



DRAFT Inżynieria Drogowa
Łukasz Kaźmierczak
ul. Leszczynowa 56A/8
80-175 Gdańsk

tel. +48-602-611-485
mail: draft.inzynieria@gmail.com
NIP: 874-163-42-51
REGON: 341236141

EGZ. NR	1	2
---------	---	---

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Inwestor:

GMINA MIEJSKA RUMIA
84-230 RUMIA
UL. SOBIESKIEGO 7

Nazwa zamierzenia

**Przebudowa ul. Gdańskiej w Rumi na odcinku od skrzyżowania
z ul. Katowicką do ronda Rotmistrza W. Pileckiego**

budowlanego:

Adres obiektu:

Rumia, ul. Gdańska

Stadium:

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

BRANŻA	FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS	UPRAWNIENIA
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Łukasz Kaźmierczak		POM/0291/POOD/11 w specjalności drogowej

Data opracowania - grudzień 2022 r.

Spis treści

I. OPIS TECHNICZNY	2
1. Informacje wstępne	2
2. Podstawa opracowania.....	2
3. Przedmiot, zakres i cel opracowania.....	2
4. Stan istniejący i projektowany	3
5. Terminy	8
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	9

I. OPIS TECHNICZNY

1. Informacje wstępne

Przedmiotowy projekt stałej organizacji ruchu wykonany został dla przebudowy ulicy Gdańskiej w Rumii.

Inwestor:

Gmina Miejska Rumia
ul. Sobieskiego 7
84-230 Rumia

2. Podstawa opracowania

- Tekst jednolity ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 27 czerwca 2017r. (poz. 1260).
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.Nr 170 poz. 1393 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drodze (Załącznik nr 1, 2, 3 i 4) (Dz.U. Nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami).
- 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. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729).
- Wizja lokalna w terenie oraz inwentaryzacja istniejącego oznakowania przeprowadzona w listopadzie 2022 r.

3. Przedmiot, zakres i cel opracowania

Zakres przedmiotowego projektu stałej organizacji ruchu obejmuje oznakowanie fragmentu ulicy Gdańskiej jaki przewidziany jest do przebudowy tj. na odcinku od skrzyżowania z ul. Katowicką do ronda Rotmistrza W. Pileckiego na długości ok. 400 mb.

Celem opracowania jest uspokojenie ruchu samochodowego i usprawnienie ruchu pieszo - rowerowego w obrębie obszaru objętego projektem poprzez wprowadzenie wyspy separacyjnej ruch na całej długości ulicy Gdańskiej podlegającej przebudowie wraz z wymianą jej nawierzchni na nową, wykonanie 2 nowych przejść dla pieszych z wyspą dzielącą przez ulicę Gdańską oraz doświetleniem

tych przejść, wymiana fragmentów ścieżki rowerowej na nową nawierzchnię bitumiczną oraz korekta geometrii fragmentów istniejącego chodnika i ścieżki rowerowej.

4. Stan istniejący i projektowany

Ulica Gdańska na odcinku podlegającym przebudowie posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości ok. 7m. Na jej długości zlokalizowane są dwie zatoki autobusowe o nawierzchni betonowej, które nie są planowane do przebudowy. Po wschodniej stronie ulicy Gdańskiej na całej jej długości zlokalizowany jest istniejący ciąg pieszo – rowerowy wykonany z kostki betonowej, szerokości 3,5 m. Po zachodniej stronie ulicy Gdańskiej zlokalizowany jest ciąg pieszo – rowerowy na odcinku od ronda Rotmistrza W. Pileckiego do zatoki autobusowej.

Ulica Gdańska jest drogą gminną o nr 132307G, ulica Katowicka jest drogą gminną o nr 132095G, ulica Pomorska (okolice ronda Rotmistrza W. Pileckiego) jest drogą powiatową o nr 1471G.

Istniejąca organizacja ruchu w rejonie odcinka ulicy Gdańskiej podlegającego przebudowie ogranicza się do istniejącego oznakowania skrzyżowania z ulicą Katowicką, oznakowania przejść dla pieszych oraz ciągów pieszo – rowerowych.

Wszystkie znaki pionowego istniejące na przedmiotowym odcinku należy usunąć i zastąpić je nowymi zgodnie z częścią rysunkową projektu.

