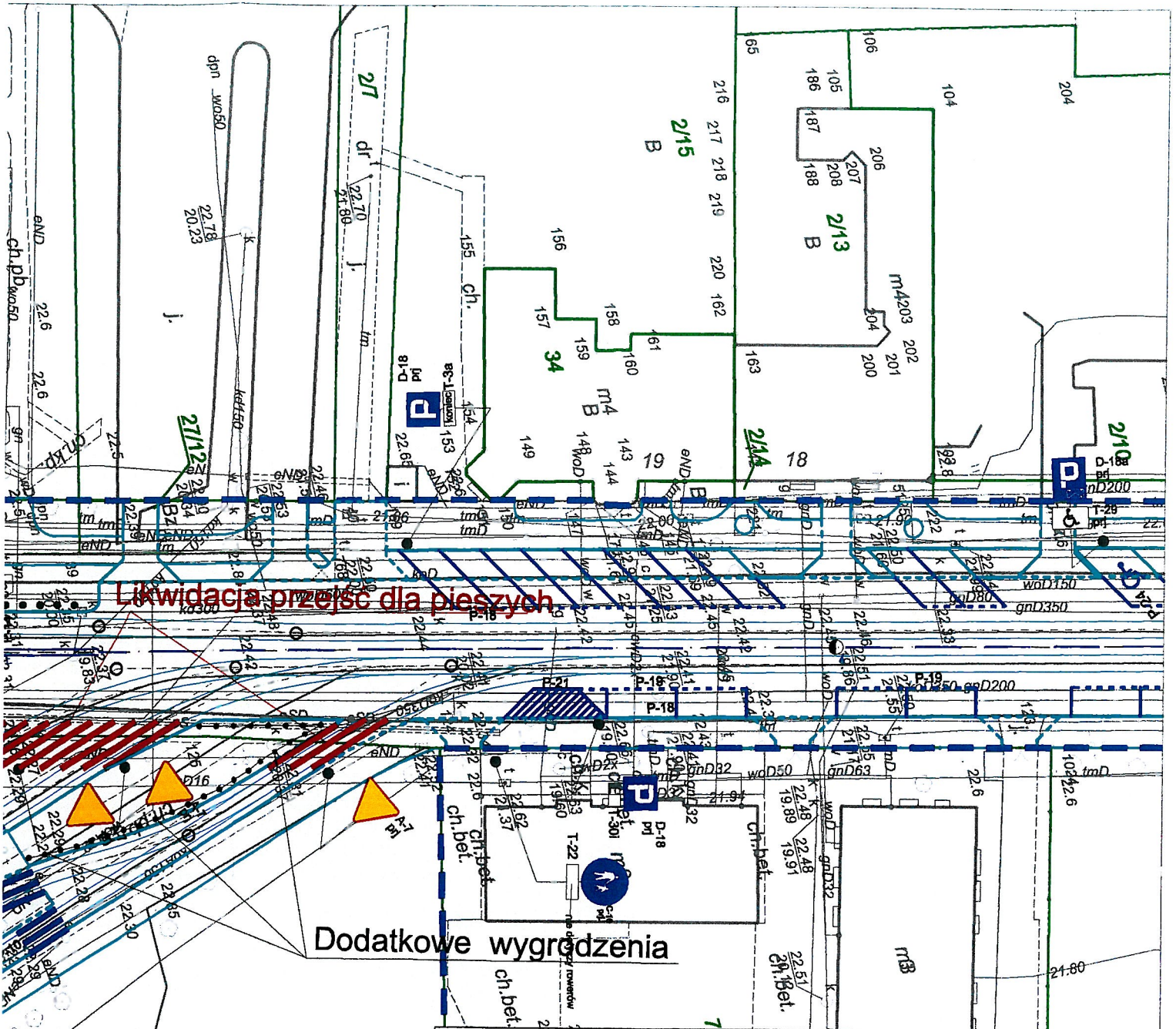
Wojciech Dettlaff

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



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: PLANSZA ORGANIZACJI RUCHU - LIKWIDACJA PRZEJŚCIA ANEKS 2	Skala:
Drogowa		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 zlecenie 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

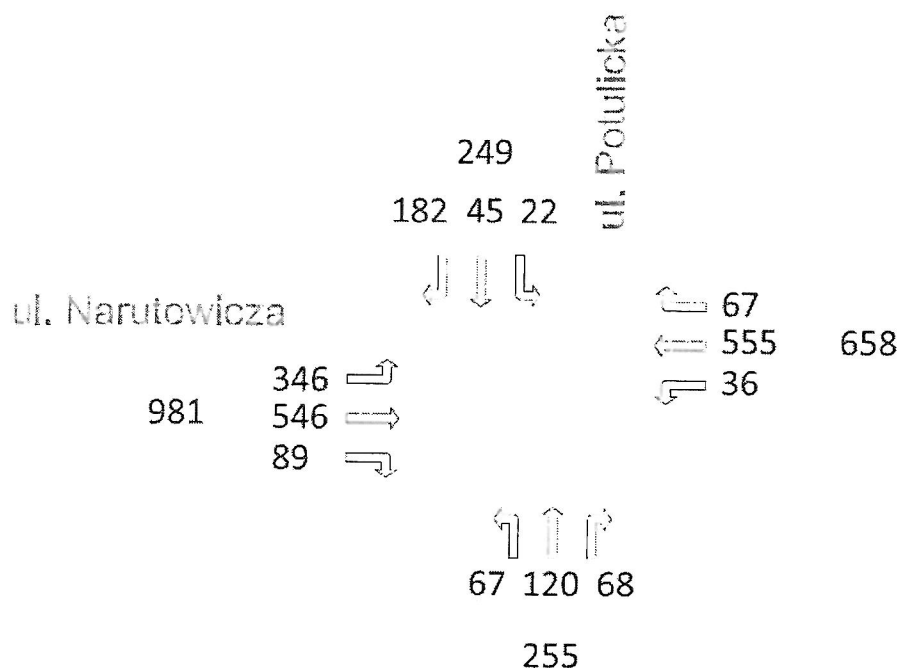
W chwili obecnej skrzyżowanie posiada zbliżoną geometrię do stanu projektowanego. Jest to skrzyżowanie czterowlotowe o trzech wlotach jednojezdniowych i jednym dwujezdniowym.

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 międzyzielonych
5. Algorytm
- 6.1 Programy cz.1
- 6.2 Programy cz.2
- 6.3 Programy cz.3

F1
(all red)

