

Inwestor / Zamawiający:

Gmina Miasto Kołobrzeg

ul. Ratuszowa 13

78-100 Kołobrzeg

Jednostka projektowa:

Scott Wilson Ltd. Sp. z o.o.

ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa

Biuro Gdańsk ul. Noakowskiego 3 tel. (058) 552-33-60

Zadanie	Wielobranżowa dokumentacja projektowa w ramach zadania inwestycyjnego: „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i koleje)” Etap I.			
Temat opracowania	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU			
Stadium	PW			
Branża	Inżynieria ruchu			
Nr tomu	I/2/2			
Nr projektu	PL_1194			
Nr umowy	Umowa nr 69/J/2007			
Nr ewid..działek				
Stanowisko	Imię i nazwisko	Numer uprawnień / Specjalność /Numer z Izby Inż. Budownictwa	Data	Podpis
Główny Projektant	mgr inż. Mariusz Szyszkowski	181/Gd/2002 konstrukcyjno-budowlana POM/BO/5827/02	02.2009	
Sprawdzający	mgr inż. Piotr Nykiel	5473/GD/93 Drogi i nawierzchnie lotniskowe POM/BD/3490/01	02.2009	

Egzemplarz nr1.

Gdańsk, luty 2009 r.

SPIS TREŚCI

1.0	WPROWADZENIE.....	3
1.1	PODSTAWA OPRACOWANIA	3
1.2	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
1.3	MATERIAŁY WYJŚCIOWE	5
2.	STAN ISTNIEJĄCY	6
2.1.	STAN ISTNIEJĄCY – UKŁAD DROGOWY I ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
2.2.	RUCH DROGOWY.....	6
3.0	STAN PROJEKTOWANY	7
3.1.	CHARAKTERYSTYKA I ZAKRES INWESTYCJI	7
3.2	ANALIZA POWIĄZANIA PROJEKTOWANEGO CIĄGU ULIC Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI	7
3.3.	PODSTAWOWE PARAMETRY PROJEKTOWE ETAP I.....	8
3.4.	ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE W PLANIE.	8
	UKŁAD DROGOWY.	8
	CHODNIKI I ŚCIEŻKI ROWEROWE.....	9
	OBIEKTY INŻYNIERSKIE.....	10
3.5.	OGRODZENIE TERENU PKP	11
3.6.	SKRZYŻOWANIE Z LINIĄ KOLEJOWĄ.....	11
3.7.	ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	11
4.	DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU	11
4.1	OPIS ROZWIĄZANIA	11
4.2	MATERIAŁY	13
4.3	TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	13
4.0	UZGODNIENIA I OPINIE	
1.	Opinia Urzędu Miasta Kołobrzeg z dnia 12.03.2009 nr pisma K-DR.III.55412/13/1/09	
2.	Opinia GDDKiA o/Szczecin z dnia 22.06.09 nr pisma GDDKiA-o/Sz-Z-2.ami/408/118/P/2009	
3.	Opinia Starostwa Powiatowego w Kołobrzegu z dnia 13.10.2009 nr pisma ST-III-5420-68/09	
4.	Opinia Komendy Powiatowej Policji w Kołobrzegu z dnia 26.10.2009 nr pisma L.dz.RD-111-161/09	
5.0	WYKAZ OZNAKOWANIA	
6.0	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	

SPIS RYSUNKÓW

rys.nr 0.	Plan orientacyjny
rys.nr 1.	Projekt organizacji ruchu - skala 1:500

OPIS TECHNICZNY ETAP I

1.0 WPROWADZENIE

1.1 Podstawa opracowania

Wielobranżową dokumentację techniczną w ramach zadania inwestycyjnego : „Poprawa dostępności do portu w Kołobrzegu od strony lądu (drogi i koleje) ETAP I” wykonano na podstawie umowy nr 69/J/2007 zawartej dnia 1.08.2007 pomiędzy inwestorem - Gminą Miasto Kołobrzeg oraz biurem Scott Wilson Ltd. Spółka z o.o. Oddział w Polsce.

Projekt organizacji ruchu wykonano zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji dnia 31 lipca 2002, w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 ,poz.1393)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. , w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz.U. nr 220, poz 2181)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177,poz.1729)

1.2 Cel i zakres opracowania

Niniejsza dokumentacja obejmuje Projekt organizacji ruchu nowoprojektowanej ulicy od skrzyżowania z ul. Portową do skrzyżowania z ul. Solną , Warzelniczą i Zygmuntofską wraz z projektem nowego mostu nad rzeką Parsętą i projektem przebudowy przejazdu kolejowego oraz odcinek ulicy Solnej między istniejącymi mostami nad rzeką Parsętą i Kanałem Drzewnym.