Projektowana organizacja ruchu.

a) Oznakowanie pionowe

Projektowana organizacja ruchu przewiduje wymianę istniejącego oznakowania pionowego na nowe na skrzyżowaniu z ulicą Katowicką. Ponadto przewiduje się oznakowanie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ulicy Katowickiej z Gdańską (2 przejścia dla pieszych) oraz przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów w ciągu ulicy Gdańskiej (3 przejścia i przejazdy). Ponadto przewiduje się oznakowanie drogi dla rowerów i pieszych zgodnie z załączoną częścią rysunkową projektu.

Docelowe oznakowanie pionowe przedstawiono na załączonym rysunku - arkusz D-2.

Zestawienie projektowanego oznakowania pionowego:

SYMBOL ZNAKU	ILOŚĆ [szt.]	ilość słupków [szt.]
A-7	3	3
A-17	2	2
C-12	1	0
C-13/16 mini	6	6
C-16/13 mini	4	4
D-1	1	1
D-6	4	3
D-6 mini	16	16
D-6b	3	3
D-6b na żółtym	4	4

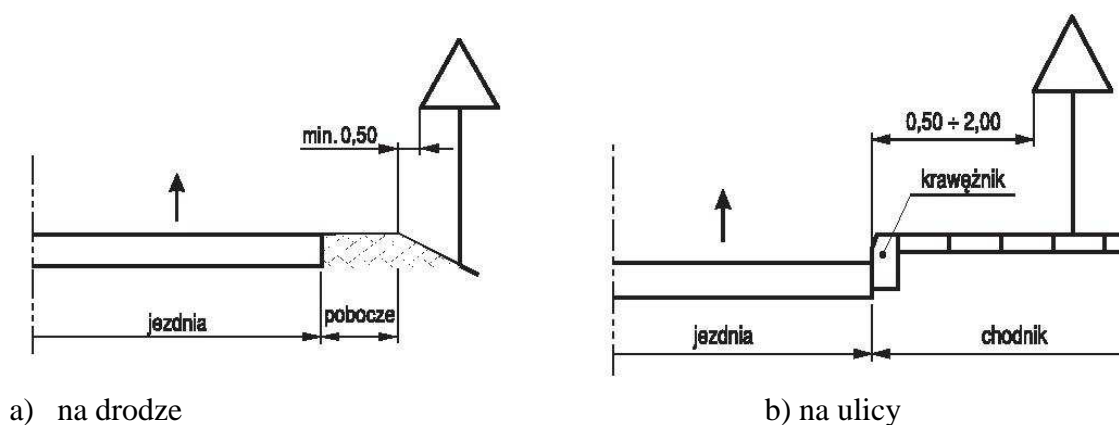
tle		
D-15	1	1
T-27	6	0
U-5b	4	0
suma:	55	43

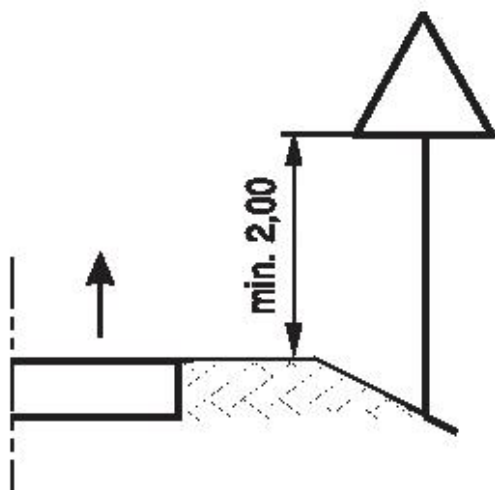
Wymagania dla oznakowania pionowego:

- Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy aluminiowej grubości minimum 1,5mm,
- Wielkość tarczy znaków:
 - znaki A-7 i D-1 średnie,
 - znaki w ciągu drogi dla rowerów wskazane na części rysunkowej projektu (C-13/16, C-16/13, D-6) – mini,
 - pozostałe znaki pionowe - małe
- Do wyklejenia lica znaku należy stosować folię odblaskową II generacji,
- Konstrukcje wsporcze z rur stalowych ocynkowanych o średnicy zewnętrznej 60mm,
- Fundament konstrukcji wsporczej znaków z betonu klasy C16/20,
- Łączniki systemowe: uchwyty, śruby nakrętki – ocynkowane.

