

Starosta Policki

ORGANIZACJA RUCHU

Tomasz Arszyło
Ul. Seledynowa 5/5
70 – 781 Szczecin

Police, dnia 15 listopada 2013 r.

Nasz znak: KD.7121.222.2013.JW

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28 sierpnia 2013 r., uzupełnionego o opinię Wójta Gminy Kołbaskowo w dniu 15 listopada 2013 r., złożonego przez:

**„ORGANIZACJA RUCHU”, Tomasz Arszyło
Ul. Seledynowa 5/5, 70 – 781 Szczecin**

dotyczącego wprowadzenia stałej organizacji ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z odc. Szczecin – Warnik w miejscowościach Ostoja, Przylep i Stobno oraz w ciągu drogi gminnej nr 195002Z w miejscowości Stobno w celu uruchomienia nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin-Stobno informuję, że

ZATWIERDZAM BEZ UWAG PRZEDMIOTOWY PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Jednocześnie informuję, że na 7 dni przed terminem wprowadzenia niniejszej stałej organizacji ruchu należy zawiadomić organ zarządzający ruchem tj, Starostę Polickiego, Zarząd Powiatu w Policach, Wójta Gminy w Kołbaskowie oraz Komendanta Powiatowego Policji w Policach o jej wprowadzeniu - § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z 2003 r.).

Brak ww. zawiadomienia spowoduje utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu - § 12 ust. 4 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury.

Termin wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu do 30 czerwca 2014 r.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Powiatu w Policach
3. Wójt Gminy w Kołbaskowie
4. A/a

Do wiadomości:

Komendant Powiatowy Policji
ul. Kasprówicza 3; 72 – 010 Police

STAROSTA

Leszek Guździol

Kołbaskowo, dnia: 25.10.2013 r.

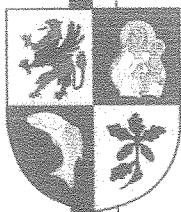
IK.7221.15.2013.MK

Organizacja Ruchu
Tomasz Arsyło
Ul. Seledynowa 5/5
70-781 Szczecin

W odpowiedzi na wniosek w sprawie zaopiniowania zmian stałej ruchu związanej z przeprowadzeniem robót związanych budową przystanków na linii komunikacji miejskiej linii 88 na trasie Szczecin – Stobno, w zakresie dróg gminnych, Wójt Gminy Kołbaskowo przedstawiony projekt organizacji ruchu **opiniuje pozytywnie.**

Przedstawiona organizacja ruchu spełnia wymogi przepisów prawa dotyczących czasowej organizacji ruchu na drogach publicznych.

WÓJT
Malgorzata Schwarz
Malgorzata Schwarz



Starosta Policki

ORGANIZACJA RUCHU

Tomasz Arszyło

Ul. Seledynowa 5/5

70 – 781 Szczecin

Police, dnia 29 sierpnia 2011 r.

Nasz znak: ST.7121.132.2011.JW

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 12 lipca 2011 r., uzupełnionego o opinię Komendanta Powiatowego Policji w Policach w dniu 12 sierpnia 2011 r., złożonego przez:

**„ORGANIZACJA RUCHU”, Tomasz Arszyło
Ul. Seledynowa 5/5, 70 – 781 Szczecin**

dotyczącego wprowadzenia stałej organizacji ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z Szczecin – Warnik w miejscowościach Ostoja, Przylep i Stobno oraz w ciągu drogi gminnej nr 195002Z w miejscowości Stobno w celu uruchomienia nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin-Stobno informuję, że

**ZATWIERDZAM PRZEDMIOTOWY PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI
RUCHU POD WARUNKIEM WPROWADZENIA
PONIŻSZYCH UWAG:**

1. w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z odc. Szczecin-Stobno (rysunki nr 2, 4, 5 i 6) wraz nad znakami B-33 „ograniczenie prędkości” do 40 km/godz. należy wprowadzić znak B-25 „zakaz wyprzedzania”,
2. na rysunku nr 6 - kierunek ruchu do Szczecina - należy zastosować stopniowanie prędkości poprzez wprowadzenie znaku B-33 „ograniczenie prędkości” do 60 km/godz.
3. oznakowanie poziome należy wykonać w technologii malowania grubowarstwowego.

Jednocześnie informuję, że na 7 dni przed terminem wprowadzenia niniejszej stałej organizacji ruchu należy zawiadomić organ zarządzający ruchem tj, Starostę Polickiego, zarząd drogi powiatowej, Wójta Gminy w Kołbaskowie oraz Komendanta Powiatowego Policji w Policach o jej wprowadzeniu - § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z 2003 r.).

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

„ORGANIZACJA RUCHU”
Tomasz Arszyło
ul. Seledynowa 5/5, 70-781 Szczecin
71 21 13 20 11 JW

STAROSTA POLICKI
ul. Tanowska 8
72-010 Police

KOMENDA POWIATOWA POLICJI W POLICACH

Sekcja Prewencji i Ruchu Drogowego

72-010 Police ul. Kasprówicza 3 tel.: sek.(91) 424-75-25 - 26-570 fax: (91) 424-75-33

e-mail: policja@police.pl

KOMENDA POWIATOWA
POLICJI

w Policach, woj. zachodniopomorskie

L.dz. **RD-5501/11**

Police, dnia 04.08.2011r

„Organizacja Ruchu”
Tomasz Arszyno
ul. Seledynowa 5/5
70-781 Szczecin

Dotyczy stałej organizacji ruchu związanej z wprowadzeniem oznakowania pionowego i poziomego w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z w celu uruchomienia nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin - Stobno

Odpowiadając na pismo z dnia 12 lipca 2011 roku informuję, że projekt stałej organizacji ruchu związanej z wprowadzeniem oznakowania pionowego i poziomego w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z w celu uruchomienia nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin - Stobno, zgodnie z §7 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729) **opiniuję pozytywnie, po uwzględnieniu następujących uwag:**