Projektowana inwestycja obejmuje budowę nowego układu drogowego ulic wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi, oświetleniem, odwodnieniem i przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

Celem inwestycji jest wykonanie nowego połączenia drogowego terenu portu , wpływającego na odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego miasta Kołobrzegu .

Budowa przedmiotowej drogi wpłynie korzystnie na układ drogowy miasta Kołobrzegu , poprzez stworzenie początku (Etap I) alternatywnej trasy, łączącej port przez drogę wojewódzką nr 102 (ul. 6 Dywizji Piechoty) z drogą krajową nr 11 i wojewódzką nr 163 odciążającą centrum Kołobrzegu . Nowoprojektowana ulica będzie zatem pełniła ważną rolę drogi dojazdowej do poru i jego okolic.

Projektowana ulica powinna zapewniać swobodną komunikację z terenami portowymi pojazdów ponadgabarytowych – transport ponadwymiarowych elementów konstrukcyjnych (np. części śmigieł elektrowni wiatrowych) na specjalnych platformach przewozowych .

Niniejsze opracowanie projektowe obejmuje:

- budowę nowego przebiegu ulicy na odcinku od ul. Portowej do skrzyżowania ulic Warzelniczej , Solnej , Zygmuntowskiej ,
- budowę mostu drogowego nad rzeką Parsętą ,
- przebudowę przejazdu kolejowego jednotorowego ze zmianą jego kategorii
- przebudowę skrzyżowania ulic Warzelniczej , Solnej , Zygmuntowskiej
- przebudowę odcinka ulicy Solnej między istniejącym mostem nad rzeką Parsętą a istniejącym mostem nad Kanałem Drzewnym

W ramach inwestycji Etapu I przewiduje się wykonanie następujących zasadniczych robót budowlanych:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia ulicy,
- wycinkę istniejącego drzewostanu, kolidującego z planowaną inwestycją,
- wykonanie robót ziemnych – zdjęcie warstwy gleby i humusu, wykonanie wykopów, budowę nasypów,
- wykonanie robót rozbiórkowych dotyczących nawierzchni drogowych,
- wykonanie robót rozbiórkowych dotyczących obiektów budowlanych kolidujących z planowaną inwestycją oraz ogrodzeń i wiat,
- budowę murów oporowych,
- budowę mostu nad rzeką Parsętą ,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni jezdni, chodników i ścieżek rowerowych,

- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- wykonanie zieleni izolacyjnej,
- budowę kanalizacji deszczowej ,
- przebudowę sieci infrastruktury technicznej, kolidującej z projektowaną drogą (sieci wodociągowe, gazowe, ciepłownicze, elektroenergetyczne, telekomunikacyjne).

1.3 Materiały wyjściowe

1. Mapa syt.-wys. z uzbrojeniem terenu do celów projektowych, w skali 1:500 wykonana przez Przedsiębiorstwo Usług Geodezyjnych i Kartograficznych ul. Norwida , Choszczno w wersji graficznej i numerycznej, aktualna na dzień 22.10.2007
2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego nrB.7331-2/08 z dnia 31.10.2008 .
3. Inwentaryzacja i wizja lokalna w terenie .
4. Ustalenia , notatki z Inwestorem
5. Studium komunikacyjne miasta Kołobrzeg - wykonane przez Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe Cejrowski & Krych Poznań 2005
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr43,poz.430)
7. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji dnia 31 lipca 2002, w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 ,poz.1393)
8. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. , w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz.U. nr 220, poz 2181)
9. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177,poz.1729)

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Stan istniejący – układ drogowy i zagospodarowanie terenu

W stanie istniejącym ruch drogowy, jaki przejmie projektowana ulica odbywa się przez układ ulic: Solna – Portowa . Ulice te nie są przystosowane do prowadzenia ruchu o tak dużym natężeniu oraz nie są dostosowane do prowadzenia ruchu ciężkiego.

Odcinek trasy – Etap I – teren przewidziany pod inwestycję jest terenem o bardzo mało zróżnicowanej rzeźbie oraz pokryty jest w znacznym stopniu roślinnością. Odcinek od skrzyżowania z ul. Portową do mostu nad rzeką Parsętą przechodzi przez teren portu – utwardzony plac składowy . Po lewej stronie projektowanej trasy znajduje się ul. Szkolna wraz z przylegającą do niej szkołą . Szkoła posiada na zapleczu tereny sportowe – boiska wielofunkcyjne oraz bieżnie o sztucznej nawierzchni . Odcinek od mostu do skrzyżowania z ulicami Warzelniczą , Solną i Zygmuntofską przechodzi przez tereny zielone – zaplecze portu jachtowego oraz istniejące ogródki działkowe .