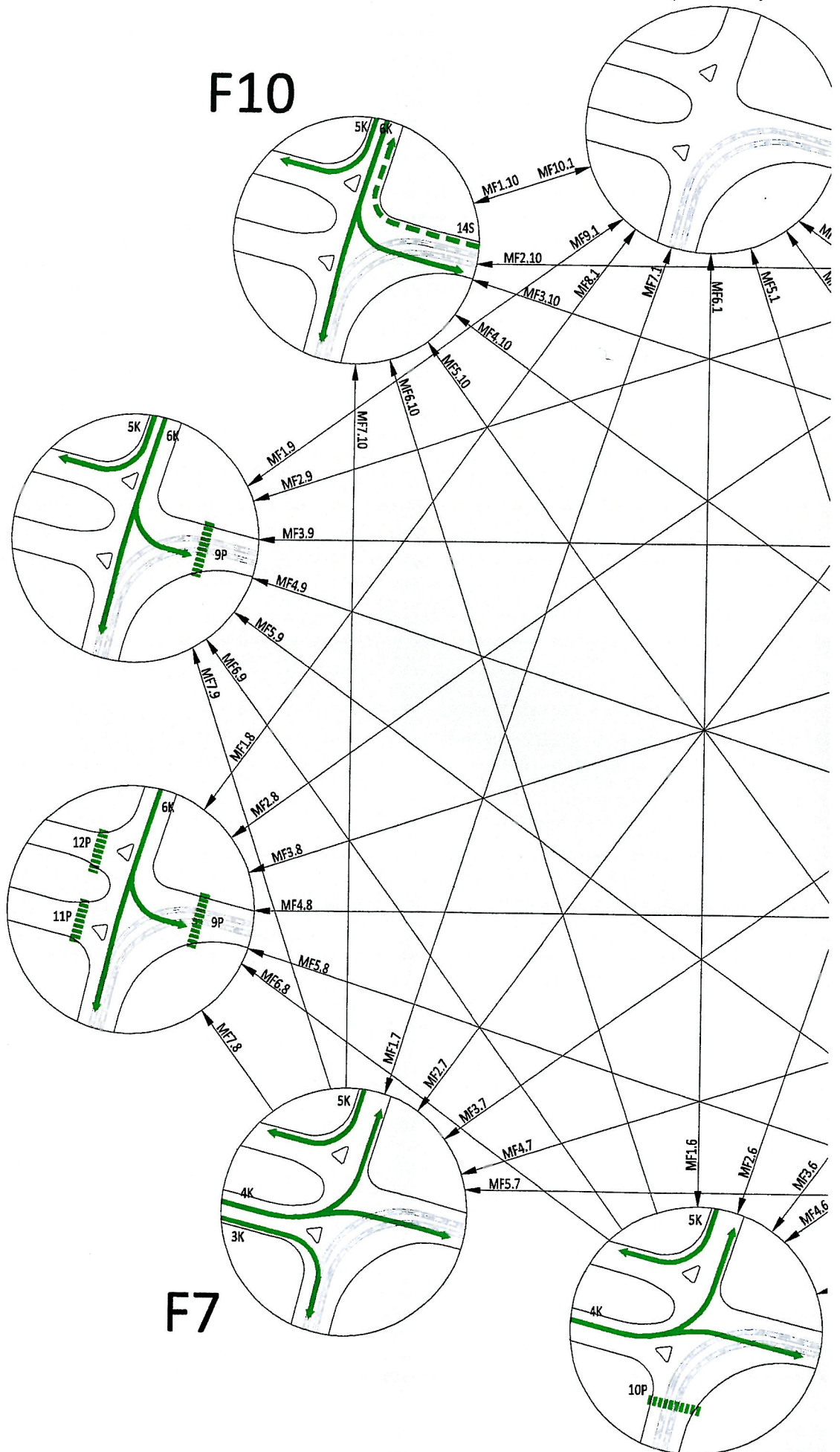
F10

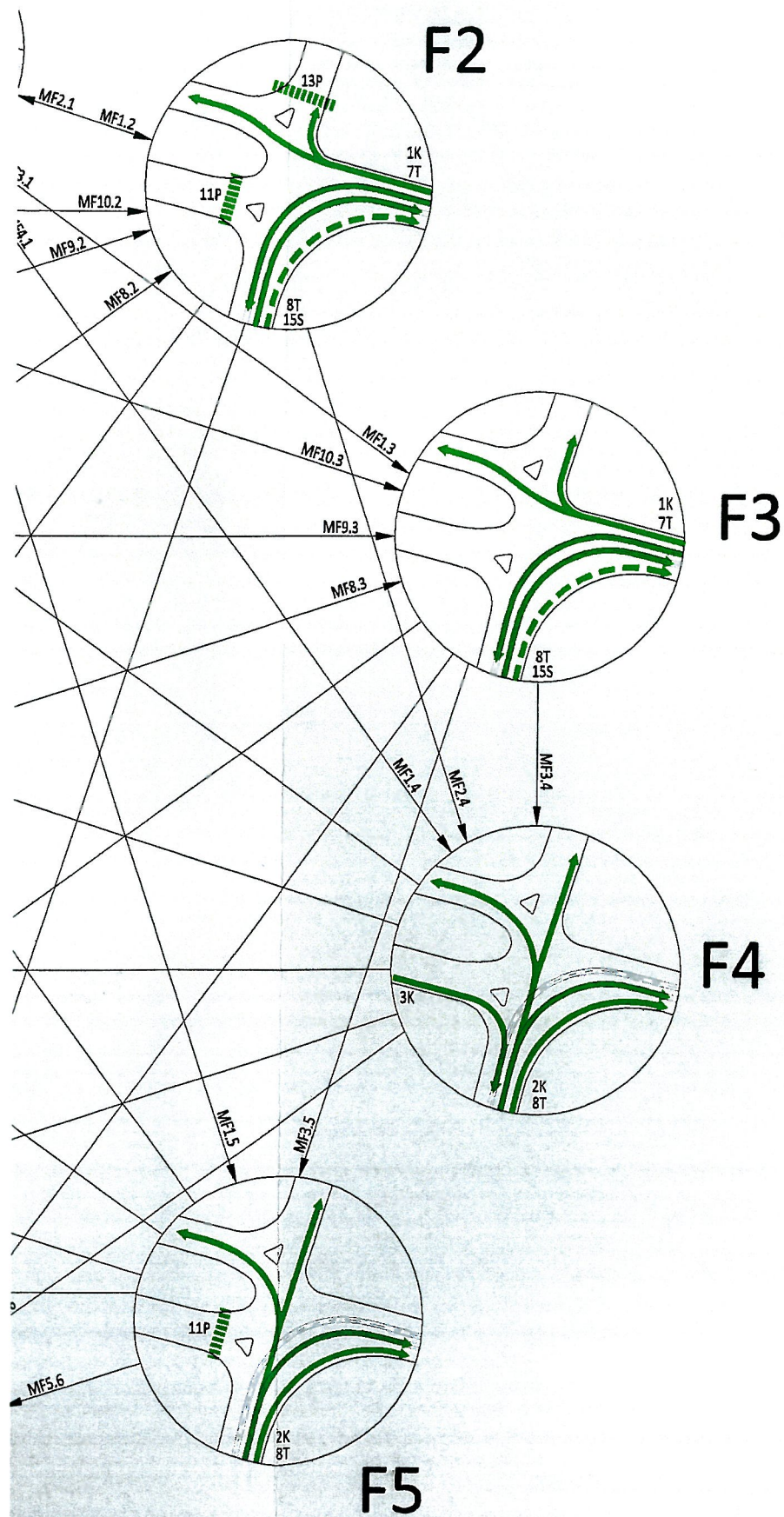
F9

F8