- miejscowość Stobno – na odcinku dz.drogowej nr 140/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z (rys nr 2) wprowadzenie znaków zakazu B-25 Zakaz wyprzedzania” na jednej konstrukcji wsporczej ze znakami zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40 km/h”
- miejscowość Stobno – na odcinku dz.drogowej nr 140/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z (rys nr 4) wprowadzenie znaków zakazu B-25 Zakaz wyprzedzania” na jednej konstrukcji wsporczej ze znakami zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40 km/h”
- miejscowość Przylep – na odcinku dz. drogowej nr 4/1 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 0623Z (rys nr 5) wprowadzenie znaków zakazu B-25 Zakaz wyprzedzania” na jednej konstrukcji wsporczej ze znakami zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40 km/h”

Jednostka organizacyjna prowadząca prace w związku z robotami lub czynnościami na drodze w pasie drogowym zobowiązana jest do umieszczenia i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drodze albo przy drodze. / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729/.

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Powiatowego Policji w Policach o terminie jej wprowadzenia ,co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

otrzymuje:
Starostwo Powiatowe w Policach

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

„ORGANIZACJA RUCHU”
Tomasz Arszyno
ul. Seledynowa 5/5, 70-781 Szczecin
tel. 091 424 75 25, 26 570 fax 091 424 75 33

Komendant Powiatowy Policji
w Policach

podnasp. mgr Andrzej Zakrzewski

STAROSTA POLICJA
ul. Tanowska 8
72-010 Police

Kołbaskowo, dnia: 25.10.2013 r.

IK.7221.15.2013.MK

Organizacja Ruchu
Tomasz Arszyło
Ul. Seledynowa 5/5
70-781 Szczecin

W odpowiedzi na wniosek w sprawie zaopiniowania zmian stałej ruchu związanej z przeprowadzeniem robót związanych budową przystanków na linii komunikacji miejskiej linii 88 na trasie Szczecin – Stobno, w zakresie dróg gminnych, Wójt Gminy Kołbaskowo przedstawiony projekt organizacji ruchu **opiniuje pozytywnie.**

Przedstawiona organizacja ruchu spełnia wymogi przepisów prawa dotyczących czasowej organizacji ruchu na drogach publicznych.

WÓJT
Malgorzata Schwarz
Malgorzata Schwarz

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

TEMAT: Projekt stałej organizacji ruchu – wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z w celu uruchomienia nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin-Stobno.

INWESTOR: Urząd Gminy Kolbaskowo
Kolbaskowo 106
72-001 Kolbaskowo

SPORZĄDZIŁ: mgr Tomasz Arsyło

"ORGANIZACJA RUCHU"

Tomasz Arsyło

ul. Świdawska 76, 6, 70-787 Szczecin
tel. 71 73 10 100, 71 73 10 102



Czerwiec 2013

STAROSTA POLICJA
ul. Tanowska 8
72-010 Police

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania,
2. Przedmiot i zakres opracowania,
3. Opis stanu istniejącego,
4. Opis stanu projektowanego,
5. Analiza wprowadzonych zmian w organizacji ruchu,
6. Warunki techniczne dla pionowych i poziomych znaków drogowych,
7. Schemat umieszczania pionowych i poziomych znaków drogowych,

RYSUNKI

1. Plan orientacyjny skala 1:25000
2. Plan sytuacyjny skala 1:500

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Z 2012, poz. 1137);
2. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. „w sprawie znaków i sygnałów drogowych” (Dz.U. nr 170, poz. 1393 z późniejszymi zmianami);
3. 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. nr 220 poz 2181 z późniejszymi zmianami) wraz z załącznikami;
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177 z 2003 r. poz. 1729);
5. mapa w skali 1:500; 1:1000;
6. wizja lokalna;
7. zlecenie inwestora.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w miejscowościach Stobno, Przylep, Ostoja. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome zostanie wprowadzone na drodze powiatowej nr 3923Z w celu uruchomienia nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin-Stobno.

3. Opis stanu istniejącego

Miejscowości Stobno, Przylep, Ostoja należą do powiatu polickiego, w obszarze objętym opracowaniem znajdują się w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z, która stanowi podstawowy element w układzie komunikacyjnym miejscowości. Droga nr 3923Z od strony wschodniej krzyżuje się z ul. Okulickiego w Szczecinie, prowadząc w kierunku zachodnim do miejscowości Warnik leżącej przy granicy państwa, poprzez miejscowości Ostoja - Przylep - Stobno - Małe Stobno - Bobolin. Droga ta pełni funkcję drogi zbiorczej (klasa techniczna „Z”). W obszarze objętym opracowaniem:

1. m. Stobno, odcinek dz. drogowy nr 140/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (przy kościele rys. nr 2), przebiega w obszarze zabudowanym, natężenie ruchu kołowego jest umiarkowane, wzrastające w czasie szczytów komunikacyjnych, ruch pieszych zaliczany jest do małego stanowiący dojście do przyległych nieruchomości, odbywa się po chodniku i jezdni. Po obu stronach pasa drogowego występuje zabudowa mieszkaniowa. Jezdnia posiada w swym przekroju

poprzecznym nawierzchnię bitumiczną w dobrym stanie technicznym o szerokości 5,50m oraz jednostronny chodnik o zmiennej szerokości 1,7-2,0m po stronie północnej. Ukształtowanie ulicy jest zróżnicowane, jezdnia biegnie zarówno w prostym odcinku jak i łukiem poziomym i pionowym. Wzdłuż jezdni występuje oświetlenie uliczne, oznakowanie pionowe, brak poziomego. Widoczność w rejonie kościoła jest ograniczona poprzez ukształtowanie jezdni oraz mur okalający teren kościoła, natomiast w dalszej części widoczność od świtu do zmierzchu jest bardzo dobra. Ruch pojazdów odbywa się w dwóch kierunkach. Prędkość dopuszczalna wynosi 50/60km/h.