Przed skrzyżowaniem z ulicami Warzelniczą , Solną i Zygmuntofską znajduje się jednotorowa linia kolejowa relacji Kołobrzeg – Goleniów . Przejazd kolejowy kategorii D (bez zapór) znajduje się w ciągu ulicy Warzelniczej . Linia kolejowa jest równoległa do ulicy Solnej i przebiega w niewielkiej od niej odległości . Ulica Solna na odcinku między mostami nad rzeką Parsętą i kanałem Drzewnym jest ulicą jedno jezdniową o dwóch pasach ruchu o szerokości 7,2 – 7,5 m. Posiada chodnik jednostronny o szerokości 2,5 - 2,7 m – na odcinku od mostu nad rzeką Parsętą do skrzyżowania ulic Warzelniczej , Solnej , Zygmuntofskiej oddzielony od jezdni pasem zieleni o szerokości 1,8 m , na odcinku od w/w skrzyżowania do mostu nad kanałem Drzewnym przylegający do jezdni .

2.2. Ruch drogowy

Dla określenia obciążenia ruchem projektowanego układu drogowego posłużono się analizą komunikacyjną, opracowaną w Studium komunikacyjne miasta Kołobrzeg - wykonane przez Biuro Inżynierii Transportu Pracownię Projektowe Cejrowski & Krych Poznań oraz dodatkowymi danymi uzyskanymi od autorów Studium .

Na podstawie danych i analizy komunikacyjnej średnio dobowe natężenie ruchu w roku 2007 na odcinku ul. Solnej wynosiło :

samochody osobowe – 8485 poj./24h

samochody dostawcze – 1151 poj./24h

samochody ciężarowe – 308 poj./24h

Łącznie - 9944 poj./24h

3.0 STAN PROJEKTOWANY

3.1. Charakterystyka i zakres inwestycji

Celem inwestycji - Etap I - jest budowa nowego połączenia drogowego, stanowiącego połączenie portu w Kołobrzegu z ul. Solną w miejscu istniejącego skrzyżowania ulic Solnej , Warzelniczej i Zygmuntowskiej omijającego centrum miasta.

Budowa nowej ulicy spowoduje znaczne odciążenie centrum miasta a zwłaszcza ulic Portowej i I Armii Wojska Polskiego .

3.2 Analiza powiązania projektowanego ciągu ulic z innymi drogami publicznymi

Celem całości inwestycji ETAP I i II jest budowa nowego połączenia drogowego, stanowiącego połączenie portu w Kołobrzegu przez ul. Solną ,Żurawią i Toruńską z zewnętrznym układem komunikacyjnym – przez ul. 6 Dywizji Piechoty (DW nr 102) z DW nr 163 i DK nr 11 (ETAP III).

Projektowany ciąg ulic w ramach I i II ETAPU stanowi połączenie ul. 6 Dywizji Piechoty z portem w Kołobrzegu .

Poprzez skrzyżowanie skanalizowane (docelowo typu duże rondo na ulicy 6 Dywizji Piechoty – w ramach III etapu inwestycji) ulica Nowoprojektowana posiadać będzie połączenie z drogą wojewódzką nr 102.

Na węźle Toruńska ulice objęte projektem posiadać będą połączenie z drogą powiatową do Grzybowa i Dźwirzyna

Reasumując budowa nowych ciągów ulic między portem w Kołobrzegu a 6 Dywizji Piechoty stanowić będzie I i II etap budowy obwodnicy Kołobrzegu i spowoduje znaczne odciążenie centrum miasta a zwłaszcza ulic z centrum w kierunku Grzybowa oraz zdecydowanie poprawi warunki dojazdu do portu .

Na projektowanym ciągu ulic występują skrzyżowania z ulicami :

- Portową ,
- Warzelniczą , Zygmuntowska

Na podstawie analizy komunikacyjnej obciążenia ruchem ul. Solnej kształtują się następująco :

- rok 2007 – 9944 poj./24h
- rok 2010 – 16622 poj./24h
- rok 2015 – 30362 poj./24h

3.3. Podstawowe parametry projektowe Etap I

Przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne:

- odcinek od skrzyżowania z ulicą Portową do nowoprojektowanego mostu na Parsęcie