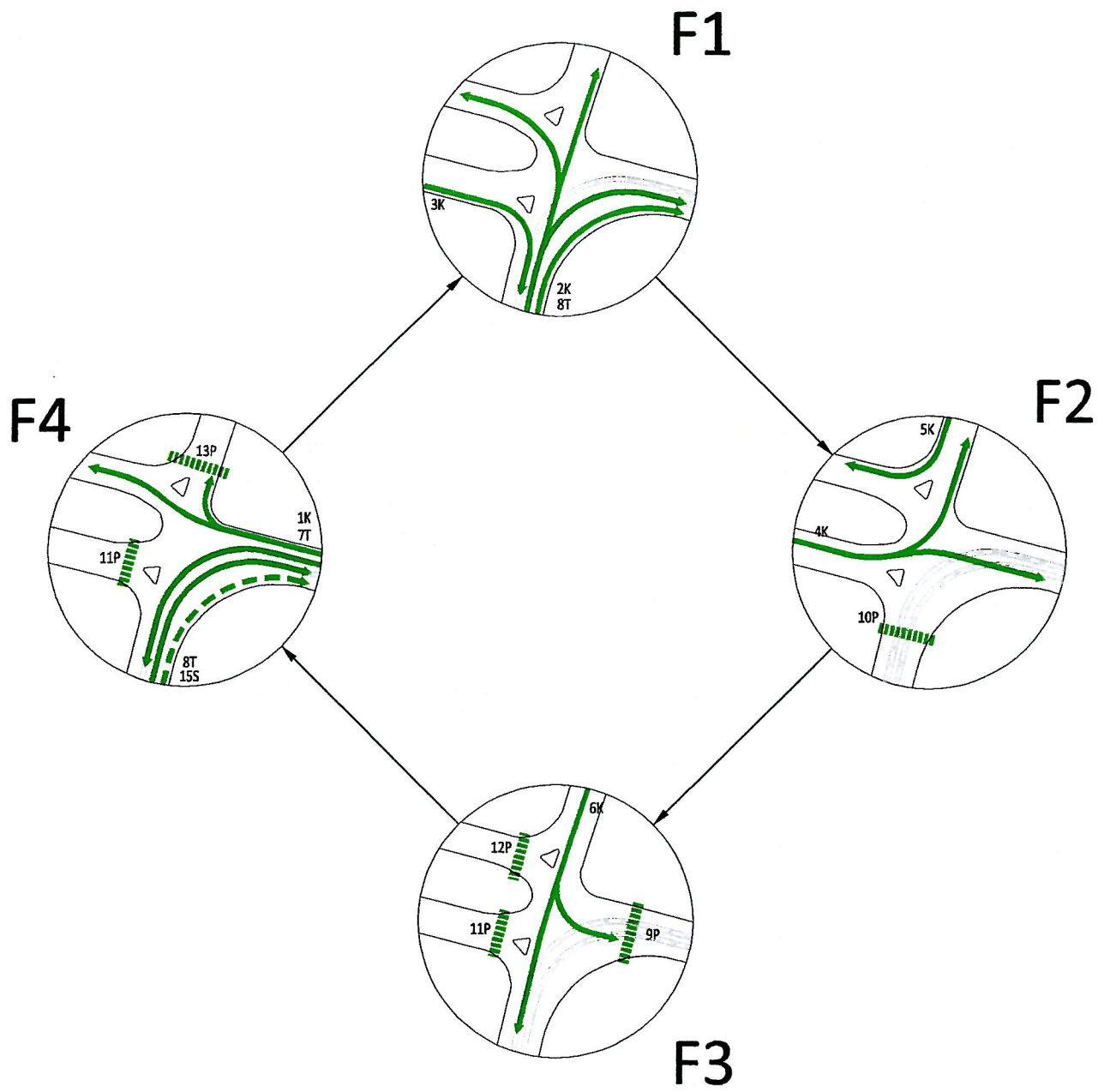
F7

F6



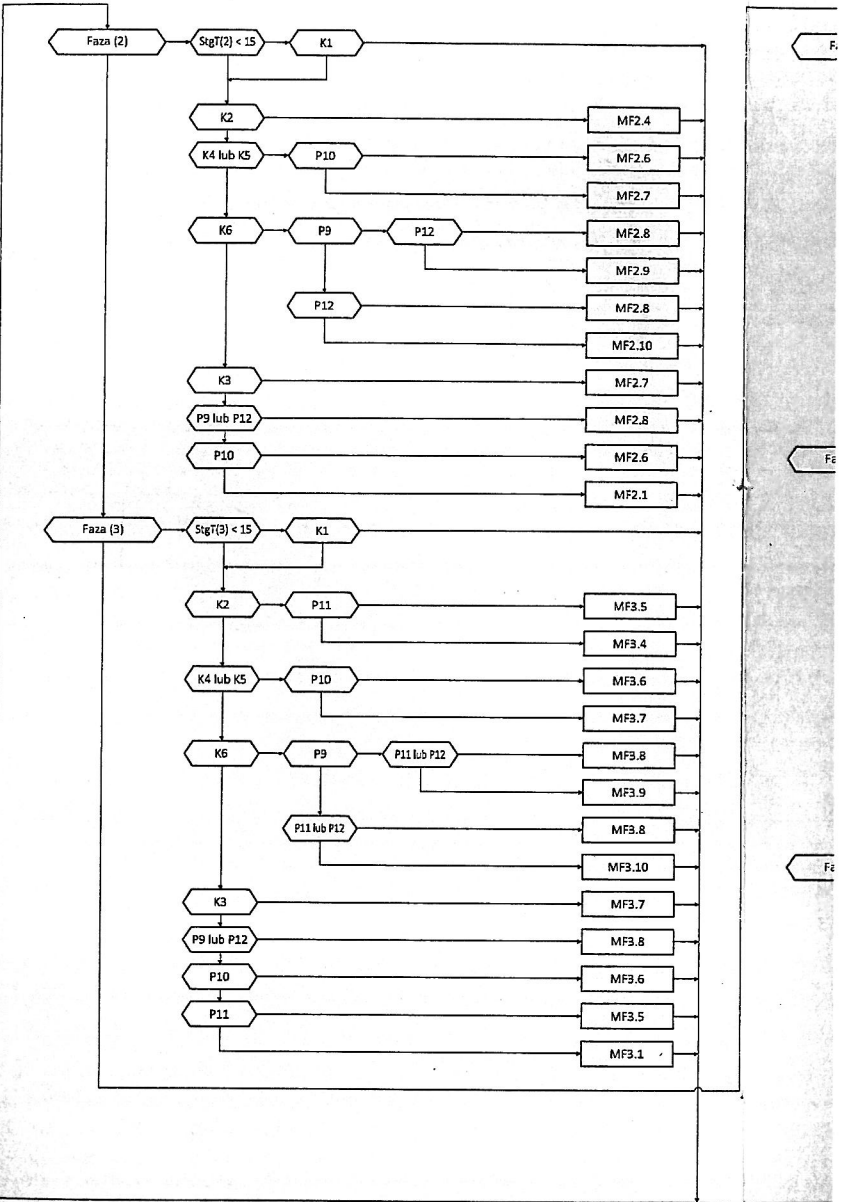
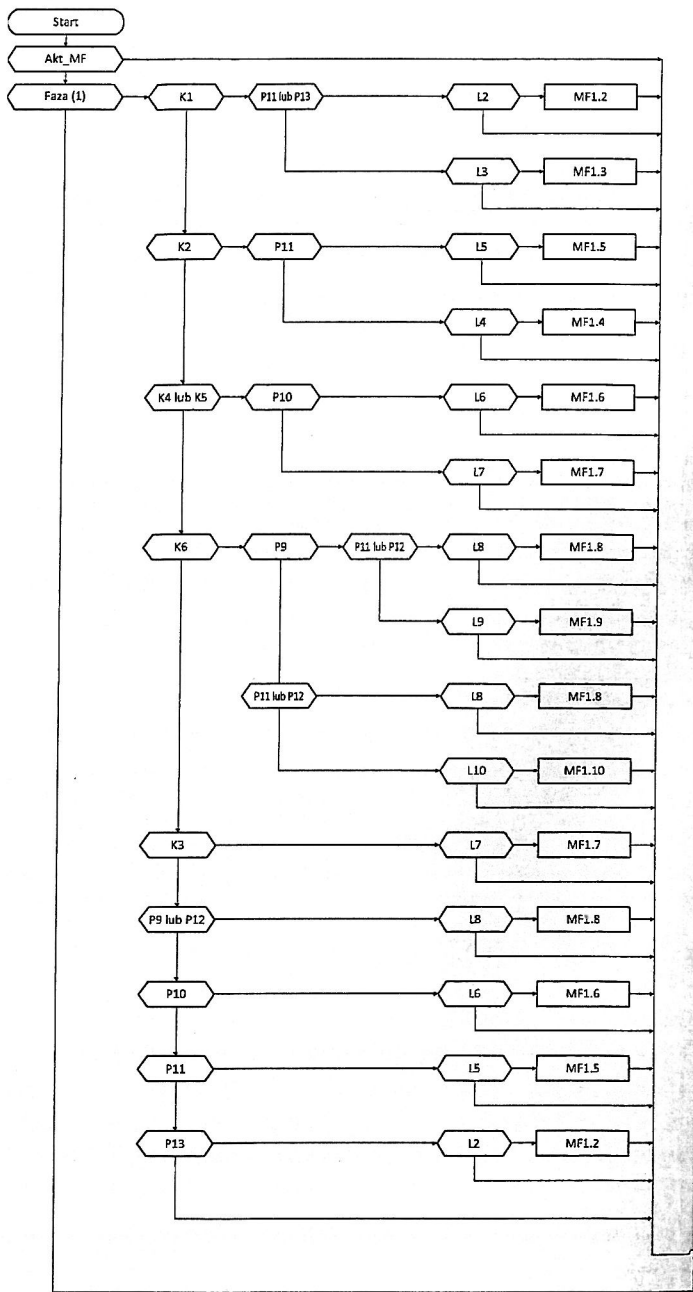


