

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWEJ:



ROADI
Road Infrastructure

ROADI Sp. z o. o.

ul. Kartuska 385B, 80-125 Gdańsk
NIP: 5833400329 REGON: 386382324 KRS: 0000847718
Nr konta: 10 1140 2004 0000 3502 8016 0576
e-mail: biuro@roadi.pl www: roadi.pl

Nazwa i adres Inwestora:



Burmistrz Nowego Dworu Gdańskiego

Ul. Ernesta Wejhera 3
82-100 Nowy Dwór Gdański

Stadium projektu:

PROJEKT WYKONAWCZY

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

Budowa drogi gminnej ul. Wałowej w miejscowości Marzęcino

Lokalizacja Inwestycji:

Inwestycja znajduje się na terenie: województwo: pomorskie, powiat: nowodworski, gmina: Nowy Dwór Gdański, miejscowość: Marzęcino
Identyfikator działki ewidencyjnej: 221002_5.0008.542; 221002_5.0008.537/2; 221002_5.0008.536/4; 221002_5.0008.536/5; 221002_5.0008.535;
221002_5.0008.534; 221002_5.0008.533/1; 221002_5.0008.532; 221002_5.0008.530; 221002_5.0008.529; 221002_5.0008.528

Nazwa tomu:

Opracowanie Związane

Nazwa teczki / Nazwa opracowania:

Stała Organizacja Ruchu

Branża:

Drogowa

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Funkcja:	Branża:	Imię i nazwisko:	Specjalność i nr uprawnień:	Podpis:
Opracował		inż. Michał Załęski		

DATA OPACOWANIA
02/2024

NR TOMU:
I

NR TECZKI:
1

NR EGZ.:

SPIS ZAWARTOŚCI

Tom I.

Teczka 1.

Stała Organizacja Ruchu

A. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
I. OPIS TECHNICZNY.....	3
1. INFORMACJE OGÓLNE	3
1.1. Podstawa opracowania	3
1.2. Przedmiot opracowania	3
1.3. Zakres opracowania	3
1.4. Cel inwestycji	3
1.5. Etapy realizacji inwestycji	3
2. STAN ISTNIEJĄCY.....	3
2.1. Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu	3
2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu	4
2.3. Stan techniczny obiektu budowlanego	4
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	4
4. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	5
4.1. Inwentaryzacja oznakowania	5
4.2. Opis docelowej organizacji ruchu	5
4.3. Oznakowanie pionowe	5
5. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.....	5
5.1. Zestawienie oznakowania pionowego	5
6. INSTRUKCJA MONTAŻU STAŁYCH PIONOWYCH ZNAKÓW DROGOWYCH.....	6
6.1. Zasady umieszczania znaków pionowych	6
6.2. Ogólne wytyczne dotyczące montażu	7
6.3. Montaż	7
6.4. Fundament	8
6.5. Mocowanie elementów	8
6.6. Ochrona przed korozją	9
7. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	9
II. OPINIE I UZGODNIENIA	10
1. BURMISTRZ NOWEGO DWORU GDAŃSKIEGO.....	11
B. CZĘŚĆ GRAFICZNA.....	12

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. OPIS TECHNICZNY

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Inwestora – **Burmistrza Nowego Dworu Gdańskiego, ul. Ernesta Wejhera 3, 82-100 Nowy Dwór Gdański**, na podstawie umowy zawartej pomiędzy Inwestorem, a firmą **ROADI Sp. z o.o., ul. Kartuska 385b, 80-125 Gdańsk**.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest inwestycja celu publicznego polegająca na **budowie drogi gminnej ul. Wałowej w miejscowości Marzęcino**.

1.3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje **Projekt Stałej Organizacji Ruchu** przedmiotowej inwestycji, na którą składa się budowa drogi gminnej ul. Wałowej w miejscowości Marzęcino, wiążąca się z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych, dzięki którym zostanie osiągnięty zamierzony cel inwestycji budowlanej. Realizacja przedmiotowego zadania jest związana z koniecznością:

- rozebranie istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów;
- wykonanie nawierzchni jezdni i zjazdów z płyt betonowych drogowych;
- wykonanie wypełnień między płytami z betonu klasy min. C16/20;
- wykonanie nawierzchni pobocza z kruszywa;
- likwidacja ogrodzeń;
- wykonanie stałej organizacji ruchu;
- wycinka drzew kolidujących z inwestycją;
- wykonanie zieleni przydrożnej w formie trawników.