- Klasa drogi - ulica zbiorcza Z 1/2
- Prędkość projektowa - $V_p = 40$ km/h
- Prędkość miarodajna (dla klasy Z) - $V_m = 40$ km/h
- Szerokość jezdni - 7,0m
- Szerokość obustronnych chodników - 2,0m
- Szerokość lewostronnej dwukierunkowej ścieżki rowerowej - 2,5 m
- Kategoria ruchu - KR 5

- odcinek od nowoprojektowanego mostu na Parsęcie do skrzyżowania ulic Solna, Zygmuntowska , Warzełnicza oraz ul. Solna :

- Klasa drogi - ulica główna G 1/2
- Prędkość projektowa - $V_p = 50$ km/h
- Prędkość miarodajna - $V_m = 70$ km/h
- Szerokość jezdni - 7,0m
- Kategoria ruchu - KR 5

3.4. Rozwiązanie projektowe w planie.

UKŁAD DROGOWY.

Projekt przebiegu projektowanej ulicy obejmuje :

- początek projektowanej trasy - remont istniejącego skrzyżowania ulic Portowej , Szkolnej i Mickiewicza ,
- odcinek od skrzyżowania ul. Portowej do nowoprojektowanego mostu nad rzeką Parsętą ,

- odcinek od nowoprojektowanego mostu do skrzyżowania z ul. Warzelniczą , Solną i Zygmuntowską

- odcinek ulicy Solnej między mostem nad rzeką Parsętą a mostem nad Kanalem Drzewnym

Początek projektu ulicy – dojazdu do portu - założono na skrzyżowaniu ulic Portowa , Szkolna i Mickiewicza

W rozwiązaniu w planie zastosowano łuki poziome o następujących promieniach: 60, 65 i 110 m z obustronnymi krzywymi przejściowymi .

Zaprojektowano dwustronne pochylenia poprzeczne każdej z jezdni o wartości 2%.

Przechyłki na łukach zaprojektowano :

- na łukach R=60m – 4%, R=65m – 4% , R-110m – 2%

W ramach przedmiotowej dokumentacji zaprojektowano również skrzyżowania:

- **ul. Szkolna , Portowa , Mickiewicza** – remont skrzyżowania z korektą łuków wyokrąglających ,

- **skrzyżowanie (przejazd) z linią kolejową** – zmiana kategorii przejazdu z D na B ,

- **ul. Warzelnicza , Solna , Zygmuntowska** – przebudowa skrzyżowania – jako skrzyżowanie skanalizowane z wydzielonymi pasami prawo i lewo-skrętów i sterowane sygnalizacją świetlną,

W ramach zadania zaprojektowano również przebudowę ul. Solnej na długości 260 m oraz przebudowę ul. Zygmuntowskiej na długości ok. 60 m .

Przebudowie ulega też wylot ul. Warzelniczej w kierunku skrzyżowania z ul. Solną : ul. Warzelnicza będzie łączyć się z ulicą nowoprojektowaną ..

Pasy ruchu na ulicy Solnej zaprojektowano o szerokości 3,5m , pasy ruchu dla skrętu w lewo o szerokości 3,0 m .

Ulica Solna na długości odcinka Etapu I jest ograniczona z lewej strony terenami kolejowymi – bliskim sąsiedztwem linii kolejowej .

Projektowany układ drogowy- zaprojektowana geometria pozioma i pionowa, umożliwi przejazd pojazdów nie normatywnych do portu Transport taki odbywać się będzie musiał w warunkach specjalnych – eskorta pilota i pod nadzorem policji.

CHODNIKI I ŚCIEŻKI ROWEROWE.

Wzdłuż ulic nowoprojektowanej i Solnej , zaprojektowano jednostronną dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości 2,5m oraz obustronny chodnik dla pieszych o szerokości 2,0m .

OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Projektuje się następujące obiekty inżynierskie:

- most nad rzeką Parsętą ,
- estakady na dojazdach do mostu,
- mury oporowe (dojazdy do mostu),
- ekran akustyczny

Most nad rzeką Parsętą w ciągu nowoprojektowanej jezdni w Kołobrzegu, przecięcie osi obiektu z osią rzeki 55o.

Układ statyczny mostu stanowi jednoprzęsłowy łuk stalowy o rozpiętości w osiach podpór 104,5m. Konstrukcję łuku stanowią 2 skrzynki stalowe, płaszczyzna łuków nachylona jest pod kątem 80o. Pomost zaprojektowano jako ruszt stalowy zespolony z płytą żelbetową.