2. m. Stobno, dz. nr 127/10 jest to teren należący do Polskich Kolei Państwowych (rys. nr 3) poprzez który przebiega linia kolejowa oraz przejazd kolejowy. Znajduje się w obszarze zabudowanym, natężenie ruchu kołowego i pieszego zaliczane jest jako małe, odbywające się poprzez istniejący przejazd kolejowy. Wzdłuż linii kolejowej znajduje się plac wykonany z płyt drogowych betonowych o szerokości 18,5m, który krzyżuje się od strony zachodniej z dz. drogową nr 144. Plac biegnie w prostym odcinku, wzdłuż którego występuje oświetlenie uliczne, brak oznakowania pionowego i poziomego. Widoczność dla pojazdów wyjeżdżających z dz. nr 127/10 w kierunku północnym jest ograniczona poprzez istniejące drzewa, natomiast widoczność na placu od świtu do zmierzchu jest bardzo dobra. Ruch pojazdów poprzez przejazd kolejowy odbywa się w dwóch kierunkach. Prędkość dopuszczalna wynosi 50/60km/h.

3. m. Stobno, odcinek dz. drogowej nr 140/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (na wysokości firmy ELBACO dz. nr 100/37; rys. nr 4), przebiega w obszarze zabudowanym, natężenie ruchu kołowego jest umiarkowane, wzrastające w czasie szczytów komunikacyjnych, ruch pieszych zaliczany jest do małego stanowiący dojście do przyległych nieruchomości, odbywa się po jezdni. Istniejąca zabudowa występuje po południowej stronie pasa drogowego. Jezdnia posiada w swym przekroju poprzecznym nawierzchnię bitumiczną w dobrym stanie technicznym o szerokości 6,00m, brak chodników. Jezdnia biegnie w prostym odcinku oraz łukiem poziomym. Wzdłuż jezdni brak oświetlenia ulicznego oraz oznakowania poziomego, występuje pionowe. Widoczność od świtu do zmierzchu jest bardzo dobra. Ruch pojazdów odbywa się w dwóch kierunkach. Prędkość dopuszczalna wynosi 40km/h wyrażona znakiem B-33.

4. m. Przylep, odcinek dz. drogowej nr 4/1 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (skrzyżowanie dz. dr nr 4/1 z dz. dr nr 7/12; rys. nr 5), przebiega w obszarze miejscowości Przylep, natężenie ruchu kołowego jest umiarkowane, wzrastające w czasie szczytów komunikacyjnych, ruch pieszych zaliczany jest do małego stanowiący dojście do przyległych nieruchomości, odbywa się po jezdni. Istniejąca zabudowa występuje po południowej stronie pasa drogowego. Jezdnia posiada w swym przekroju poprzecznym nawierzchnię bitumiczną w dobrym stanie technicznym o szerokości 5,80m, brak chodników. Ukształtowanie ulicy jest zróżnicowane, jezdnia biegnie zarówno w prostym odcinku jak i łukiem poziomym i pionowym. Wzdłuż jezdni brak oświetlenia ulicznego oraz

oznakowania poziomego, występuje pionowe. Widoczność od świtu do zmierzchu jest bardzo dobra. Ruch pojazdów odbywa się w dwóch kierunkach. Prędkość dopuszczalna wynosi 90km/h.

5. m. Ostoja, odcinek dz. drogowej nr 2/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (rys. nr 6), przebiega w obszarze zabudowanym, natężenie ruchu kołowego jest umiarkowane, wzrastające w czasie szczytów komunikacyjnych, ruch pieszych zaliczany jest do małego stanowiący dojsię do przyległych nieruchomości, odbywa się po chodniku i jezdni. Po obu stronach pasa drogowego występuje zabudowa mieszkaniowa. Jezdnia posiada w swym przekroju poprzecznym nawierzchnię bitumiczną w dobrym stanie technicznym o szerokości 6,50m, oraz jednostronny chodnik o szerokości 2,0m po stronie południowej. Jezdnia biegnie w prostym odcinku, wzdłuż jezdni brak oświetlenia ulicznego oraz oznakowania poziomego, występuje pionowe. Widoczność od świtu do zmierzchu jest bardzo dobra. Ruch pojazdów odbywa się w dwóch kierunkach. Prędkość dopuszczalna wynosi 50/60km/h oraz 90km/h.

4. Opis stanu projektowanego

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje swym opracowaniem drogę powiatową nr 3923Z biegnącą na odcinku Szczecin - Ostoja - Przylep - Stobno - Małe Stobno - Bobolin - Warnik. Projektowana stała organizacja ruchu ma na celu uruchomienie nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin – Stobno. Wprowadzenie nowej organizacji ruchu wpłynie na płynność w ruchu drogowym oraz poprawi bezpieczeństwo na drodze. Znaki zostaną umieszczone zgodnie z instrukcją o znakach drogowych pionowych i poziomych oraz planem sytuacyjnym. Do oznakowania stałego należy wykonać znaki pionowe z grupy znaków **średnie (S)** (Tabela 1,2,3) oraz lustra drogowe (Tabela 4).