1.4. Cel inwestycji

Głównym, bezpośrednim celem inwestycji jest polepszenie warunków bytowych mieszkańców oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem pośrednim jest poprawa wizerunku drogi.

1.5. Etapy realizacji inwestycji

Inwestycja będzie realizowana w jednym etapie.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu

Ul. Wałowa jest drogą gminną klasy **D**.

Przedmiotowy odcinek znajduje się na działkach nr 542, 537/2, 536/4, 536/5, 535, 534, 533/1, 532, 530, 529, 528 obręb 0008 Marzęcino. Początek odcinka stanowi dowiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej na wysokości działek nr 538/1 i 543/1 obręb 0008 Marzęcino, a kończy się na granicy działek nr 528 i 527/2 obręb 0008 Marzęcino.

Ww. droga stanowi głównie dojazd do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz do pól uprawnych.

Obecnie na przedmiotowej drodze odbywa się ruch pojazdów osobowych i ruch pieszych, ruch rowerowy, a przede wszystkim maszyn rolniczych. Jest to ruch lekki.

Kategoria ruchu: KR2

2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga posiada nawierzchnię z płyt betonowych drogowych typu YOMB 100x70x12,5 cm w układzie dwuśladowym z nawierzchnią gruntową pomiędzy płytami. Wzdłuż drogi znajdują się zjazdy do posesji z nawierzchni gruntowej, z płyt betonowych YOMB oraz z płyt betonowych drogowych pełnych.

Przedmiotowa droga posiada obecnie przekrój drogowy, jednojezdniowy, dwukierunkowy. Szerokość drogi jest zmienna i wynosi około 3,00 m.

Przyległy obszar do ww. drogi stanowi teren zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej oraz tereny rolne.

W liniach rozgraniczających pas drogowy znajdują się:

- sieć wodociągowa;
- sieć teletechniczna;
- sieć elektroenergetyczna;
- oświetlenie drogowe;
- drzewa, skarpy.

2.3. Stan techniczny obiektu budowlanego

Na podstawie wizji w terenie ustalono, że istniejąca nawierzchnia z płyt drogowych typu YOMB jest w zadowalającym stanie technicznym, jednak posiada nieliczne nierówności, pęknięcia, wyboje. W okresach jesienno-zimowo-wiosennych, a także letnim, gdy występuje duża wilgotność podłoża gruntowego (w czasie i po opadach atmosferycznych) i gruntów przyległych do dróg, przejazd przedmiotową drogą jest utrudniony. Na drodze powstają liczne zastoiska wody, koleiny, ubytki i wyboje.

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- [1]. Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem – Burmistrzem Nowego Dworu Gdańskiego, a firmą ROADI Sp. z o.o.
- [2]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518).
- [3]. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część I – GDPP, Warszawa 2001r.
- [4]. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393).
- [5]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003r. 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).
- [6]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729).
- [7]. Wizja lokalna
- [8]. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- [9]. Ustalenia z Inwestorem, uzgodnione podczas spotkań koordynacyjnych i rozmów telefonicznych.

4. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Inwentaryzacja oznakowania

Podczas inwentaryzacji stwierdzono, że obszar, który obejmuje projekt stałej organizacji ruchu znajduje się w terenie zabudowanym.

Istniejące oznakowanie zostało zinwentaryzowane i przedstawione na **Rys. 2 Plan Sytuacyjny** części graficznej opracowania.

4.2. Opis docelowej organizacji ruchu

Zgodnie z opracowanym układem drogowym zaprojektowano oznakowanie pionowe dla przedmiotowej ulicy.

W celu uspokojenia ruchu na całej długości ul. Wałowej, zaprojektowano strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h w obszarze na północ od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2306G.