Ogólne gabaryty mostu :

- | | |
|------------------------------------------|-----------------------------------|
| - długość całkowita w osiach podparć | 104,50m |
| - szerokość całkowita płyty obiektu | 16,5m |
| - szerokość jezdni na obiekcie | $0,5+2\times 3,5+0,5=7,0\text{m}$ |
| - spadek poprzeczny daszkowy | 2% |
| - chodnik ze spadkiem w stronę jezdni 3% | 2m+4,50m |

Most został wyposażony na krawędziach w balustradę stalową, a przy krawędziach jezdni w barierę energochłonną sztywną typu SP06.

Estakada E1,E2

Układ statyczny estakad stanowi wieloprzęsłowa belka żelbetowa.

Ogólne gabaryty estakad:

- | | |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| - szerokość całkowita płyty obiektu | 16,5m |
| - szerokość jezdni na obiekcie | $0,5+2\times 3,5+0,5=7,0\text{m}$ |
| - spadek poprzeczny daszkowy i zmienny | 2% |
| - chodniki ścieżka rowerowa ze spadkiem w stronę jezdni 3% | 2m+4,50m |

Wiadukt został wyposażony na krawędziach w balustradę stalową, a przy krawędziach jezdni w barierę energochłonną sztywną typu SP06. Od strony ścieżki rowerowej na belce gzymsowej umieszczono ekran akustyczny wysokości 4m.

Szczegółowe rozwiązania projektowe przedstawiono w odrębnych opracowaniach branży konstrukcyjnej.

3.5. Ogrodzenie terenu PKP

Zgodnie ze warunkami PKP projektuje się ogrodzenie terenu PKP w postaci ogrodzenia z siatki stalowej rozpiętej na słupkach stalowych mocowanych do projektowanego muru oporowego, bądź też na słupkach stalowych, mocowanych do fundamentów żelbetowych osadzanych w gruncie.

3.6. Skrzyżowanie z linią kolejową.

Projekt przebudowa skrzyżowania projektowanej ulicy z linią kolejową Kołobrzeg – Goleniów stanowi odrębne opracowanie .

W założeniu przyjęto zmianę kategorii przejazdu z D (zwykle bez zapór i sygnalizacji świetlnej) na B (z zaporami) . Dodatkowo możliwość przejazdu przez przejazd kolejowy jest zsynchronizowana z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu ulic Solna, Zygmuntowska i nowoprojektowana .

3.7. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Zaprojektowano jako elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- bariery energochłonne SP09, SP06
- balustrady, poręcze
- słupki przeszkodowe

Lokalizację w/w elementów przedstawiono na rysunku planu sytuacyjnego.

4. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

4.1 Opis rozwiązania

Na projektowanym odcinku Etapu I, pomiędzy ul. Portową a Solną na nowo projektowanym moście wprowadzono ograniczenie prędkości do 40km/h. Ograniczenie to wynika z geometrii poziomej projektowanej trasy – łuki poziome R=60 i R=65m.

Projektowany układ drogowy- zaprojektowana geometria pozioma i pionowa, umożliwi przejazd pojazdów nie normatywnych do portu Transport taki odbywać się będzie musiał w warunkach specjalnych – eskorta pilota i pod nadzorem policji.

W zakresie **oznakowanie pionowego** przewidziano znaki ostrzegawcze, zakazu, nakazu, informacyjne, znaki kierunku, tablice drogowskazowe oraz tabliczki do znaków drogowych, natomiast w zakresie **oznakowania poziomego** przewidziano znaki podłużne i poprzeczne oraz uzupełniające.

Dodatkowo wprowadzono urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w zakresie którego przewidziano:

- bariery ochronne SP-09, SP06
- balustrady i poręcze zabezpieczające ruch pieszych
- słupki przeszkodowe

Oznakowanie ma na celu zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa ruchu poprzez wcześniejsze przekazywanie użytkownikowi informacji dotyczących usprawnienia ruchu pojazdów i ułatwienia korzystania z drogi.

Niniejszy Projekt organizacji ruchu zakłada przełożenie dojazdu do drogi krajowej nr 11 z ominięciem Centrum miasta , poprzez nowo wybudowany układ drogowy. Na tablicach drogowskazowych ustawionych w rejonie skrzyżowań zamieszczono informację o kierunku dojazdu do DK11.

Znaki drogowe pionowe należy ustawić w odległości i wysokości określonej w „Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych pionowych i warunkach ich umieszczania na drogach”. Zgodnie z Warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych , należy zastosować znaki średnie, odblaskowe typu 2. Znaki należy umocować na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach oraz wysięgnikach. Rodzaj umocowania znaków pokazano na planie sytuacyjnym. Znaki pionowe należy umieszczać tak, aby odległość od krawędzi jezdni była nie mniejsza niż 0,5m do 2,0m. Odległość znaków mierzy się od powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym krawędzi.