Projekt przewiduje wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego. Projektuje się:

1. Miejscowość Stobno - na odcinku dz. drogowej nr 140/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (rys. nr 2) wprowadzenie:
 - znaków zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40km/h”; B-25; w kierunku Szczecina na wysokości początku muru okalającego teren kościoła w odległości 60m od istniejącego znaku D-1, kierunek przeciwny w odległości 40,0m od początku istniejącej zatoki autobusowej;
 - znaku informacyjnego D-18 na dz. nr 128 przed kościołem w miejscu przed projektowanym parkingiem;
 - lustra drogowego U-18a naprzeciw wyjazdu z urzędzonej ulicy dojazdowej z brukowca (przed kościołem);

- oznakowania poziomego:
 - * P-7a – 42mb;
 - * P-4 – 135mb;
 - * P-1e – 40,5mb;
- 2. Miejscowość Stobno dz. nr 127/10 teren należący do Polskich Kolei Państwowych (rys. nr 3) wprowadzenie:
 - znaku informacyjnego D-15 na elementach konstrukcji projektowanej wiaty przystankowej na dz. nr 127/10 w odległości 35,0m od skrzyżowania z dz. dr nr 144;
 - lustra drogowego U-18a naprzeciw wyjazdu z dz. nr 127/10;
 - oznakowania poziomego:
 - * P-8c – 2,87m²;
 - * P-22 – 1,1m²;
 - * P-17 – 38mb;
- 3. Miejscowość Stobno - na odcinku dz. drogowy nr 140/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (rys. nr 4) wprowadzenie:
 - znaku zakazu B-25 oraz znaku ostrzegawczego A-30 z tabliczką pod znakiem „Piesi” na jednej konstrukcji wsporczej w kierunku Szczecina w odległości 50,0m od początku projektowanej zatoki autobusowej; kierunek przeciwny znaku zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40km/h” w odległości 15,0m od istniejącego znaku D-42 oraz znaku ostrzegawczego A-30 z tabliczką pod znakiem „Piesi” w odległości 65,0m od początku projektowanej zatoki autobusowej;
 - znaków informacyjnych D-15 na elementach konstrukcji projektowanych wiat przystankowych;
 - znaku B-27 kierunek Stobno w miejsce istniejącego znaku B-33 na jednej konstrukcji wsporczej z znakiem A-11.
 - oznakowania poziomego:
 - * P-7a – 112mb;
 - * P-4 – 182mb;
 - * P-1e – 8,5mb;
- 4. Miejscowość Przylep – na odcinku dz. drogowy nr 4/1 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (rys. nr 5) wprowadzenie:
 - znaków zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 60km/h” w kierunku Szczecina oraz w kierunku Stobna w odległości 150,0m od początku projektowanego oznakowania P-17 „linia przystankowa”;

- znaków ostrzegawczych A-30 z tabliczką pod znakiem „Piesi” kierunek Szczecin oraz kierunek Stobno w odległości 70,0m od początku projektowanego oznakowania P-17 „linia przystankowa”;
 - znaków zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40km/h” oraz znaków B-25 na jednej konstrukcji wsporczej w kierunku Szczecina oraz w kierunku Stobna w odległości 50,0m od początku projektowanego oznakowania P-17 „linia przystankowa”;
 - znaków informacyjnych D-15 na elementach konstrukcji projektowanych wiat przystankowych;
 - balustrady U-11a przy projektowanej wiacie przystankowej w kierunku Szczecina;
 - oznakowania poziomego:
 - * P-17 – 76mb;
 - * P-4 – 189mb;
 - * P-1e – 6,0mb;
5. Miejscowość Ostoja - na odcinku dz. drogowej nr 2/2 leżącej w ciągu drogi powiatowej nr 3923Z (rys. nr 6) wprowadzenie:
- znaku zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 60km/h” w kierunku Szczecina w odległości 150,0m od istniejącego oznakowania D-42 i E-17a;
 - znaków zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40km/h” oraz B-25 na jednej konstrukcji wsporczej w kierunku Szczecina w odległości 70,0m od istniejącego oznakowania D-42 i E-17a; oraz w kierunku Stobna w odległości 40,0m od początku projektowanego oznakowania P-17 „linia przystankowa”;
 - znaku B-27 kierunek Szczecin w tym samym przekroju poprzecznym co projektowane znaki B-33 „40km/h” i B-25 w kierunku Stobna;
 - znaków ostrzegawczych A-16 „przeście dla pieszych” w kierunku Szczecina w odległości 50,0m od istniejącego oznakowania D-42 i E-17a; oraz w kierunku Stobna w odległości 80,0m od początku projektowanego oznakowania P-17 „linia przystankowa”;
 - znaków informacyjnych D-6 w kierunku Szczecina oraz w kierunku Stobna w odległości 2,0m od początku projektowanego przejścia dla pieszych;
 - znaku informacyjnego D-15 na elementach konstrukcji projektowanej wiaty przystankowej;
 - oznakowania poziomego:
 - * P-3b – 91mb;
 - * P-4 – 54,5mb;
 - * P-1e – 12,5mb;
 - * P-14 – 6,5mb;
 - * P-17 – 38,0mb;
 - * P-10 – 6,5mb;

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii malowania grubowarstwowego.

Tabela 1. Wymiary znaków ostrzegawczych (mm)

Grupa wielkości	Długość boku [mm]
S (średnie)	900

Tabela 2. Wymiary znaków informacyjnych (mm)

Grupa Wielkości	Długość Podstawy l	Wysokość h
S (średnie)	600	600+150n

Tabela 3. Wymiary znaków zakazu (mm)

Grupa wielkości	Średnica [mm]
S (średnie)	800

Tabela 4. Wymiar lustra drogowego U-18a

Rodzaj lustra	Średnica (mm)	Minimalna odległość obserwacji katowej (m)
okrągłe	ø 800	15 ÷ 22

Znaki należy umieścić odpowiednio z zachowaniem drogowej skrajni pionowej i poziomej. Szczegółowe umieszczenie znaków przedstawia rys. 2-6.

