

Nazwa i adres Jednostki Projektowej:



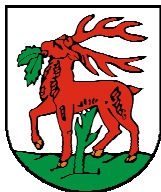
CIVPRO Usługi Projektowo Pomiarowe

mgr inż. Maciej Potrzebowski

80-174 Gdańsk, ul. Potęgowska 6/30

civpro_biuro@outlook.com, tel. 601-841-525

Nazwa i adres Inwestora:



Gmina Dobry Miasto

ul. Warszawska 14,

11-040 Dobry Miasto

Stadium projektu:

PROJEKT BUDOWLANY I WYKONAWCZY

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

Przebudowa ulicy Gałczyńskiego w Dobrym Mieście

Adres, obręby i nr ewidencyjne działek:

Inwestycja znajduje się na terenie: województwa warmińsko-mazurskiego, powiat olsztyński, gmina Dobry Miasto

Jednostka ewidencyjna: 281403_4 MIASTO DOBRY MIASTO

Obręb: 0003 **Działki:** 15/15, 15/28

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		Technik Marcin Potrzebowski		
Data opracowania 10/2019		Nr tomu: II	Nr teczki: 1	

SPIS ZAWARTOŚCI

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.	Lokalizacja inwestycji	3
1.5.	Cel inwestycji	3
1.6.	Etapy realizacji inwestycji.....	3
2.	STAN ISTNIEJĄCY.....	3
2.1.	Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu	3
2.2.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	3
2.3.	Stan techniczny obiektu budowlanego	4
2.4.	Warunki gruntowo-wodne.....	4
3.	MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	4
4.	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	5
4.1.	Opis docelowej organizacji ruchu	5
4.2.	Inwentaryzacja oznakowania	5
4.3.	Oznakowanie pionowe	5
4.4.	Oznakowanie poziome	5
5.	ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.....	6
5.1.	Zestawienie oznakowania pionowego	6
5.2.	Zestawienie oznakowania poziomego.....	6
5.3.	Posadowienie znaków w gruncie.....	7
5.4.	Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	9
II.	OPINIE I UZGODNIENIA	10
B.	CZĘŚĆ GRAFICZNA.....	11

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. OPIS TECHNICZNY

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Inwestora Gminy Dobre Miasto, na podstawie umowy zawartej pomiędzy Inwestorem, a Wykonawcą - biurem projektowym CIVPRO Usługi Projektowo Pomiarowe mgr inż. Maciej Potrzebowski, 80-174 Gdańsk, ul. Potęgowska 6/30.

1.2. Przedmiot opracowania

W ramach inwestycji „Przebudowa ulicy Gałczyńskiego w Dobrym Mieście” planuje się budowę drogi gminnej, odwodnienia drogi oraz oświetlenia solarnego drogi.

1.3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje **Projekt Stałej Organizacji Ruchu** dla przedmiotowej inwestycji, na którą składa się:

- Przebudowa ul. Gałczyńskiego w Dobrym Mieście oraz związane z powyższym:
 - budowa nowej nawierzchni ciągu pieszo - jezdni;
 - budowa zjazdów indywidualnych;
 - budowa podziemnego systemu odwodnienia – kanalizacji deszczowej;
 - budowa oświetlenia solarnego
 - usunięcie kolizji infrastruktury technicznej związanych z przebudową;
 - wykonaniu oznakowania pionowego oraz poziomego;

1.4. Lokalizacja inwestycji

Powyższa inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, powiecie olsztyńskim, w gminie Dobre Miasto, w miejscowości Dobre Miasto.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na następujących działkach :

Jednostka ewidencyjna: 281403_4 Miasto Dobre Miasto.

Obręb: 0003 **Działki:** 15/15, 15/28

1.5. Cel inwestycji

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

1.6. Etapy realizacji inwestycji

Inwestycja będzie realizowana w jednym etapie.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu

Droga gminna ul. Gałczyńskiego w miejscowości Dobre Miasto jest drogą obsługującą głównie mieszkańców. Odbywa się na niej ruch pojazdów osobowych i ruch pieszy, a także pojazdów użyteczności publicznej – śmieciarek.