Układ faz



	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					

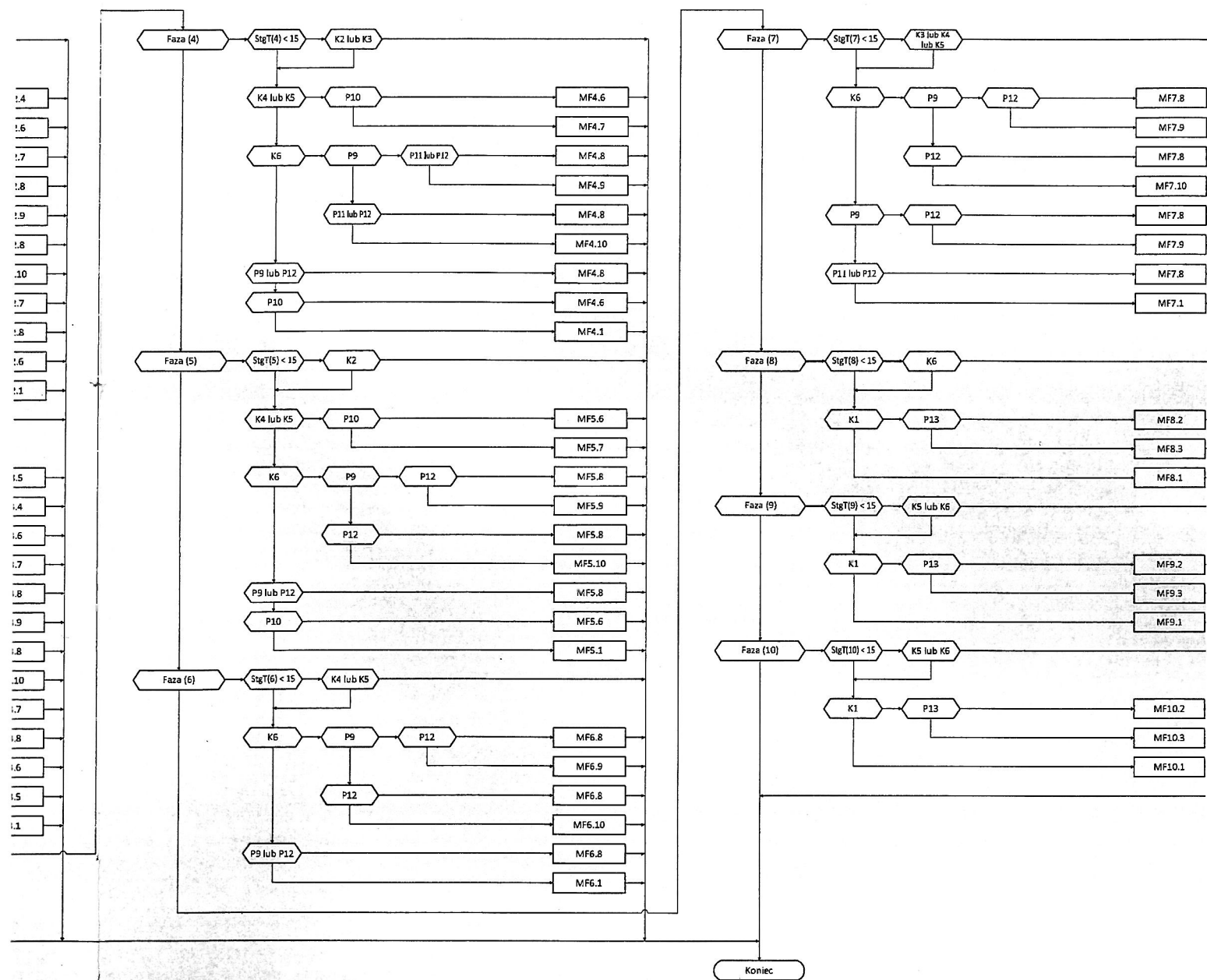
Tabela minimalnych czasów
międzyzielonych



Związki logiczne

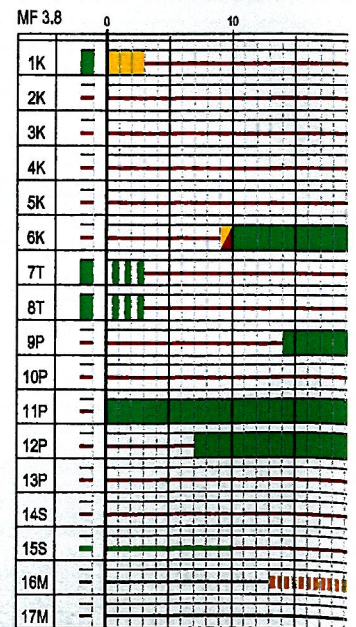
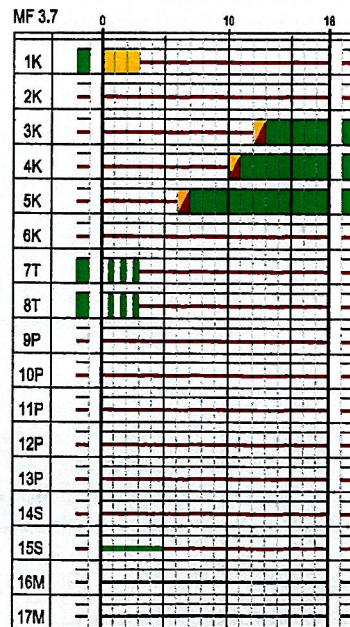
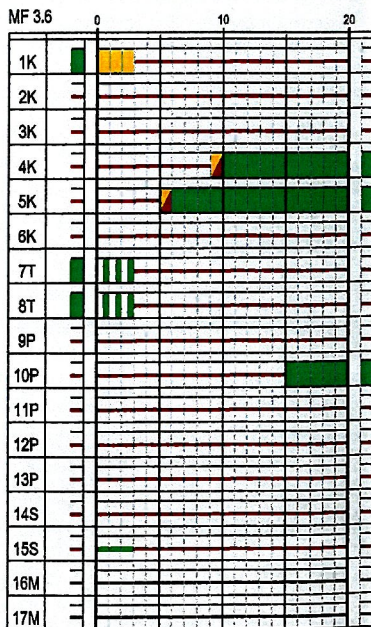
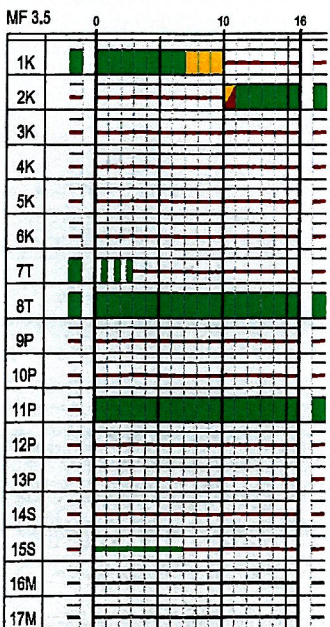
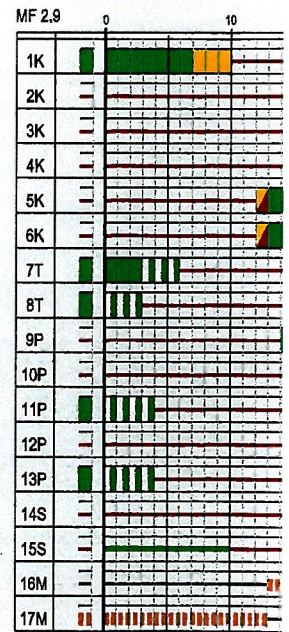
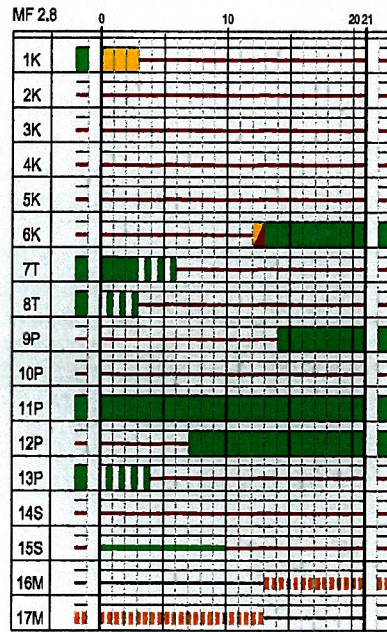
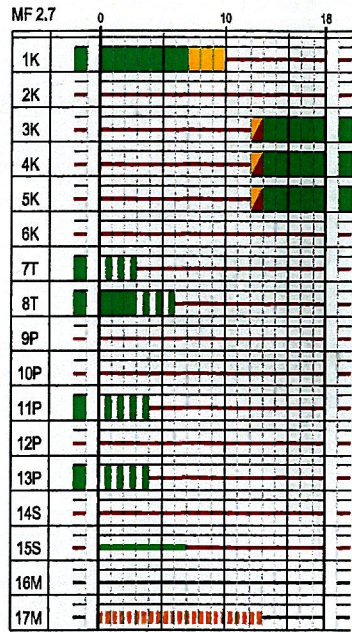
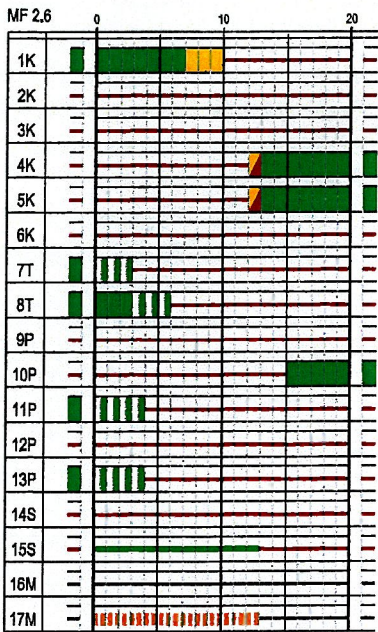
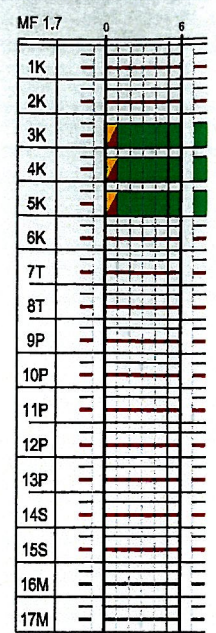
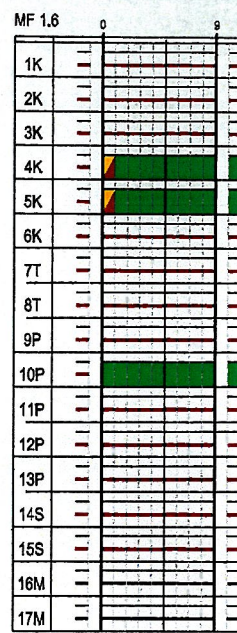
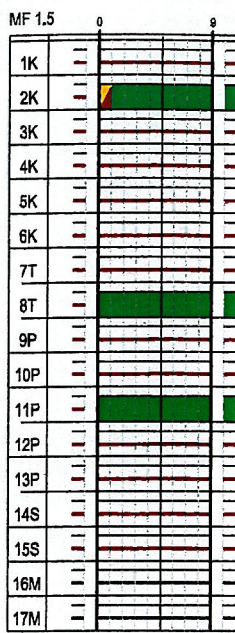
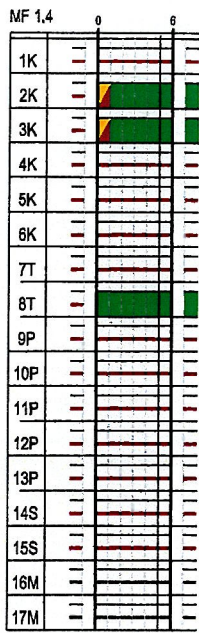
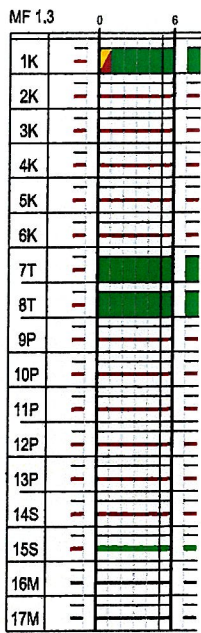
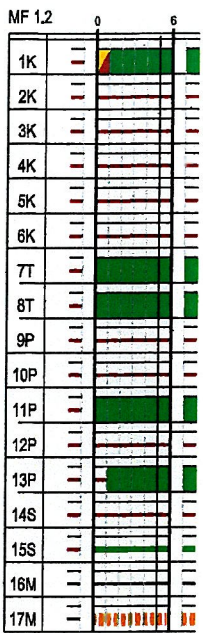
- L2 - Tig(1) or Tig(7) or Tig(8) or Tig(11) or Tig(13) or Tig(15)
- L3 - Tig(1) or Tig(7) or Tig(8) or Tig(15)
- L4 - Tig(2) or Tig(3) or Tig(8)
- L5 - Tig(2) or Tig(8) or Tig(11)
- L6 - Tig(4) or Tig(5) or Tig(10)
- L7 - Tig(3) or Tig(4) or Tig(5)
- L8 - Tig(6) or Tig(9) or Tig(11) or Tig(12)
- L9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