5. Analiza wprowadzonych zmian w organizacji ruchu

Projektowana stała organizacja ruchu związana z uruchomieniem nowej linii komunikacji miejskiej na trasie Szczecin-Stobno zakłada wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym zarówno pieszym jak i kołowym. Wprowadzenie znaków zakazu B-33 „ograniczenie prędkości do 40km/h” w miejscowościach Stobno, Przylep Ostoja na odcinkach dróg na których projektuje się budowę przystanków autobusowych co wpłynie na zwiększenie ruchu pieszych, poprawi bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego. Znak

B-34 wprowadza się na końcu odcinka drogi objętej opracowaniem w celu uchylenia ograniczenia prędkości wyrażonego znakiem B-33, a nie uchylonego przez skrzyżowanie, lub znakami B-42, B-43, D-40, D-42, D-43. Projektowane oznakowanie ostrzegawcze A-30 z tabliczką pod znakiem „Piesi” poinformują kierujących pojazdami o miejscach w których występuje ruch pieszych po jezdni. Znaki ostrzegawcze A-16 ze względów bezpieczeństwa zostaną umieszczone przed projektowanym przejściem dla pieszych w rejonie projektowanego przystanku autobusowego oraz zjazdu w drogę osiedlową. Wprowadzenie znaków informacyjnych D-6 wskaże miejsce przeznaczone do przechodzenia pieszych w poprzek drogi projektowanym przejściem dla pieszych wyznaczonym oznakowaniem poziomym P-10 (o szerokości 4,0m i długości 6,5m). Znaki informacyjne D-15 zostaną wprowadzone w celu oznaczenia projektowanych przystanków autobusowych komunikacji publicznej, a znak informacyjny D-18 w celu oznaczenia miejsca do postoju pojazdów na projektowanym parkingu. Lustra drogowe wypukłe U-18a zostaną ustawione w miejscach ograniczonej widoczności w celu zwiększenia kąta obserwacji na skrzyżowaniach dla kierujących pojazdami. Projektowane oznakowanie poziome ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze oraz usprawnienie ruchu pojazdów i ułatwienie korzystania z drogi, informując kierujących o przyjętym sposobie prowadzenia ruchu. Projekt stałej organizacji ruchu wprowadza oznakowanie drogowe poziome:

- podłużne:

- P-1e – „linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroka” – oddziela przeciwnie kierunki ruchu w ciągu linii podwójnych P-4 na skrzyżowaniach i włączeniach do jezdni;
- P-3b - „linia jednostronnie przekraczalna – krótka” – zabrania przejazdu na sąsiedni pas ruchu od strony linii ciąglej;
- P-4 „linia podwójna ciągła” – rozdziela przeciwnie kierunki ruchu na odcinkach jezdni, na których należy wyeliminować przejeżdżanie pojazdów na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu, niezależnie od dopuszczalnej prędkości na drodze, min. długość 20m;
- P-7a „linia krawędziowa – przerywana szeroka” – wyznacza krawędź jezdni bez krawężników na odcinkach dróg, na których dopuszcza się postój na poboczu, oddziela od jezdni zlokalizowane w zatokach przystanki komunikacji publicznej;

- strzałki kierunkowe:

- P-8c „strzałka kierunkowa do zawracania” – wskazuje pas (na którym się znajdują) z którego dozwolony jest tylko manewr zawracania;

- poprzeczne:

- P-10 „przejście dla pieszych” – oznacza powierzchnię jezdni przeznaczoną dla ruchu pieszych w poprzek drogi, wyznaczoną prostopadle do osi jezdni, szerokość 4,0 - 16m (zwiększamy o wielokrotność 2,0m)

- P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” – wyznacza miejsce zatrzymania pojazdów przed przejściem dla pieszych (2,0m przed);
- uzupełniające:
 - P-17 „linia przystankowa” – wyznacza odcinek jezdni przeznaczony na przystanek autobusowy bez zatoki, długość 30 - 60m;
 - P-22 „BUS” – wyznacza pas ruchu przeznaczony tylko dla autobusów, umieszczony pod znakiem P-8c wskazuje miejsce zawracania;

6. Warunki techniczne dla pionowych i poziomych znaków drogowych

Wielkość znaków powinna odpowiadać obowiązującym przepisom. Dla zapewnienia wymaganej widoczności znaku do wykonania lic należy stosować materiały odblaskowe. Lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne z zakresie odblaskowości, powinny być pokryte folią drugiej generacji. Sposób połączenia folii z powierzchnią tarczy znaku powinien uniemożliwiać jej odłączenie od tarczy bez jej zniszczenia. Krawędzie tarczy znaku muszą być równe i nieostre. Zniekształcenie krawędzi tarczy znaku, pozostałe po tłoczeniu lub innych procesach technologicznych, którym tarcza ta (w znakach drogowych składanych - segmenty tarczy) była poddana, muszą być usunięte. Krawędzie tarczy znaków z grupy A, B, C, D, T winny być usztywnione na pełnym obwodzie poprzez jej podwójne wywinięcie bez nacięć na narożnikach przy czym szerokość drugiego zagięcia prostopadłego względem pierwszego nie powinna być mniejsza niż 5 mm. Tarcze znaków drogowych z grupy E, F, G, U mogą być wykonane z jednego kawałka blachy lub modułowych odpowiednio ukształtowanych segmentów stalowych z podwójnie wywiniętą krawędzią. Łączenie poszczególnych segmentów tarczy (dla znaków wielkogabarytowych) wzdłuż poziomej lub pionowej krawędzi powinno być wykonane w taki sposób, aby nie występowały przesunięcia i prześwity w miejscach ich łączenia. Tarcza znaku powinna być zamocowana na konstrukcji wsporczej w sposób stabilny i trwały bez względu na panujące warunki. Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy stalowej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeśli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwka, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie znaku należy umieścić informację zawierającą dane identyfikujące producenta znaku, miesiąc i rok produkcji znaku oraz znak bezpieczeństwa „B”. Naniesione informacje powinny być wykonane w sposób czytelny i trwały w każdych warunkach.

Konstrukcje wsporcze znaków – słupki $\Phi 60$ mm ze stali ocynkowanej ogniowo. Sposób umieszczania znaków na konstrukcjach wsporczych powinien być zgodny z obowiązującymi przepisami. Odległość znaku od krawędzi jezdni oraz wysokość umieszczenia znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) powinna odpowiadać obowiązującym przepisom.