2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

- Ulica Gałczyńskiego (Klasa D)

Na przedmiotowym odcinku posiada obecnie przekrój jednojezdniowy, szerokość jezdni wynosi 5 m. Nawierzchnię stanowi grunt rodzimy ulepszony.

Obszar przyległy do ulicy stanowi teren zabudowany. Jest to głównie zabudowa mieszkalna jednorodzinna.

W liniach rozgraniczających pas drogowy znajdują się:

- sieć kanalizacji deszczowej;
- sieć kanalizacyjna sanitarna;
- sieć wodociągowa;
- sieć gazowa;
- sieć elektroenergetyczna kablowa;
- sieć teletechniczna;

2.3. Stan techniczny obiektu budowlanego

Na podstawie wizji w terenie ustalono, że :

Ulica Galczyńskiego:

- nawierzchnia jezdni jest zdeformowana, po intensywnych opadach atmosferycznych tworzą się zastoiska wody, które w znacznej mierze utrudniają przejazd.
- w nawierzchni występują liczne ubytki i wyboje.

2.4. Warunki gruntowo-wodne

Na podstawie wyników wykonanych badań geotechnicznych (odrębne opracowanie), Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430) istniejące podłoże gruntowe pod przedmiotową inwestycję zakwalifikowano do grupy nośności G1.

Wykonanymi wierceniami na badanym terenie inwestycji stwierdzono nasypy budowlane z pospółek oraz średnio zagęszczone piaski średnie.

Według klasyfikacji z Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430) warunki wodne są dobre. W żadnym otworze nie stwierdzono występowania wody gruntowej. Szczegółowe informacje na temat budowy geologicznej podłoża znajdują się w Dokumentacji Geotechnicznej.

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- [1]. Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem - Gminą Dobre Miasto a firmą CIVPRO Usługi Projektowo Pomiarowe mgr inż. Maciej Potrzebowski
- [2]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430).
- [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 zarządzaniem (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.
- [10]. Opinia geotechniczna wykonana przez Elbląskie Przedsiębiorstwo Geologiczne mgr inż. Daniel Kochanowski

4. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

4.1. Opis docelowej organizacji ruchu

Zgodnie z opracowanym układem drogowym zaprojektowano oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowej ulicy. Stałą organizację ruchu przedstawiono w **TOM II, Teczka 1 – Stała Organizacja Ruchu** części graficznej opracowania.

4.2. Inwentaryzacja oznakowania

Istniejące oznakowanie pionowe zostało zinwentaryzowane i przedstawione w **TOM II, Teczka 1 – Stała Organizacja Ruchu** części graficznej opracowania. Istniejące oznakowanie oznaczone jako do usunięcia, pionowe należy zdemonstrować, poziome zlikwidować.

4.3. Oznakowanie pionowe

Tarcze znaków winne być wielkości średniej(S) z folią typu II.

Znaki należy ustawić z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej (zgodnie z 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 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Tarcze znaków montować na wysokości 2 m od trawnika do dolnej krawędzi lica znaku lub 2,20 m od nawierzchni chodnika do dolnej krawędzi lica znaku.

Znaki pionowe należy umieścić tak, aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.

Dokładną lokalizację oznakowania pionowego przedstawiono w **TOM II, Teczka 1 – Stała Organizacja Ruchu** części graficznej opracowania.

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

4.4. Oznakowanie poziome

W przypadku konieczności usunięcia istniejącego oznakowania poziomego, czynność tę należy wykonać metodami bezinwazyjnymi:

- za pomocą śrutownicy
- za pomocą strumienia wody pod ciśnieniem (waterblasting)

Usuwanie oznakowania cienkowarstwowego może odbywać się obiema metodami. Usunięcie oznakowania grubowarstwowego należy wykonać wodą pod ciśnieniem.

Wszystkie linie oznakowania poziomego należy wykonać jako linie grubowarstwowe w celu podwyższenia trwałości, widzialności w nocy i widzialności na mokro.