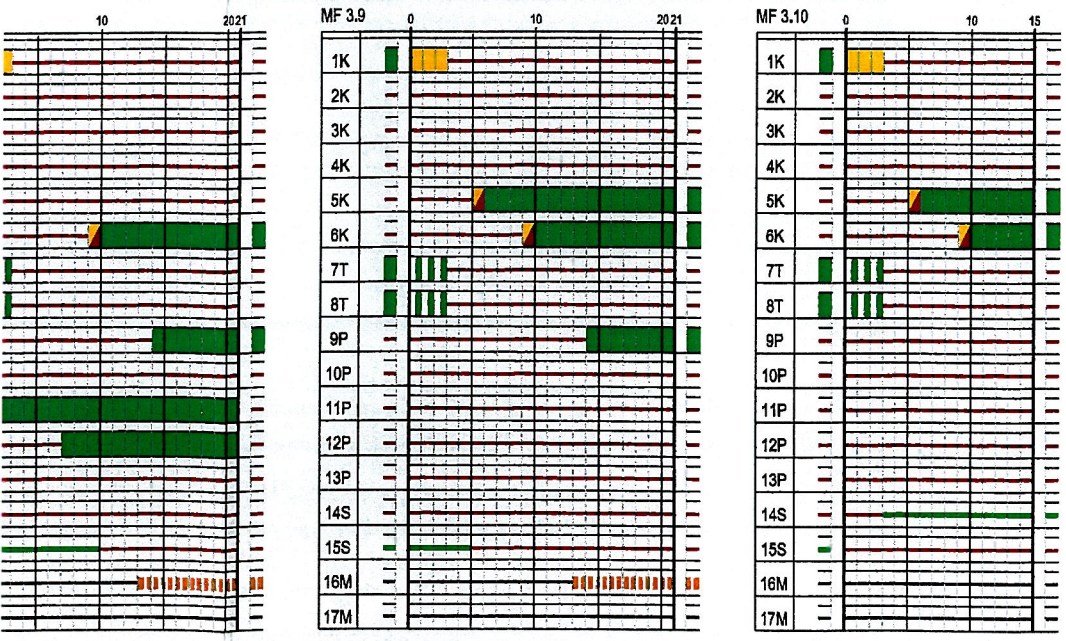
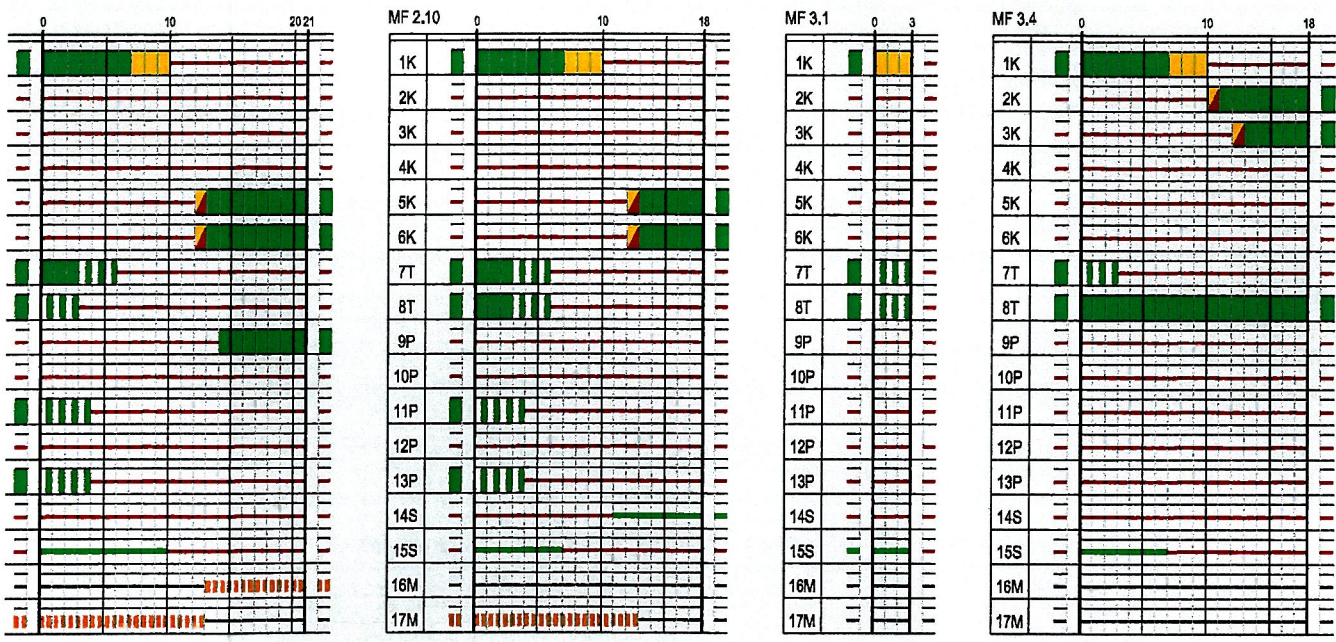
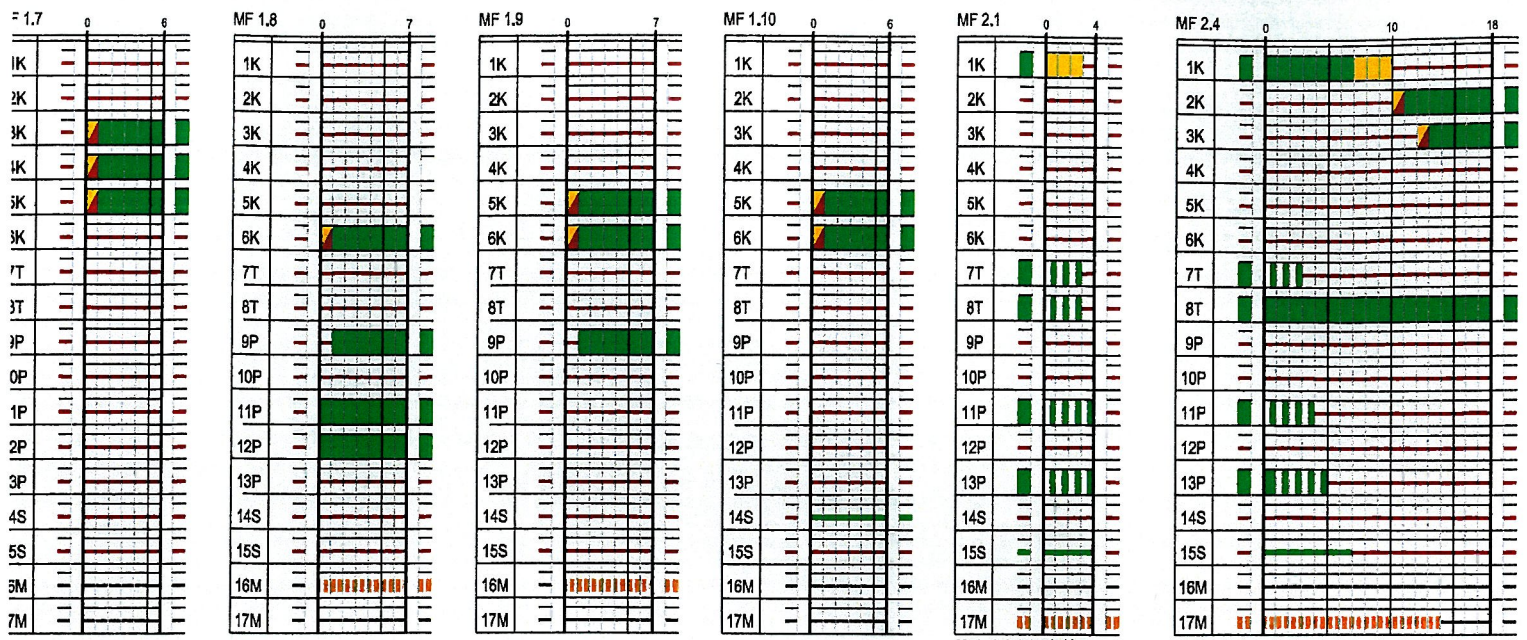
- K1 - Det(D2A1) or Det(D2A2) or Det(D2A3) or Det(D2B1) or Det(D2B2) or Det(D2B3)
- K2 - Det(D3A1) or Det(D3A2) or Det(D3A3) or Det(D3B1) or Det(D3B2) or Det(D3B3)
- K3 - Det(D4A1) or Det(D4A2) or Det(D4A3)
- K4 - Det(D4B1) or Det(D4B2) or Det(D4B3) or Det(D4C1) or Det(D4C2) or Det(D4C3)
- K5 - Det(D1A1) 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)