Lokalizacja pionowych znaków drogowych nie może utrudniać ruchu pieszych i rowerzystów. Należy, w miarę możliwości, znaki lokalizować poza ciągami pieszymi i rowerowymi oraz pieszo-rowerowymi. W zależności od warunków lokalnych na drodze, znaki powinny być umieszczane na wysięgnikach z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej.

Znaki poziome mogą występować samodzielnie lub w powiązaniu ze znakami pionowymi. Oznakowaniu poziomemu podlegają na całej długości:

- drogi krajowa i wojewódzkie w zakresie linii segregacyjnych i krawędziowych, na odcinkach o szerokości jezdni 6m i większej,
- drogi krajowa i wojewódzkie w zakresie linii krawędziowej, na odcinkach o szerokości mniejszej niż 6m

Na drogach krajowych i wojewódzkich o szerokościach jezdni mniejszych niż organ zarządzający ruchem może:

- dopuścić stosowania linii krawędziowych tylko w miejscach niebezpiecznych,
- zdecydować o wprowadzeniu oprócz linii krawędziowych linii segregacyjnych (wydzielić pasy ruchu) na jezdni o szerokości od 5,8 m do 6,0 m.

Na drogach powiatowych i gminnych zaleca się stosować zasadę oznakowania poziomego jak dla dróg krajowych i wojewódzkich. Zakres oznakowania może być ograniczony przez organ zarządzający ruchem do miejsc niebezpiecznych.

Do miejsc i odcinków niebezpiecznych zalicza się w szczególności:

- skrzyżowania,
- przejazdy kolejowe i tramwajowe,
- przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów,
- luki poziome i pionowe o niedostatecznej widoczności,
- luki oznaczone znakami ostrzegawczymi ostrzegającymi o niebezpiecznych zakrętach,
- tunele i dojazdy do tuneli,
- odcinki dróg o wzmożonym ruchu pieszym i rowerowym bez wydzielonych ciągów dla tego ruchu,
- odcinku dróg o zwiększonej wypadkowości

W zależności od rodzaju i sposobu zastosowania znaki poziome mogą mieć znaczenie prowadzące, segregujące, informujące, ostrzegawcze, zakazujące lub nakazujące.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się :

- dobrą widoczności w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości

- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne

Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Badania jakości materiałów do oznakowania poziomego określa odpowiednia norma.

Wymagania techniczne dla oznakowania poziomego:

- minimalne wymagania dla oznakowania poziomego dróg;

Właściwości	Wymagania		
	autostrady	drogi ekspresowe	drogi pozostałe
Współczynnik luminancji β (widoczność w dzień)	0,32	0,32	0,30
Powierzchniowy współczynnik odbicia [mcd/lx/m ²] (widzialność w nocy)	200	150	100 ^{*)}
Wskaźnik szorstkości [SRT]	50	50	45
Trwałość (wg skali LC PC)	6	6	6

- współrzędne chromatyczności x, y dla stałego oznakowania poziomego dróg;

	Współrzędne punktów narożnych			
	1	2	3	4
x	0,355	0,305	0,285	0,335
y	0,355	0,305	0,325	0,375

Okres trwałości oznakowania poziomego przy spełnieniu warunków technicznych w zależności od rodzajów materiału, grubości i technologii nanoszenia na nawierzchnię dróg:

- grubość warstwy i okres trwałości materiałów do oznakowania poziomego;

Rodzaj materiału	Grubość mm	Okres trwałości rok/lata
Farba rozpuszczalnikowa	0,3 - 0,8 ^{a)}	1-2
Farba wodorozcieńczalna	0,3 - 0,6 ^{a)}	1
Farba chemoutwardzalna	0,5 - 0,8	3
Masa chemoutwardzalna do natrysku	0,3 - 0,8	3
Masa chemoutwardzalna do nakładania	1,8 - 3,0	4
Masa termoplastyczna do nakładania	2,5 - 3,5	5
Masa termoplastyczna do natrysku	1,0 - 1,5	3
Odblaskowa taśma prefabrykowana przyklejana na podkład	1,0 - 3,0 ^{**)}	4
Odblaskowa taśma prefabrykowana wbudowana w nową warstwę ścierną w ostatnim cyklu wałowania	1,0 - 3,0 ^{**)}	5

^{a)} Grubość warstwy mierzona na mokro, po wyschnięciu zmniejsza się o 40—50 %.

^{**)} Grubość warstwy bez uwzględnienia garbów dla taśm profilowanych.

Ze względu na grubość użytego materiału oznakowanie poziome dzieli się na:

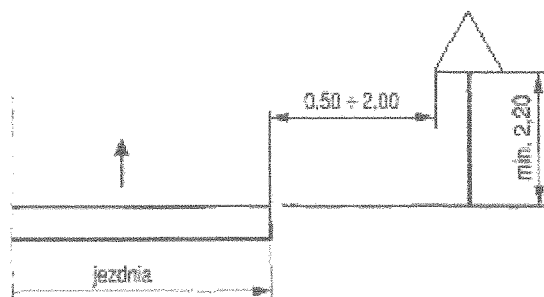
- cienkowarstwowe 0,3-0,8 mm (mierzone na mokro);
- grubowarstwowe 0,9-3,5 mm;
- punktowe elementy odblaskowe do 25 mm.

Do oznakowania cienkowarstwowego stosuje się farby rozpuszczalnikowe, wodorozcieńczalne i chemoutwardzalne nakładane na mokro. Grubowarstwowe oznakowanie wykonywane jest przy użyciu mas chemoutwardzalnych, mas termoplastycznych, materiałów prefabrykowanych, wśród których wyróżnia się między innymi: odblaskowe taśmy nie profilowane i profilowane.