W miejscach gdzie ścieżka rowerowa zlokalizowana jest bezpośrednio przy krawężniku znaki pionowe należy mocować na wysięgnikach. Wysokość umieszczania znaków nad ścieżką rowerową – skrajnia pionowa wynosi 2,50m.

Znaki informacyjne dotyczące przejść dla pieszych i rowerzystów D-6 i D-6b należy umieszczać w odległości do 0,5m od krawędzi przejścia lub przejazdu dla rowerzystów. Lokalizacja znaków pionowych została zaznaczona na planie sytuacyjnym symbolem znaku oraz został podany jej kilometraż, zgodny z kilometrażem projektowanych tras. W miejscach gdzie istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku sposób umieszczania tych znaków został zaprojektowany zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków pionowych...” rys nr 1.5.1-do..4

Znaki drogowe poziome powinny być wykonane zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych...”

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się

- dobrą widocznością
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone
- odpowiednim okresem trwałości
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane .

Minimalne wymagania dla stałego oznakowania poziomego.

- współczynnik luminacji β - 0.30
- wskaźnik szorstkości [SRT] - 45
- Trwałość (wg skali LC PC) - 6

Docelowa organizacja ruchu wraz z oznakowaniem poziomym i pionowym , została przedstawiona na załączonym planie sytuacyjnym.

4.2 Materiały

Znaki pionowe należy wykonać wg grupy wielkości znaków **ŚREDNIE**.

Znaki pionowe do oznakowania ścieżek rowerowych C13/16 należy wykonać wg grupy wielkości znaków **MAŁE**.

Lica znaków wykonać przy użyciu folii odbłaskowej typu 2.

Oznakowanie poziome powinno być wykonane jako grubowarstwowe 0,9-3,5mm

Wszystkie materiały przeznaczone do wykonania oznakowania poziomego muszą posiadać aktualne świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym lub aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

4.3 Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Stałą organizację ruchu należy wprowadzić niezwłocznie po wybudowaniu układu drogowego .Szczegółowy termin określi Zarządca drogi.

Opracował

mgr inż. Mariusz Szyszkowski

4.0 UZGODNIENIA I OPINIE



Urząd Miasta Kołobrzeg

Wydział Komunalny – Referat Drogowy

ul. Ratuszowa 12, 78-100 Kołobrzeg
tel. 094 35 51 621, fax 094 35 51 623
e-mail: drogowy@um.kolobrzeg.pl
www.kolobrzeg.pl

ISO 9001:2000

K-DR.III.55412/ 13/1 /09

Scott Wilson Ltd. Spółka z o.o.

Biuro Gdańsk

ul. Nowakowskiego 3

80-305 Gdańsk

7/0/85
WPŁYNĘŁO
Data 2009-03-18
2009

12 marca 2009

Dotyczy: pisma GD/PL 1194.1195/0093/2009 z dnia 04.03.2009 r. w sprawie wydania opinii w sprawie „Projektu organizacji ruchu” zadania inwestycyjnego „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i koleje) Etap I i II.

Gmina Miasto Kołobrzeg pozytywnie opiniuje w/w projekt stałej organizacji ruchu pod warunkiem, iż w projekcie zostaną uwzględnione n/w zalecenia:

1. Etap I.

- a) w opisie projektu uzasadnić wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h, oraz że zastosowane wielkości promieni łuków m.in. na skrzyżowaniu ul. Solnej z ul. Warzelniczą umożliwiają przejazd pojazdów nienormatywnych (umożliwiających transport elementów o długości do 50 metrów),
- b) informacja o parkingu tylko dla samochodów osobowych,
- c) w ul. Solnej informacja (na tab. F-6) o ograniczeniu wjazdu w ul. Zygmuntowską pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

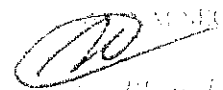
2. Etap II.

- a) oznakowanie poziome rond-segregacja ruchu, oznakowania rond na przykładzie istniejącego oznakowania Ronda Solidarności w Kołobrzegu,
- b) ograniczyć wjazd w ul. Uroczą tylko dla pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej do 3,5 tony.

Po uwzględnieniu w/w zaleceń, projekt organizacji ruchu należy złożyć w Starostwie Powiatowym w Kołobrzegu celem zatwierdzenia przez Starostę Kołobrzegskiego.

Zgodnie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 nr 108 poz. 908 z późn. zm.), właściwym organem do zatwierdzania projektów ruchu na drogach gminnych i powiatowych miasta Kołobrzeg jest Starosta Kołobrzegski.

