



STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

TEMAT: Linia 351: Budowa w ramach przystanków przesiadkowych,
parkingu P&R oraz urządzeń związanych z integracją transportu:
Przystanek Grzędzice Stargardzkie

ADRES INWESTYCJI: dz. nr 1/3, obr. Lipnik

INWESTOR: Gmina Stargard
ul. Rynek Staromiejski 5
73-110 Stargard

BRANŻA: drogowa

OPRACOWAŁ: mgr inż. Maciej KASPRZYK
upr. ZAP/0037/POOD/08

Egzemplarz Inwestora

DATA: SZCZECIN, kwiecień 2021r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

1. CZĘŚĆ OPISOWA

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

RYS. OR1	PLAN ORIENTACYJNY	1 : 10 000
RYS. OR2	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	1 : 500

1. Materiały wyjściowe

- Umowa z Wykonawcą Robót,
- Aktualny wtórniki geodezyjny
- Obowiązujące Prawo Budowlane, Polskie Normy, przepisy i zasady wiedzy technicznej,
- Materiały własne projektanta, inwentaryzacje i pomiary w terenie,
- Inwentaryzacja zieleni,
- Warunki techniczne gestorów sieci.

2. PRZEDMIOT, ZAKRES, CEL ORAZ OCZEKIWANY EFEKT INWESTYCJI

2.1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pt. „Linia 351: Budowa w ramach przystanków przesiadkowych, parkingu P&R oraz urządzeń związanych z integracją transportu: Przystanek Grzędzice Stargardzkie” umożliwiającego uzyskanie prawomocnej decyzji o pozwoleniu na budowę.

Zakres opracowania obejmuje zagospodarowanie terenu mające na celu urządzenie miejsc postojowych dla samochodów osobowych zlokalizowanych w ciągu zaprojektowanej przez odrębne biuro drogi służącej do obsługi terenów kolejowych. Dodatkowo zaprojektowano biletomat oraz dwa kasowniki służące do obsługi ruchu pasażerskiego na linii 351.

Rozwiązania projektowe zostały dostosowane do projektu zrealizowanego przez MGGP S.A. Kraków oraz projektu stacji przekątnikowej systemu ERTMS/GSM zrealizowanego na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2.2. ADRES INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na działkach: 1/3 obręb Lipnik oraz 376/2 obręb Grzędzice.

Zakres oddziaływania inwestycji obejmuje wyłącznie działki, na których została zlokalizowana inwestycja. Jako zakres oddziaływania inwestycji, zgodnie z art. 3, punktem 20 ustawy Prawo budowlane jest rozumiany teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego wprowadzający ograniczenie zagospodarowania i zabudowy terenu w związku z inwestycją do granic działek, na których zlokalizowano inwestycję.

2.3. CEL I EFEKT INWESTYCJI

Inwestycja polegająca na budowie uzupełniania układu komunikacyjnego przystanku przesiadkowego ma na celu wykonanie układu komunikacyjnego umożliwiającego sprawne korzystanie z przebudowanego przystanku pasażerskiego stacji PKP Grzędzice. Zaprojektowane miejsc postojowych umożliwia połączenie różnych transportu kołowego i kolejowego przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska.

Realizacja projektu poprawi dostępność przyległego terenu i poprawi warunki komunikacji samochodowej.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. DROGA ORAZ ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA

W chwili obecnej tereny przyległe do stacji PKP Grzędzice stanowią teren częściowo zagospodarowany, umożliwiający przemieszczanie się pojazdów po istniejącej drodze o nawierzchni brukowcowej, posiadającej połączenie z drogą publiczną – ulicą Gryfa. Droga ta zostanie przebudowana zgodnie z projektem MGGP.

Sąsiedztwo oraz teren inwestycji w dużej mierze jest terenem nieuporządkowanym, porośniętym nieregularną, niekomponowaną zielenią w postaci drzew oraz krzewów.

3.2. INFRASTRUKTURA SASIADUJĄCA I PODZIEMNA

Na terenie objętym inwestycją znajdują się następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacyjna
- sieć energetyczna

3.3. ISTNIEJĄCE PODŁOŻE

Rodzaj gruntu zalegającego w podłożu poniżej warstw konstrukcyjnych istniejącej nawierzchni określono za pomocą opinii geotechnicznej sporządzonej na podstawie danych archiwalnych publikowanych w formie map przez Państwowy Instytut Geologiczny. Na podstawie przeprowadzonych analiz opracowano opinię geotechniczną, na podstawie której określono inwestycję jako zaliczającą się do warunków gruntowych prostych, czyli do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Szczegółowe informacje dotyczące istniejącego podłoża zawiera opinia geotechniczna.

4. PROJEKTOWANE PARAMETRY TECHNICZNE

- zaprojektowano łącznie 28 miejsc postojowych dla samochodów osobowych;
- zaprojektowano plac manewrowy umożliwiający zawracanie pojazdów i wyjazd na ulicę Gryfa;
- budowa oświetlenia;
- budowa biletomatu oraz dwóch kasowników;
- wycinka kolidującej zieleni.

2. Opis projektowanej organizacji ruchu.

Oznakowanie pionowe w zakresie inwestycji polega na ustawieniu nowego znaku D-18 z tabliczką T-29 przy projektowanym miejscu parkingowym dla osób niepełnosprawnych. Dodatkowo należy ustawić znaki D-18 z odpowiednimi kierunkami strzałek wzdłuż ul. Gryfa przed zjazdem na projektowany parking.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące umieszczenia oznakowania przedstawiono na rys. OR2 „Stać organizacja ruchu”.