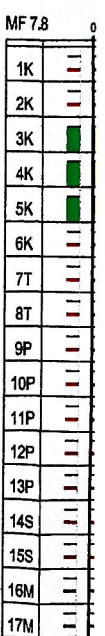
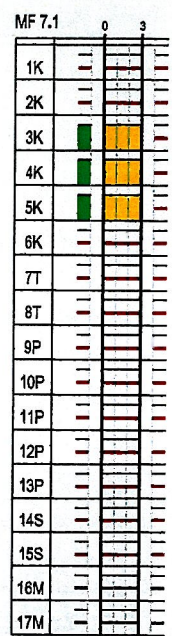
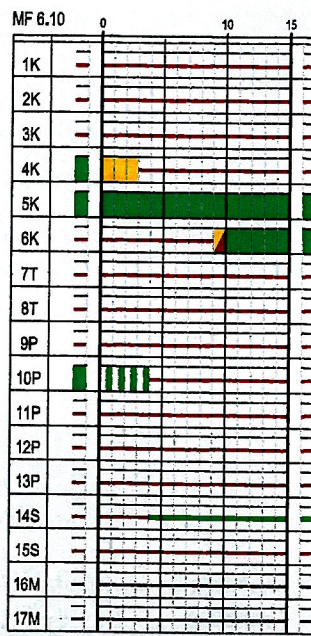
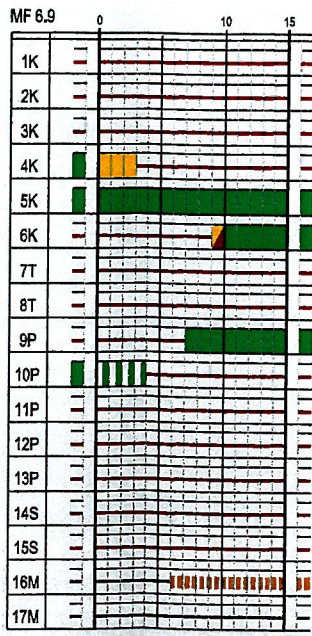
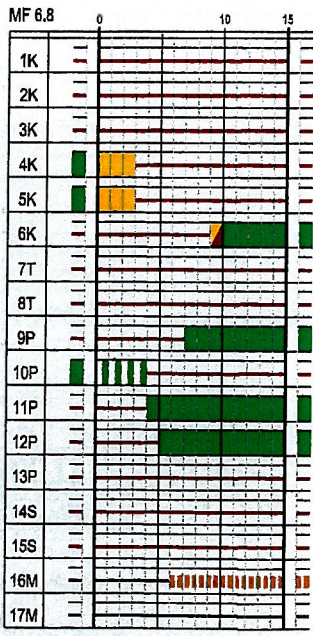
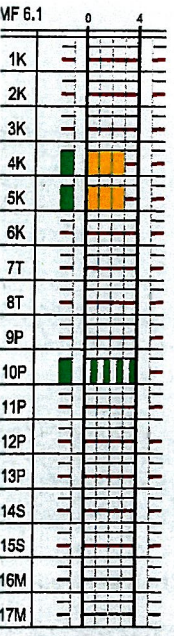
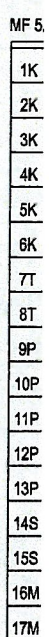
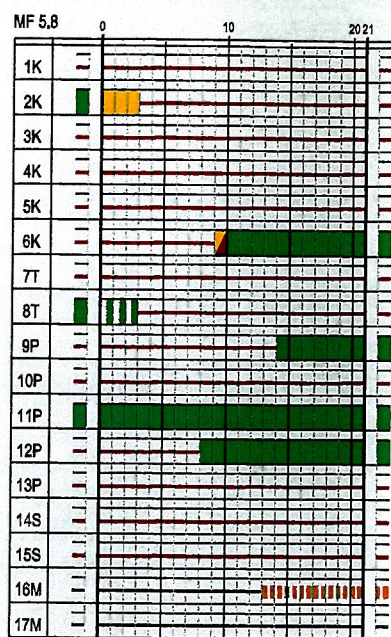
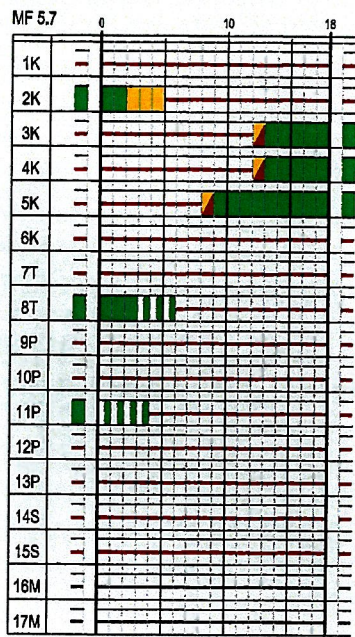
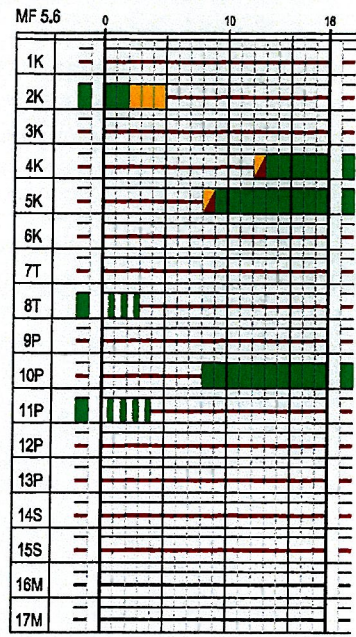
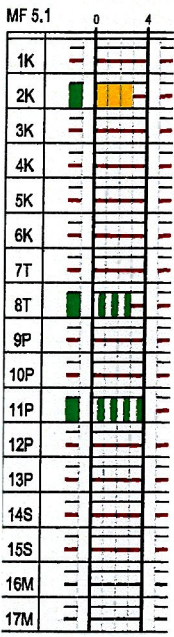
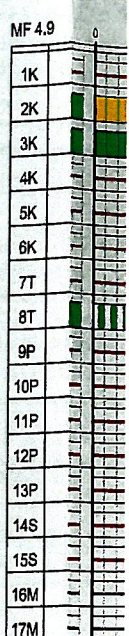
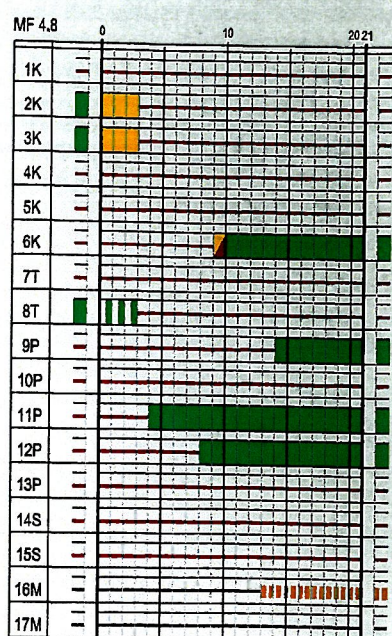
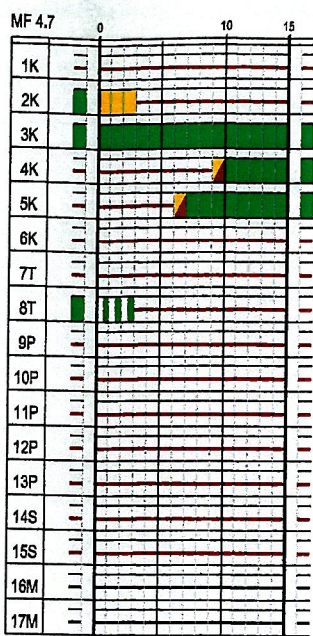
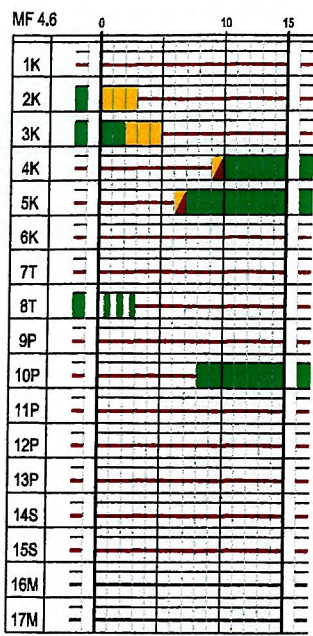
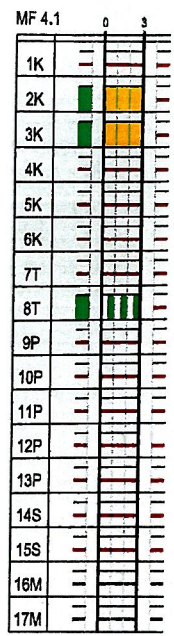