Stałą organizację ruchu przedstawiono na **Rys. 2 Plan Sytuacyjny** części graficznej opracowania.

4.3. Oznakowanie pionowe

Wielkość tarcz znaków należy zastosować zgodnie z pkt. 1.2.1., załącznik nr 1, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

Zgodnie z powyższym tarcze znaków na drodze powiatowej powinny być wielkości średniej (S), na drodze gminnej powinny być wielkości małej (M), a w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h powinny być wielkości mini (MI). Wyjątkiem są tarcze znaków A-7, które niezależnie od kategorii drogi powinny być wielkości takiej jak oznakowanie na drodze z pierwszeństwem, ale nie mniejszej niż średniej (S).

Wymiary niektórych tarcz znaków występują tylko w jednej określonej wielkości.

Wszystkie tarcze powinny być wyposażone w folię typu II.

Dokładną lokalizację oznakowania pionowego przedstawiono w **Rys. 2 Plan Sytuacyjny** części graficznej opracowania.

Zestawienie oznakowania pionowego podano w tabeli w pkt. 5.1 niniejszego opracowania.

5. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

5.1. Zestawienie oznakowania pionowego

Oznakowanie pionowe			
Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
B-43	Projektowane	Małe	1
B-44	Projektowane	Małe	1
D-4a	Projektowane	Małe	1
Razem	Projektowane	Małe	3

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki	Projektowane	1

6. INSTRUKCJA MONTAŻU STAŁYCH PIONOWYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

6.1. Zasady umieszczania znaków pionowych

Dokładne zasady umieszczania znaków pionowych zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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). Najważniejsze zasady zostały przedstawione poniżej.

Odległość pozioma znaku od jezdni

Na drogach z poboczem znaki należy ustawić tak, aby najmniejsza odległość między znakiem a krawędzią korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m (w trudnych warunkach terenowych dopuszcza się na drogach z poboczami gruntowymi umieszczenie znaku na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni, a na drogach z poboczami o nawierzchni twardej – w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi pobocza bitumicznego).

W pasie dzielącym na drodze dwujezdniowej znaki należy ustawiać minimum 0,5 m od zewnętrznej krawędzi opaski.

Na drodze dla rowerów znaki należy ustawiać minimum 0,5 m od krawędzi tej drogi.

Na ulicach znaki powinny być ustawione w odległości 0,5 – 2 m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.

Wysokość umieszczania znaków

Wysokość umieszczania pionowych znaków drogowych powinna wynosić:

- znaki kategorii A, B, C, D, F, G (z wyjątkiem G-1)
 - obszar zabudowany – min. 2 m (2,20 m)*
 - poza obszarem zabudowanym – min. 2 m (1,50 m)**
 - znak F-11 – 5 m;
 - znak F-14a, F14b, F14c – 0,5 m;
- znaki G-1
 - na ulicach – 1 m;
 - na pozostałych drogach – 0,5 m;
- znaki E-1, E-2, E-14
 - obszar zabudowany – min. 2 m (2,20 m)* (1 m)***
 - poza terenem zabudowanym – 1 m;
- znaki kategorii E – w kształcie strzały – duże
 - 0,7 m;
- pozostałe znaki kategorii E
 - obszar zabudowany – 2 (2,20)* – 2,5 m;
 - poza obszarem zabudowanym – min. 2 m;
- znaki umieszczane na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu
 - 0,90 – 1,20 m.

* w przypadku umieszczenia znaku na chodniku

** dla kilku znaków na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego

*** dla znaków w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu

Pozostałe przypadki, wyjątki oraz schematy umieszczania oznakowania przedstawione są w pkt. 1.5.3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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).