Oznakowanie poziome wykonać masą chemoutwardzalną do nakładania, grubowarstwowe o okresie trwałości 4 lat zgodnie z [5].

Dokładną lokalizację oznakowania poziomego przedstawiono w **TOM II, Teczka 1 – Stała Organizacja Ruchu** części graficznej opracowania.

Zestawienie oznakowania poziomego podano w tabeli w pkt. 5.2. niniejszego opracowania

5. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

5.1. Zestawienie oznakowania pionowego

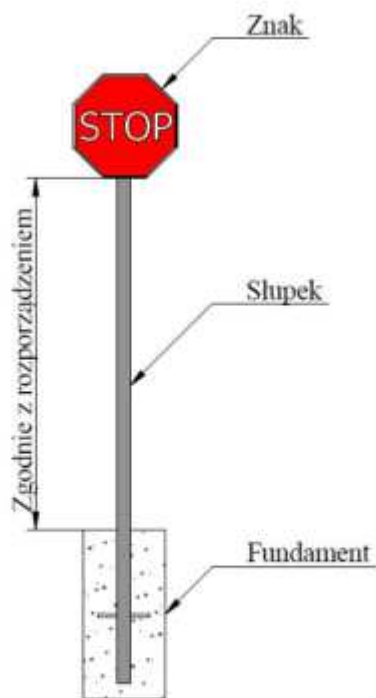
Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
A-7	Projektowane	1
D-1	Projektowane	4
A-7	Istniejące	1
D-4b	Istniejące	2
D-4a	Istniejące	1
D-6	Istniejące	2
RAZEM	Projektowane	5
RAZEM	Istniejące	6

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki	Projektowane	3
Słupki	Istniejące	3