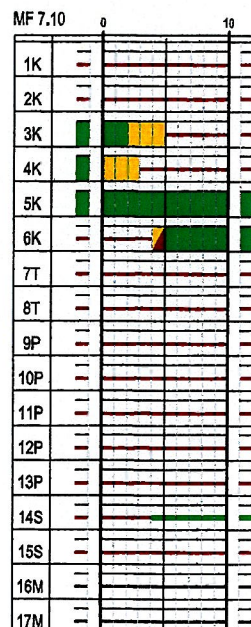
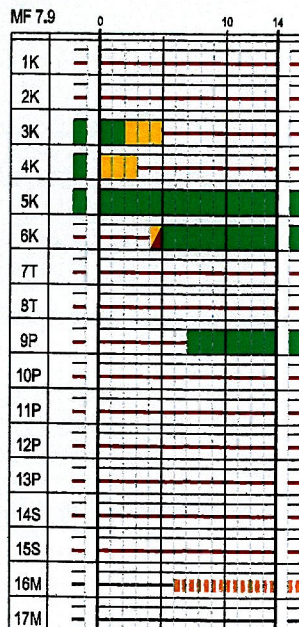
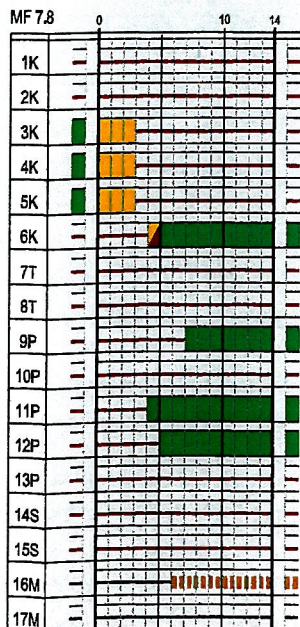
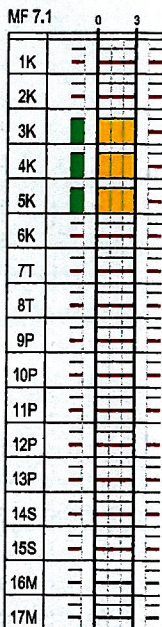
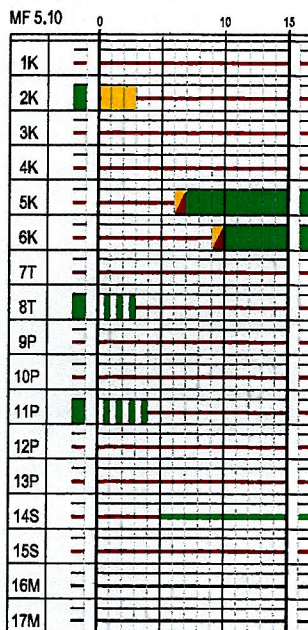
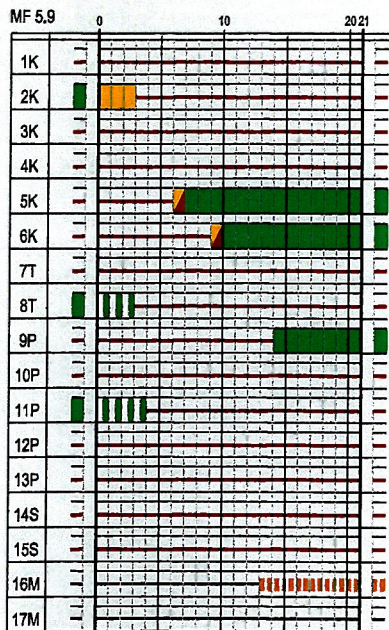
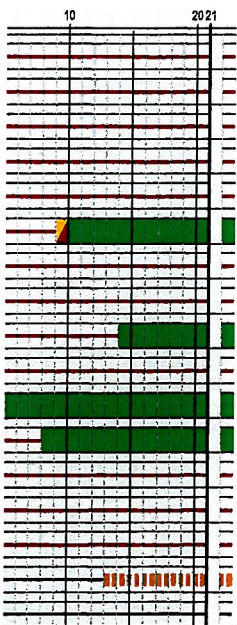
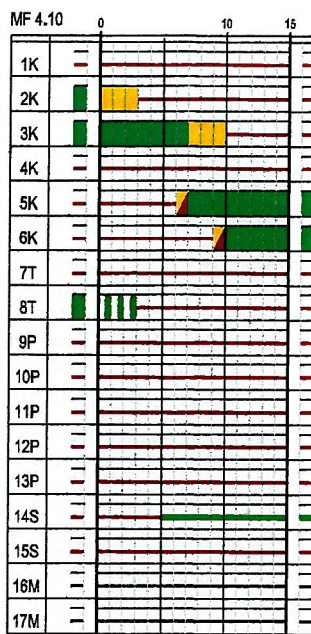
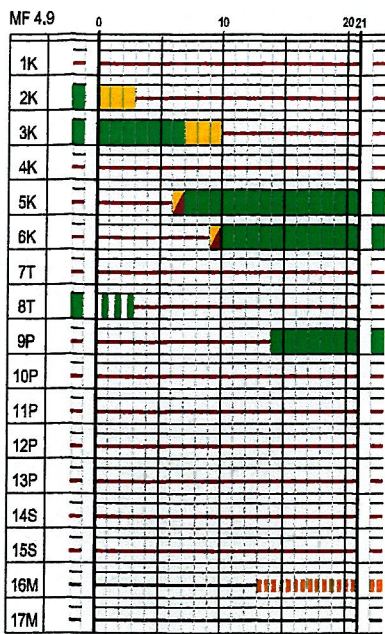
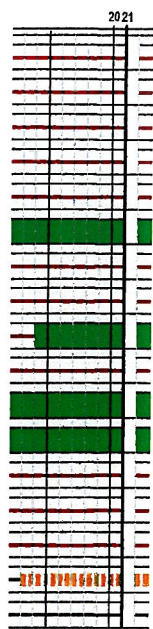
Legenda