6.2. Ogólne wytyczne dotyczące montażu

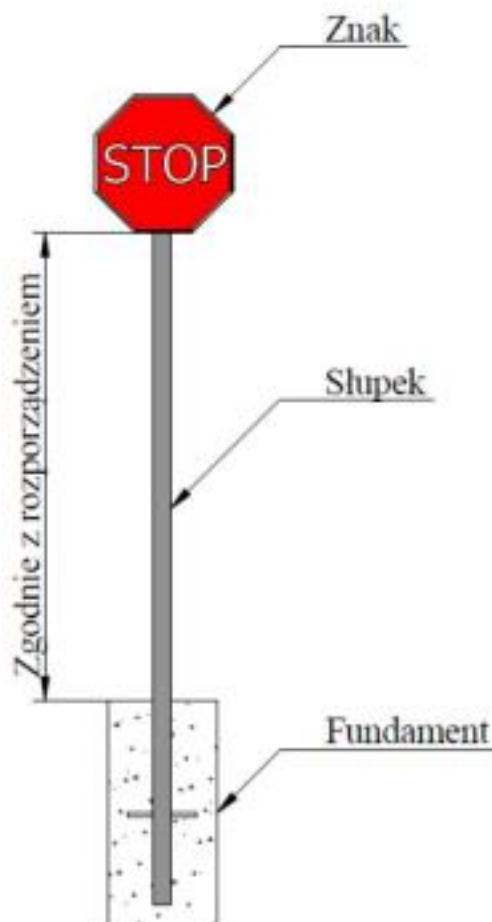
Znaki drogowe należy przewozić zawinięte folią typu „strecz” pakowane maksymalnie po 6 szt. W celu uniknięcia ewentualnego uszkodzenia znaków drogowych, zaleca się przewożenie spakowanych znaków pojazdem wyposażonym w plandekę, w pozycji pionowej w sposób uniemożliwiający ich samowolne przemieszczanie się po pojeździe.

Czytelność znaku należy utrzymać poprzez okresowe przecieranie lica miękką szmatką z wodą (niedopuszczalne jest stosowanie jakichkolwiek rozpuszczalników i środków żrących).

Warunkiem uznania gwarancji na znak drogowy jest właściwy (zgodny z niniejszą instrukcją) jego montaż na odpowiednio dobranej konstrukcji wsporczej i prawidłowe jego ustawienie na pasie drogowym.

Producent udziela gwarancji na: lico folii odblaskowej, w tym na odporność folii na samoczynne odklejanie się od tarczy znaku, odporności na korozję na podkład znaku oraz słupki do znaku. Okres gwarancji dla znaków podyktowany jest gwarancją producenta na lico znaku. Producent nie udziela gwarancji w przypadku niewłaściwego przewożenia znaku jak również niewłaściwego posadowienia go w podłożu