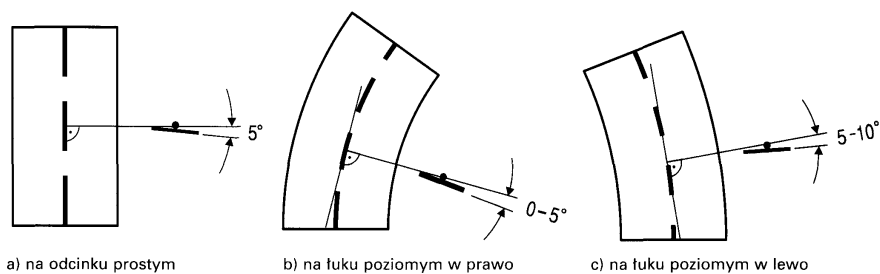
Wymagania dla znaków drogowych i urządzeń BRD

WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH I URZĄDZEŃ BRD

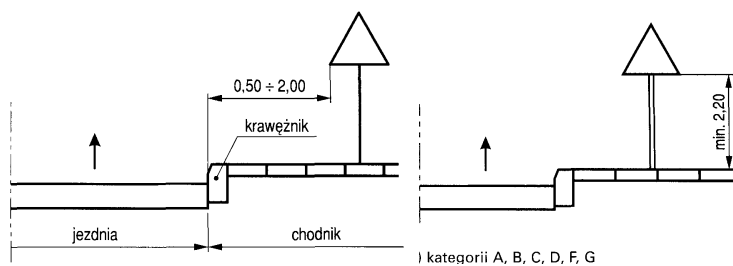
Należy zastosować znaki z grupy wielkości **M (małe)**

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	Wysokość (n=0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300n
duże	D	1050	900	900	900+225n
średnie	S	900	800	600	600+150n
małe	M	750	600	600	600+150n
mini	MI	600	400	400	400+100n

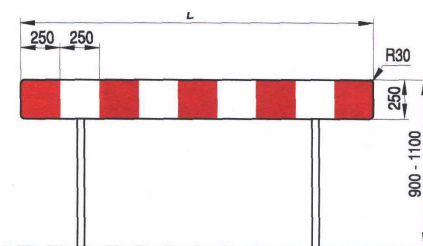
Tab. 1. Podstawowe wielkości znaków drogowych



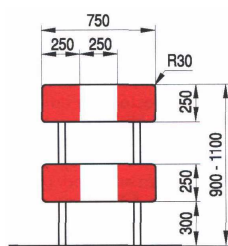
Rys. 1. Odchylenie poziome tarczy znaku



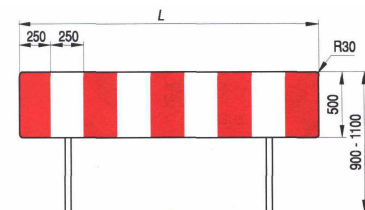
Rys. 2. Odległość znaków od krawędzi jezdni oraz wysokość umieszczania znaków.



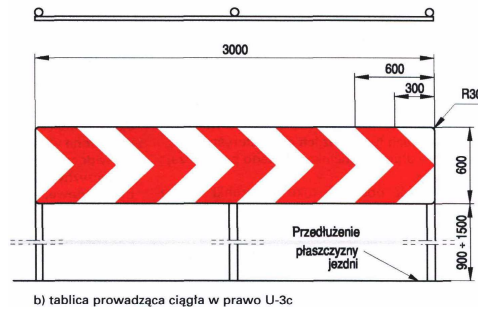
Rys. 3. Wzór zapory drogowej pojedynczej U-20a. $L=750, 1250, 1720, 2250, 2750\text{mm}$.



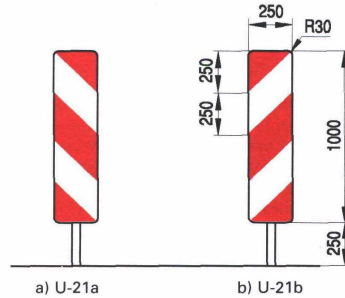
Rys. 4. Wzór zapory drogowej podwójnej U-20c



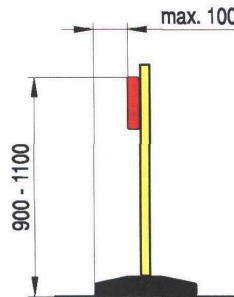
Rys. 5. Wzór zapory drogowej pojedynczej szerokiej U-20b



Rys. 6. Wzór tablicy prowadzącej U-3c



Rys. 7. Wzory tablic kierujących U-12a, U-21b



Rys. 8. Ustawienie zapory drogowej.

3. Analiza wpływu zmiany w organizacji ruchu na istniejący ruch pojazdów i pieszy
W związku z projektowanymi rozwiązaniami nie przewiduje się znaczącego wpływu na istniejącą organizację ruchu.

4. Wytyczne i zalecenia do realizacji prac

- Znaki pionowe należy wykonać z grupy wielkości M – małe
- Znaki poziome wykonać jako cienkowarstwowe.
- Oznakowanie pionowe należy ustawić z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej lokalizując słupki w miarę możliwości poza ciągami pieszymi względnie jak najbliżej ich krawędzi.
- Wszystkie elementy oznakowania powinny 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 oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

5. Termin wprowadzenia zmian oraz przywrócenia stałej organizacji ruchu

Planowana realizacja robót – do końca I kwartału 2023 roku.

Opracował:
Maciej Kasprzyk