- $StgT(x)$ or Det(D2B3) Akt_MF aktywna międzyfaza
- $StgT(x)$ or Det(D3B3) Faza (x) aktywna faza x
- $StgT(x)$ czas trwania fazy x
- $StgT(x)$ czas trwania fazy x
- $StgT(x)$ czas trwania fazy x
- $Tig(x)$ sprawdzenie minimalnego czasu międzyzielonego dla grupy x
- $Det(x)$ sprawdzenie stanu detektora x

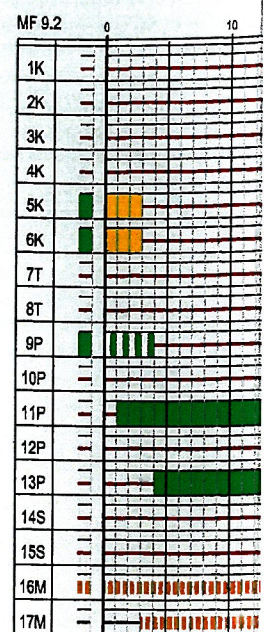
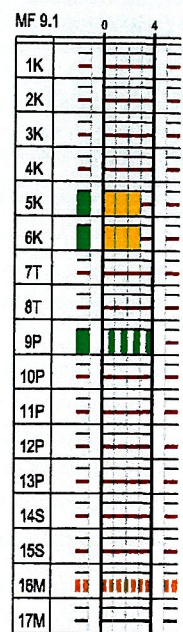
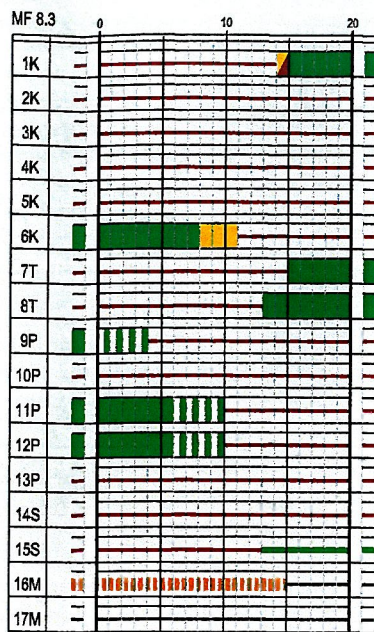
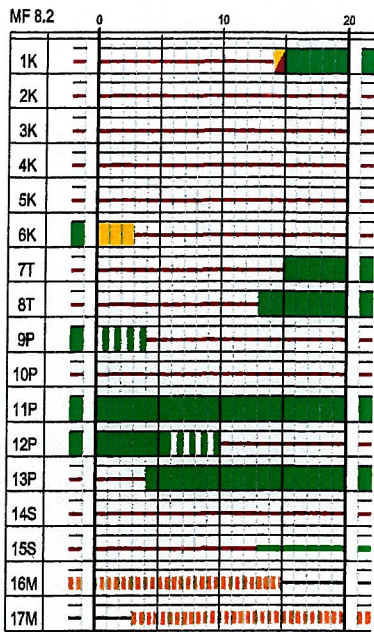
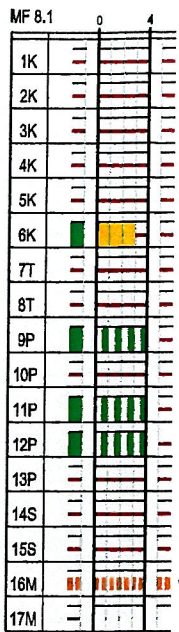




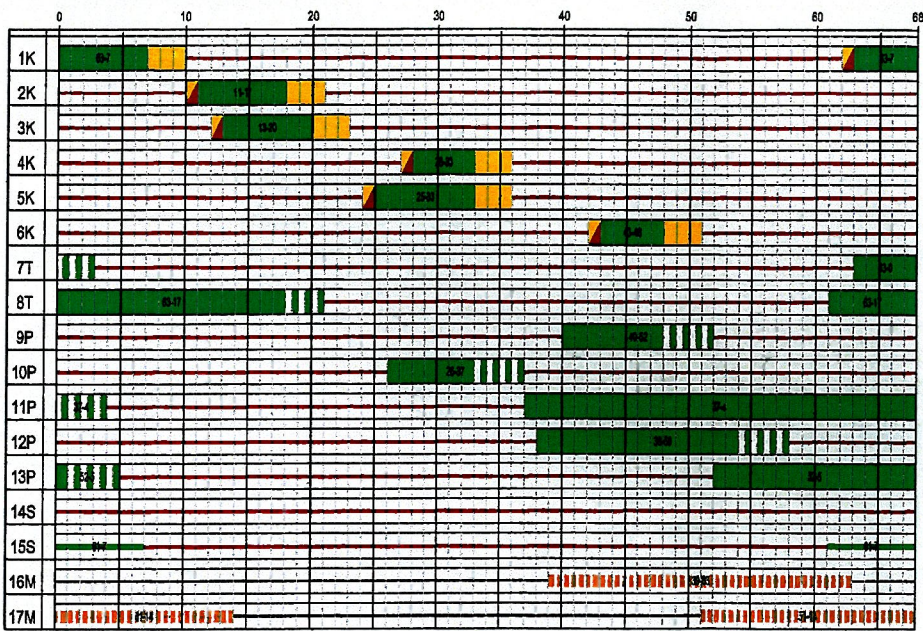




Programy



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



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