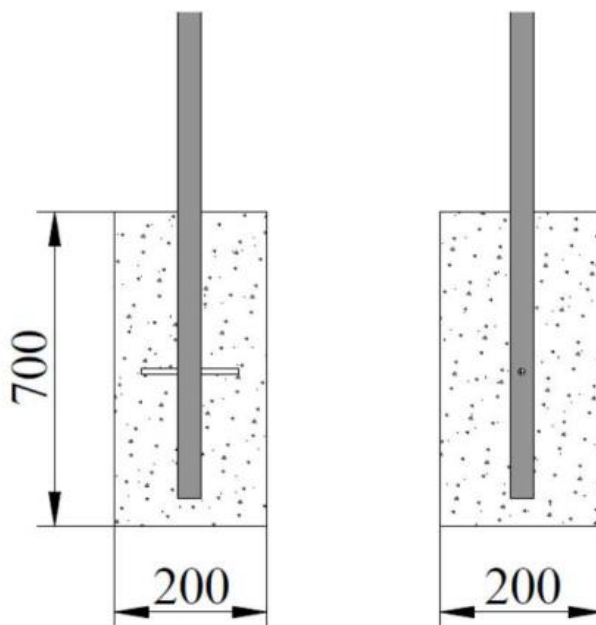
6.3. Montaż



Rys. 1: Rysunek montażowy znaków pionowych

6.4. Fundament

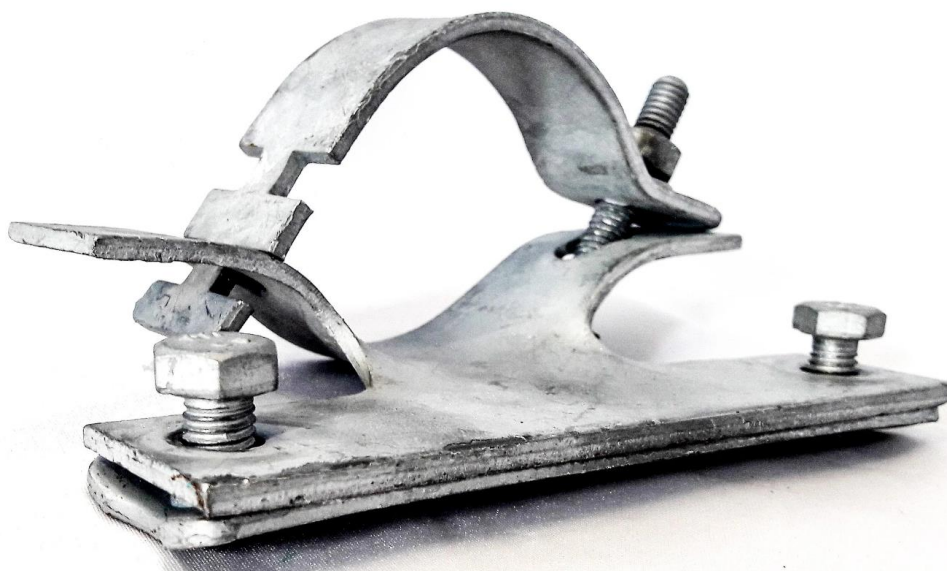
Słupek stalowy ocynkowany musi być zamocowany do fundamentu. Fundamenty wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz normami. Producent zaleca wykonanie fundamentu o wymiarach 20 cm x 20 cm x 70 cm, ale wymiary uzależnione są od rodzaju podłoża.