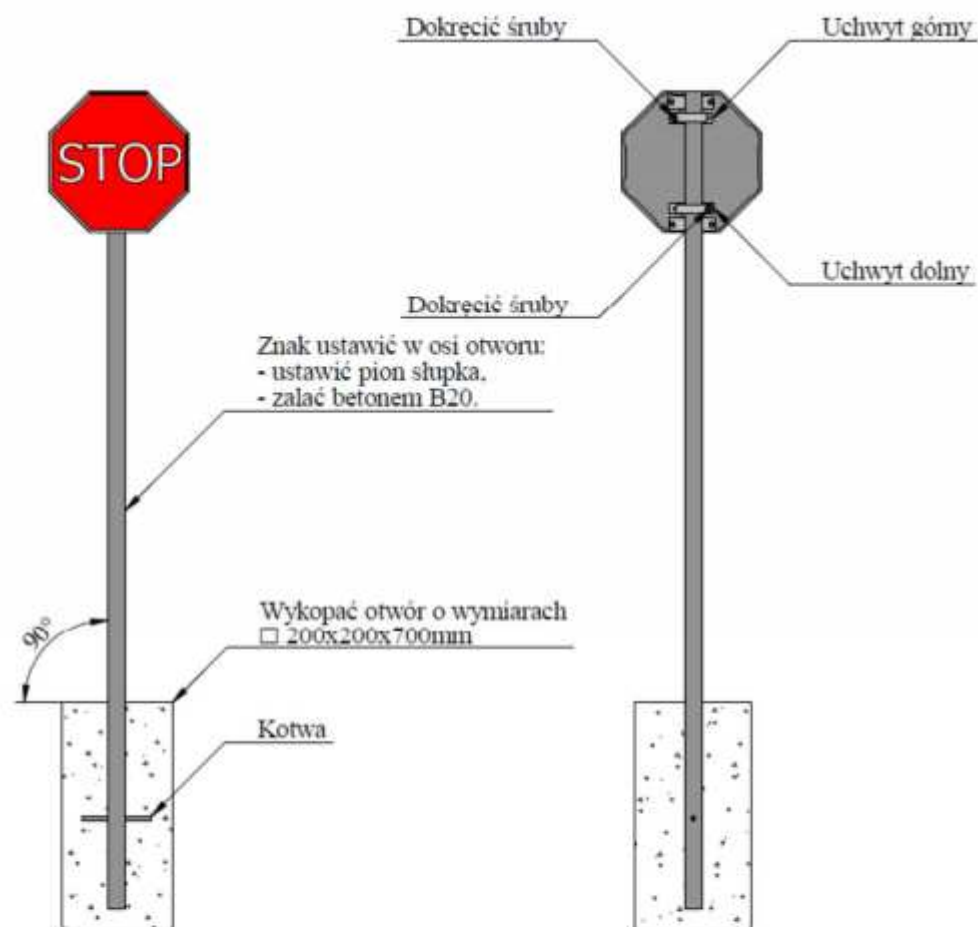
5.2. Zestawienie oznakowania poziomego

Oznakowanie poziome			
Nazwa	Stan	Dł.[m] /Pow [m ²] /Szt.	Pow. mal. [m ²]
P-13	Projektowane	18.78 m	4.93
P-14	Istniejące	6.28 m	2.36
P-10	Istniejące	6.24 m	12

5.3. Posadowienie znaków w gruncie



Rys. 1. Rysunek montażowy znaków pionowych



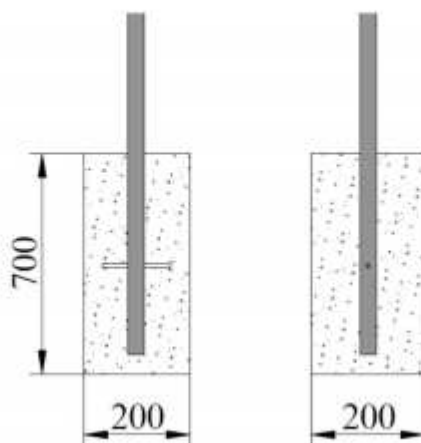
Rys. 4. Mocowanie pionowego znaku drogowego

Procedura mocowania znaku na słupku przebiega następująco:

- nałożyć obejmę na słupkę tak, aby poruszał się suwliwie,
- poluzować śruby łączące podkładkę z elementem profilowym uchwyty,
- nasunąć uchwyt na zagiętą krawędź znaku drogowego,
- wyznaczyć pionową oś symetrii znaku,
- dokręcić śruby.

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

5.4. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu dla przedmiotowego zadania **kwiecień 2020 r.**

<i>Funkcja:</i>	<i>Branża:</i>	<i>Imię i nazwisko:</i>	<i>Specjalność i nr uprawnień:</i>	<i>Podpis:</i>
Opracował		Technik Marcin Potrzebowski		

Data opracowania
10/2019

II. OPINIE I UZGODNIENIA

Nazwa i adres Jednostki Projektowej:



CIVPRO Usługi Projektowo Pomiarowe

mgr inż. Maciej Potrzebowski
80-174 Gdańsk, ul. Potęgowska 6/30
civpro_biuro@outlook.com, tel. 601-841-525

Nazwa i adres Inwestora:



Gmina Dobry Mieście

ul. Warszawska 14,
11-040 Dobry Mieście

Stadium projektu:

PROJEKT BUDOWLANY I WYKONAWCZY

Zamierzenie budowlane / Obiekt budowlany:

Przebudowa ulicy Gałczyńskiego w Dobrym Mieście

Adres, obręb i nr ewidencyjne działek:

Inwestycja znajduje się na terenie: województwa warmińsko-mazurskiego, powiat olsztyński, gmina Dobry Mieście

Jednostka ewidencyjna: 281403_4 MIASTO DOBRY MIEŚCIE

Obręb: 0003 Działki: 15/15, 15/28

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

Technik Marcin Potrzebowski

Data opracowania
10/2019

Nr tomu:
II

Nr teczki:
1

uzgodniono
BURMISTRZ
Jarosław Kowalski

URZĄD MIEJSKI
w Dobrym Mieście
ul. Warszawska 14
11-040 Dobry Mieście

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rys. 1	Plan Orientacyjny
Rys. 2	Plan Sytuacyjny

Skala 1:10 000
Skala 1:500