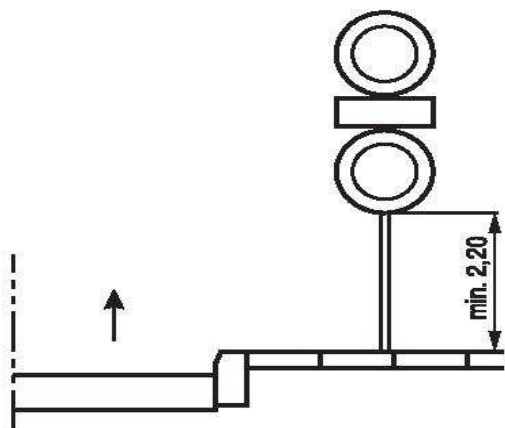
Konstrukcję wsporczą znaków zamontować w podłożu w sposób wykluczający ich przemieszczanie i obrót. Tarcze znaków należy montować do konstrukcji wsporczych w sposób uniemożliwiający ich obrót oraz pionowe przemieszczenie.

Odległości i wysokości znaków od krawędzi drogi:





c) na drogach



d) dwóch na jednym słupku na ulicach

W rozmieszczeniu tablic należy brać pod uwagę warunki lokalne i związane z nimi warunki widoczności znaków na drodze (unikać zasłaniania znaków istniejących i dostawianych).

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem 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 drodze (Załącznik nr 1, 2, 3 i 4) (Dz.U. Nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami).

b) Oznakowanie poziome

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe malowane strukturalnie o nieregularnej strukturze. Wyjątek stanowią znaki P-23 oraz P-26, które przewidziane są jako malowanie cienkowarstwowe. Oznakowanie poziome należy wykonać z masy chemoutwardzalnej koloru białego.

Przejazdy dla rowerów przez ulicę Gdańską oraz dojazdy do przejść dla pieszych na jezdni ulicy Gdańskiej projektuje się jako czerwone. Powyższe oznakowanie poziome koloru czerwonego powinno być wykonane z masy chemoutwardzalnej i powinno spełniać następujące wymagania:

a) posiadać aktualną aprobatę techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów z następującymi właściwościami użytkowymi i technicznymi:

- Wskaźnik szorstkości SRT ≥ 45 lub ≥ 50
 - Elastyczność $\geq 2\text{cm}$
 - Czas schnięcia $\leq 45\text{min}$
 - Współczynnik luminancji β : barwa czerwona $\geq 0,15$
 - Trwałość wg LCPC ≥ 6
 - Materiał do uszorstnienia w kolorze nawierzchni (czerwony)
- b) materiał powinien być odporny na promieniowanie UV wg normy EN 1871
- c) przejezdność przy temp. 20°C po max 45 min wg normy EN 1436
- d) duża elastyczność na zginanie i rozciąganie wg metody IBDiM
- e) zawartość części stałych min 98% oraz części lotnych max 0,5%

Docelowe oznakowanie poziome przedstawiono na załączonym rysunku - arkusz D-2.

Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego:

SYMBOL	IŁOŚĆ	JEDN.	POWIERZCHNIA JEDNOSTKOWA [m ²]	POWIERZCHNIA ŁĄCZNIE [m ²]
P-4	27	mb	0.24	6.48
P-7a	129	mb	0.12	15.48
P-7d	714.8	mb	0.12	85.78
P-10	210.5	m2	0.5	105.25
P-11	34	mb	0.5	17.00
P-13	15	mb	0.175	2.63
P-14	24	mb	0.375	9.00
P-23 mini	30	szt.	-	-
P-26	13	szt.	-	-
				241.61

- Oznakowanie poziome barwy czerwonej na przejazdach rowerowych: 61 m²
- Oznakowanie poziome barwy czerwonej na dojazdach do przejść dla pieszych: 120 m²