Z poważaniem

WALDEMAR KAZIMIERSKI
inspektor ds. utrzymania dróg

Krolkowski

Do wiadomości:

1. ZDP – Kołobrzeg

W załączeniu:

1. 1 egz. oznakowania – Etap I
2. 1 egz. oznakowania – Etap II

Szczecin 22.06.2009 r.

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Noakowskiego 3
80-305 Gdańsk

dot.: projektu organizacji ruchu na skrzyżowaniu nowoprojektowanej ul. z ul. Portowej w m. Kołobrzeg

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, na podstawie § 7 ust 2 punkt 4 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. Nr 177, poz. 1729 z 2003r.), **opiniuje (w zakresie skrzyżowania z ulicą Portową - droga krajowa Nr 11)** projekt organizacji ruchu związany z budową nowego odcinka drogi w ramach zadania „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i koleje)” Etap I, **z następującymi uwagami:**

- do czasu zmiany przebiegu drogi krajowej oznakowanie kierunkowe należy dostosować do stanu istniejącego (stosowanie numeru drogi przy nazwie miejscowości kierunkowej),
- w przypadku zmiany przebiegu drogi krajowej należy również dokonać zmiany pierwszeństwa na skrzyżowaniu ul. Portowej z nową drogą,
- ścieżkę rowerową należy wydłużyć poza obszar skrzyżowania w kierunku centrum (około 10-20 m za przejście dla pieszych strona prawa drogi krajowej nr 11).

Uwagi do pozostałej części opracowania:

- dokumentacja projektowa powinna zawierać program sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu,
- należy przeanalizować i ujednolicić zastosowane szerokości pasów ruchu,
- należy odpowiednio zabezpieczyć przejazd kolejowy,
- znak F-15 należy umieścić w miejscu, w którym rozpoczyna się pokazana na znaku organizacja ruchu,
- w przypadku zastosowania przekroju 1x4 należy zastosować elementy trwale oddzielające przeciwne kierunki ruchu,
- należy ujednolicić oznakowanie przejścia dla pieszych (dla jednej relacji zastosowano znak D-6, a dla relacji przeciwnej D-6b),
- przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerów należy odsunąć od skrzyżowania (ul. Zygmuntowska),
- należy przewidzieć lokalizację wyspy trójkątnej pomiędzy relacją na wprost, a relacją prawoskrętną (ul. Zygmuntowska),
- znak A-20 („odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym”) należy umieścić w odległości min. 50 m od miejsca niebezpiecznego,
- nie należy umieszczać trzech znaków na jednym słupku (nadmierna ilość znaków sprawia, że część z nich jest nie zauważana przez kierujących),
- należy wydłużyć wyspę rozdzielającą przeciwne kierunki ruchu (promień skrętu w lewo z nowej trasy w ul. Solną oraz promień skrętu w lewo z ul. Solnej w ul. Zygmuntowską).

Do wiadomości:

1. Rejon w Koszalinie
ul. Kupiecka 5
75-671 Koszalin

p.o. Z-CIA DYREKTORA ODDZIAŁU


mgr inż. Grzegorz Dziedzina

STANOWISKO
ZDP KOŁOBRZEG
18-10-2009

PŁYNĘŁO

2009-10-15

F/0/120

Kołobrzeg, dnia 13.10.2009 r.

ST-III-5420-68/09

Scott Wilson Ltd. Sp. z o. o.
ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa

Po zapoznaniu się z projektem stałej organizacji ruchu dla zadania „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i koleje) Etap I i II” Zarząd Dróg Powiatowych w Kołobrzegu informuje, że projekt opiniujemy z następującymi uwagami:

1. Etap I:

- na skrzyżowaniu ulic Szkolna, Mickiewicza, Portowa ustalić pierwszeństwo dla ciągu ul. Mickiewicza i ul. Szkolnej, natomiast ul. Portowa podporządkowana;
- na ul. Solnej w rejonie skrzyżowania z ul. Zygmuntowską znak D-6b zamienić na D-6 i zlikwidować przejazd dla rowerów w rejonie przejścia dla pieszych;
- znaki C-9 należy montować na słupkach U-5a;
- na ul. Zygmuntowska znak B-18 zastąpić znakiem B-5 na (na terenie miasta Kołobrzeg trwa zamiana znaków B-18 na znaki B-5)
- na ul. Solna zmienić lokalizację znaku B-9 bliżej skrzyżowania z ul. Warzelniczą.