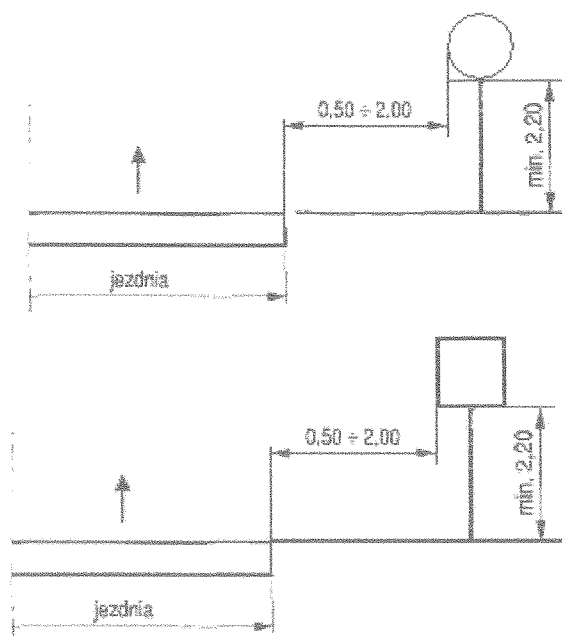
Dla uzyskania odblaskowości oznakowania stosuje się mikrokulki szklane lub ceramiczne o współczynniku załamania światła powyżej 1,5. Dopuszcza się stosowanie na liniach krawędziowych wygarbnień o szerokości od 4 do 10cm i całkowitej wysokości do 8mm, umieszczanych w regularnych odstępach do 25cm.

7. Schemat umieszczania pionowych i poziomych znaków drogowych

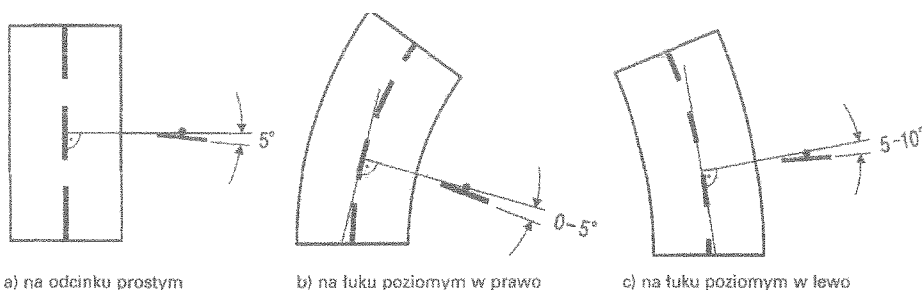
- a) znaki kategorii A, B, C, D, F, G, U



STAROSTA POLICKI
ul. Tanowska 8
72-010 Police



b) odchylenie poziome tarczy znaków

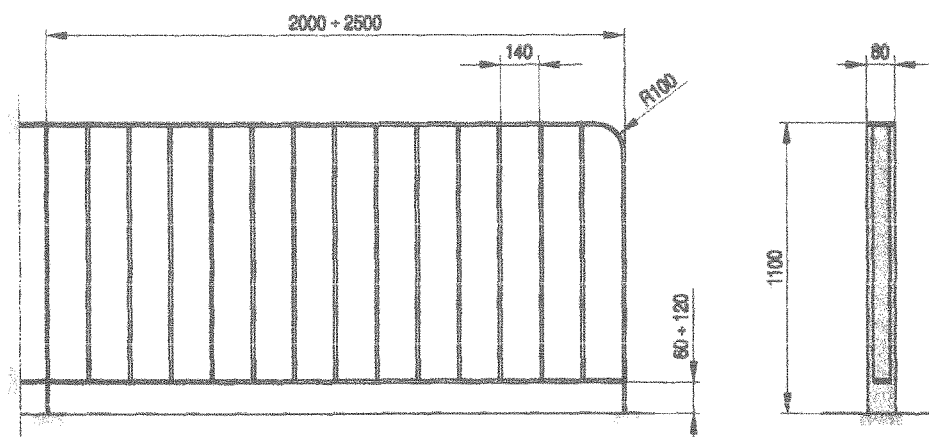


a) na odcinku prostym

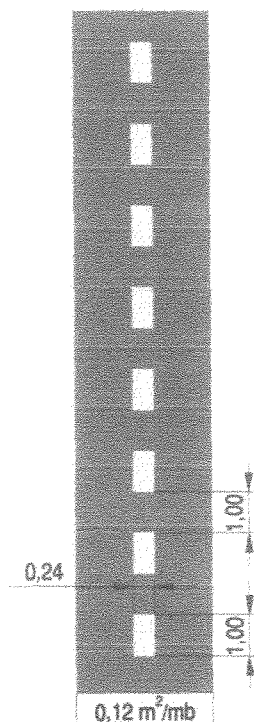
b) na łuku poziomym w prawo

c) na łuku poziomym w lewo

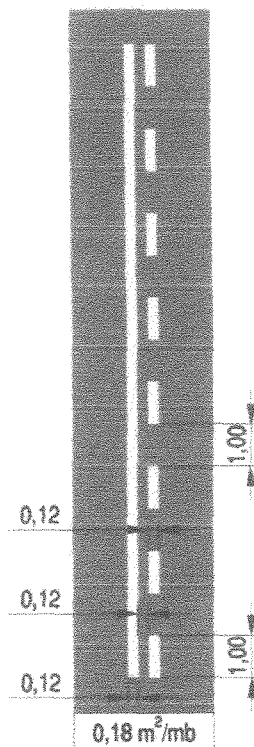
c) przykład balustrady U-11a



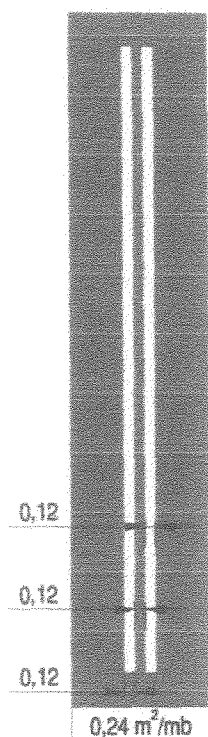
- d) Znak P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka ”