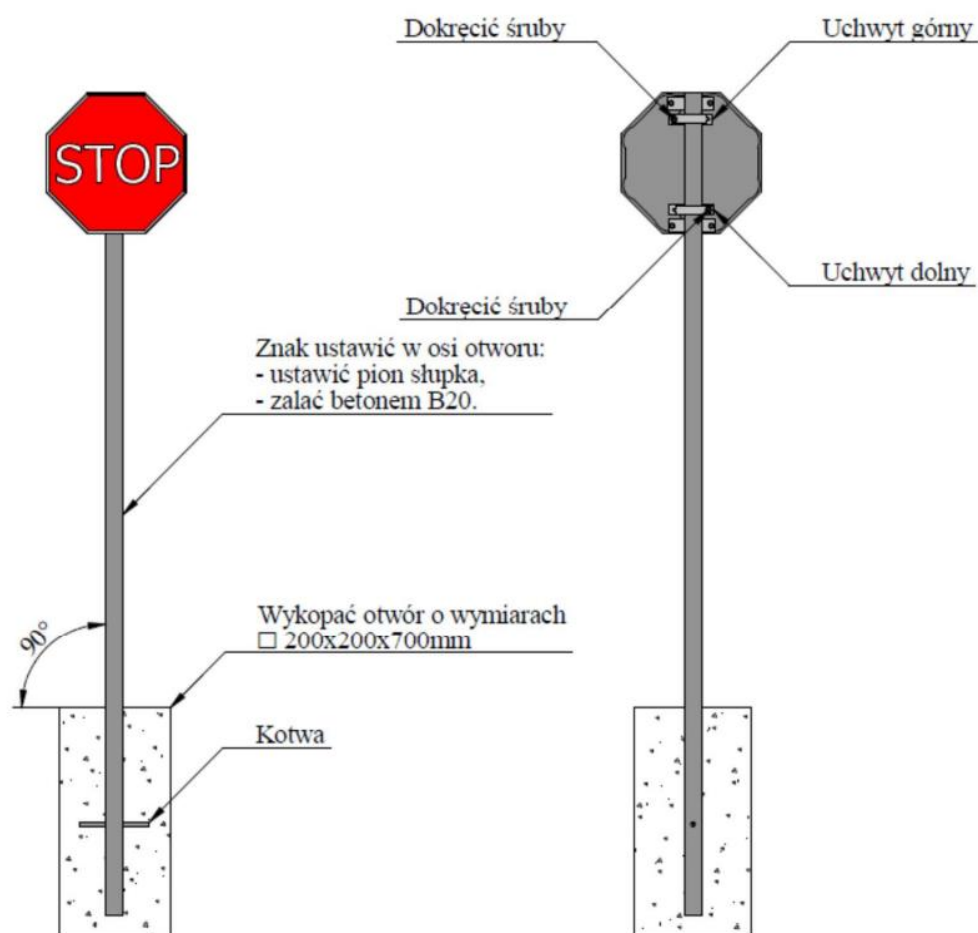
Rys. 2: Wymiary fundamentu

6.5. Mocowanie elementów

Konstrukcję należy montować zgodnie z przepisami BHP i Ppoż. Montaż konstrukcji należy wykonać po osiągnięciu przez fundament żelbetowy 80% wytrzymałości końcowej na ściskanie. Do zamontowania znaku na słupku producent zaleca zastosowanie obejm stalowych ocynkowanych (Rys. 3).



Rys. 3: Mocowanie elementów na słupku za pomocą obejm 1,5-2 cale



Rys. 4: Mocowanie pionowego znaku drogowego

Procedura mocowania znaku na słupku przebiega następująco: - nałożyć obejmę na słupkę tak, aby poruszał się swobodnie, - poluzować śruby łączące podkładkę z elementem profilowym uchwytu, - nasunąć uchwyt na zagiętą krawędź znaku drogowego, - wyznaczyć pionową oś symetrii znaku, - dokręcić śruby.

6.6. Ochrona przed korozją

Wymagane jest, aby fundamenty betonowe zabezpieczyć przed działaniem agresywnym wód przez dwukrotne pokrycie ich abizolem na zimno. Wszystkie łączniki metalowe przewidziane do mocowania między sobą elementów konstrukcji wsporczej i znaku jak śruby, nakrętki itp. powinny być czyste, gładkie, bez pęknięć, naderwań, rozwarstwień i wypukłych karbów. Łączniki powinny być ocynkowane ogniowo lub wykonane z materiałów odpornych na korozję w czasie nie krótszym niż konstrukcja wsporcza.

7. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu dla przedmiotowego zadania: **31.12.2025 r.**

ZESPÓŁ PROJEKTOWY				
Funkcja:	Branża:	Imię i nazwisko:	Specjalność i nr uprawnień:	Podpis:
Opracował		inż. Michał Załęski		

Data opracowania 02/2024

II. OPINIE I UZGODNIENIA

1. BURMISTRZ NOWEGO DWORU GDAŃSKIEGO



BURMISTRZ
NOWEGO DWORU GDAŃSKIEGO

Nowy Dwór Gdański, 15.02.2024r.

RIR.7221.5.2024..KR

ROADI Sp. z o.o.
ul. Kartuska 385B
80-125 Gdańsk

OPINIA 5/2024

Zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2017 r, poz. 784), **opiniuję pozytywnie** projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn. „Budowa drogi gminnej ul. Wałowej w miejscowości Marzęcino”.

Jednocześnie informujemy, że projekt organizacji ruchu podlega **zatwierdzeniu** przez Starostę Nowodworskiego, 82-100 Nowy Dwór Gdański, ul. Sikorskiego 23.

Z up. BURMISTRZA

Jan Kubański
Zastępca Burmistrza

Otrzymują:

1. Adresat
2. A/a

Referat Inwestycji i Rozwoju
tel. 55 625 77 76, faks 55 247 24 05
kamila.rutkowska@miastonowdwor.pl

ROADI Sp. z o. o.

ul. Kartuska 385b, 80-125 Gdańsk
NIP: 5833400329 REGON: 386382324 KRS: 0000847718
e-mail: biuro@roadi.pl www: roadi.pl

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rys. 1

Plan Orientacyjny

Skala 1:10000

Rys. 2

Plan Sytuacyjny

Skala 1:500