2. Etap II:

- na ul. Śliwińskiego ustawić znak B-5 i dodatkowo umieścić go na znakach F-6;
- na ul. Matejki należy oznakować miejsca postojowe poprzez ustawienie znaków D-18;
- wprowadzić przejazd dla rowerów w rejonie przejścia dla pieszych na ul. Św. Macieja;
- znaki C-9 należy montować na słupkach U-5a;
- zlikwidować mylną informację na drodze do Dźwierzyna na znaku E-1, projektowany znak informacyjny mówi, że istnieje zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 7,5 tony co jest sprzeczne z istniejącą organizacją ruchu, gdyż znaki istniejące informują o ograniczeniu tonażu na moście w miejscowości Dźwierzyno;
- dodatkowo ustawić znak E-5 z informacją o ograniczeniu tonażu na moście w Dźwierzynie.

Przygotował: Referent Adrian Andrzejewski, ZDP w Kołobrzegu, (094) - 35 - 288 - 10

Z poważaniem

Z poważaniem

STANOWISKO

Artur Mickiewicz

Kołobrzeg, dnia 26.10.2009 r.

KOMENDA POWIATOWA
POLICJI
w Kołobrzegu
02 L.dz.
L.dz. RD-TT-161/09

Scott Wilson Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
Biuro w Gdańsku
80 – 305 Gdańsk

Dotyczy: Wykonania wielobranżowej dokumentacji projektowej w ramach zadania inwestycyjnego „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i koleje)” Etap I – stała organizacja ruchu.

Odpowiadając na pismo z 06.10.2009 r. opatrzonego sygnaturą (brak) zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym ruchem (Dz. U z 2003 r. Nr 177, poz. 1729) informuję, iż przedstawiony projekt czasowej organizacji ruchu dotyczący (dla zadania drogowego):

Wykonanie wielobranżowej dokumentacji projektowej w ramach zadania inwestycyjnego „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i koleje)” Etap I – stała organizacja ruchu.

Opiniuję z następującymi uwagami:

- na skrzyżowaniu ul. Mickiewicza z ul. Szkolną należy zmienić pierwszeństwa jazdy (ul. Portowa podporządkowana w stosunku do ul. Mickiewicza)
- na skrzyżowaniu ul. Solna z ul. Zygmuntowską zmienić znak F-6 (3,5 tony) na znak B-5
- na ul. Solnej za skrzyżowaniem przesunąć znak pionowy B-9 na wysokość pierwszego przejścia dla pieszych (droga dla rowerów).

Na podstawie § 12 ust. 1 w/w ustawy jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Powiatowego Policji w Kołobrzegu o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Wyk. W 2 egz.
Egz. Nr 1 adresat
Egz. Nr 2 KPP w Kołobrzegu
asp. szt. W. Byczkowiak

Komendant Powiatowy
Policji w Kołobrzegu
z up. I ZASTĘPCA
Komendanta Powiatowego Policji
w Kołobrzegu
podinsp. mgr K. Kozłowski Bogusiewicz

5.0 WYKAZ OZNAKOWANIA

Przedmiar robót drogowych



Jednostka projektowa:

Scott Wilson Sp. z o. o. Oddział w Polsce

60-965 Poznań ul. Chłapowskiego 29

Biuro w Gdańsku

80-305 Gdańsk ul. Noakowskiego 3

tel. +48 58 345 87 21

fax +48 58 345 87 22

ZADANIE INWESTYCYJNE : POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W KOŁOBRZEGU OD STRONY LĄDU

ETAP I - WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO I POZIOMEGO

Nr	Pozycja	kod CPV	Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych	Jednostka	
				nazwa	ilość
1	2	3	4	5	6
	D-07.00.00.		OZNAKOWANIE I URZĄDZENIA BEZPIECZENSTWA RUCHU		
	D-07.01.01.	452330009	Oznakowanie poziome		
			Oznakowanie poziome grubowarstwowe		
1			linie ciągłe	m2	360
2			linie przerywane	m2	90
3			znaki i symbole	m2	85
	D-07.02.01.	452330009	Oznakowanie pionowe		
1			słupki do znaków drogowych z rur stalowych o średnicy d=70mm	szt.	50
2			wysięgniki do znaków drogowych z rur stalowych o średnicy d=7mm	szt.	15
			znaki drogowe odblaskowe małe z folii odblaskowej typu 2	szt.	15
3			znaki drogowe odblaskowe średnie z folii odblaskowej typu 2	szt.	70
4			słupki przeszkodowe U5a	szt.	2
5			tablice kierunku i miejscowości z konstrukcją wsporcza	szt.	9
6			tablice drogowskazowe E2a	szt.	5
7			słupki wskaźnikowe G	szt.	4

6.0 CZĘŚĆ RYSUNKOWA