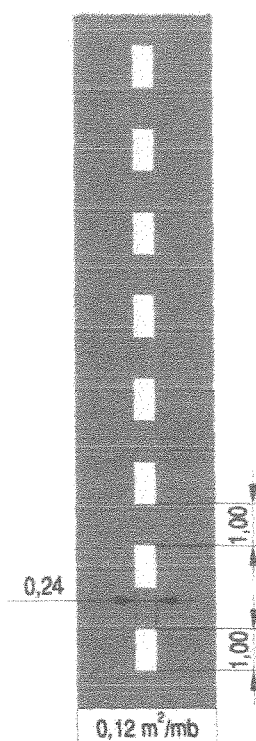
- e) Znak P-3b „linia jednostronnie przekraczalna – krótka”



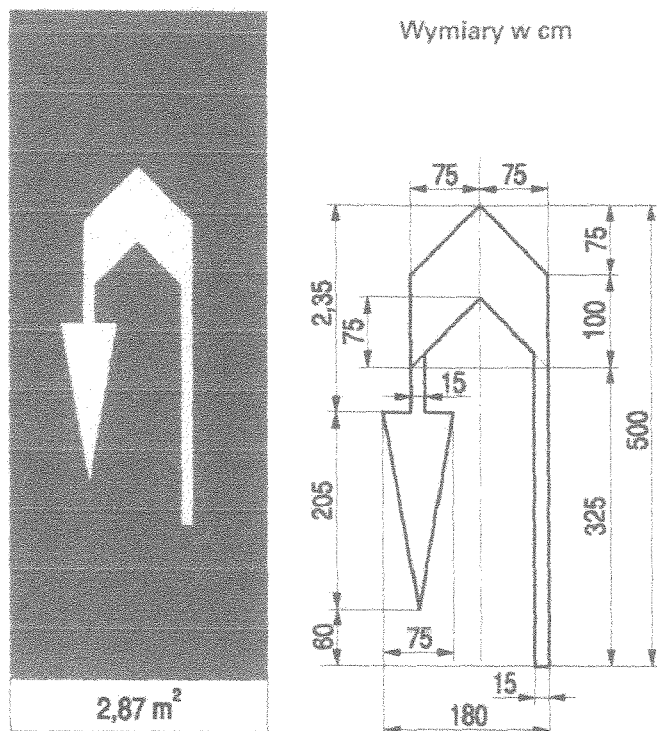
f) Znak P-4 „linia podwójna ciągła”



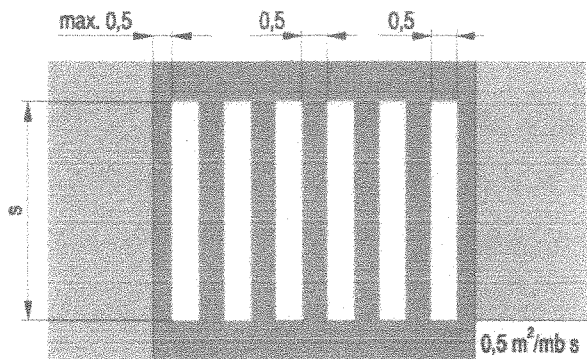
g) Znak P-7a „linia krawędziowa – przerywana szeroka”



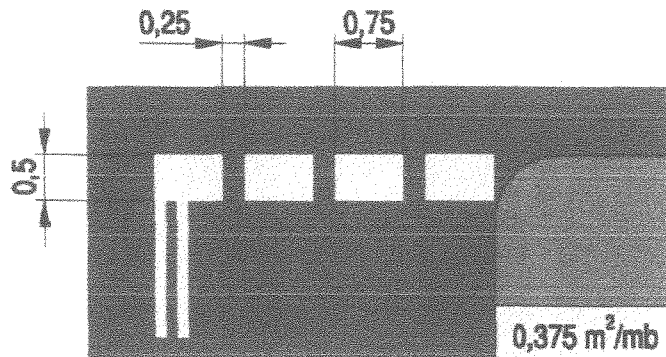
h) Znak P-8c „strzałka kierunkowa do zawracania”



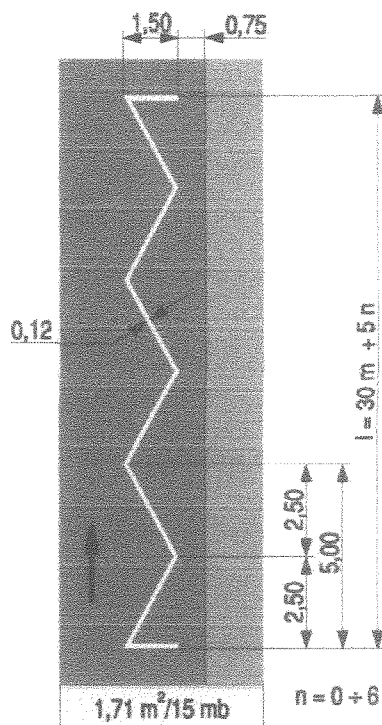
i) Znak P-10 „przeście dla pieszych”



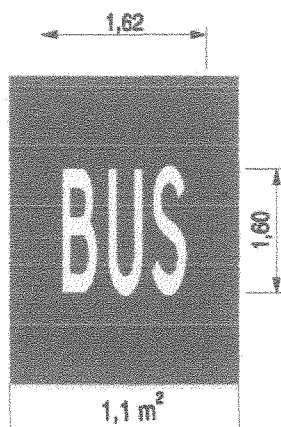
j) Znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”



k) Znak P-17 „linia przystankowa”



D) Znak P-22 „BUS”



Termin wprowadzenia projektu stałej organizacji ruchu – do grudnia 2014 r.

"ORGANIZACJA KUCHNI"
 Tomasz Łrząsyło
 ul. Wolności 5, 70-785 Szczecin
 71 42 24 80

STAROSTA POLICKI
ul. Tanowska 8
72-010 Police