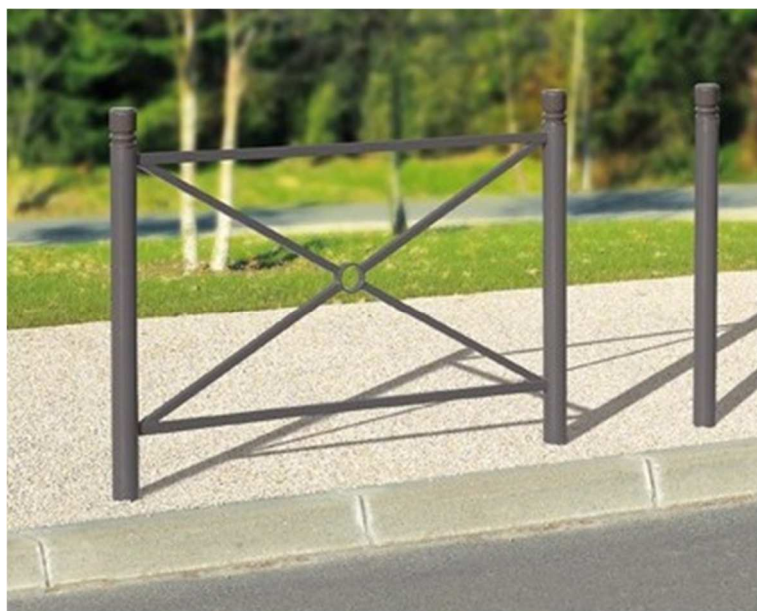
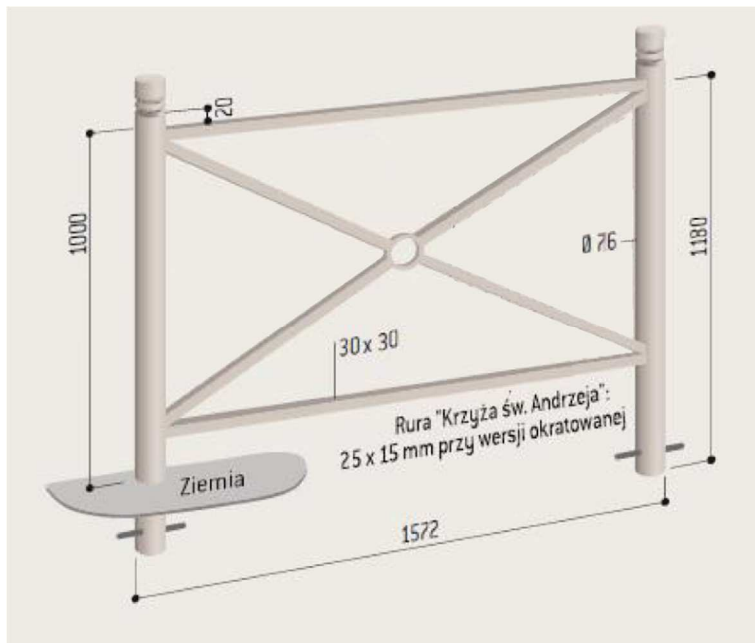
Oznakowanie należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drodze (Załącznik nr 1, 2, 3 i 4) (Dz.U. Nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami).

c) Bariery wygradzające

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów wprowadzono bariery wygradzające dwóch typów:

Bariera - typ 1.

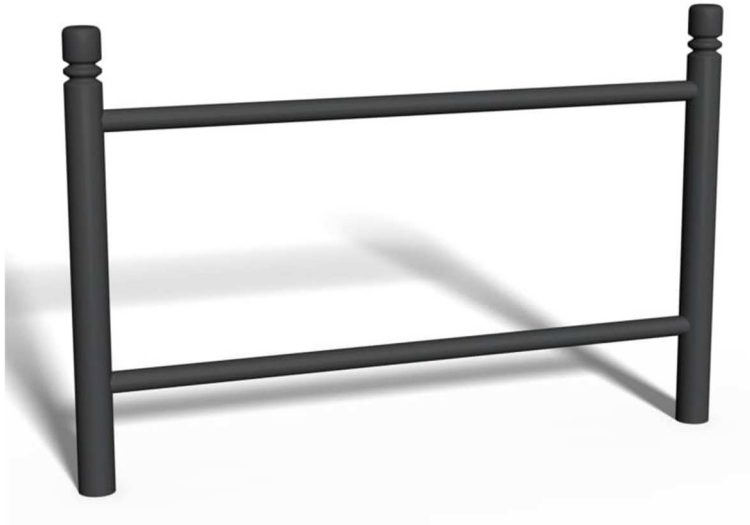
Projektowane bariery typu 1 zlokalizowane będą przy jezdni z zachowaniem skrajni drogowej o wartości min. 0,5 m. Projektowane bariery zwane są barierami typu Krzyż św. Andrzeja lub barierkami province. Długość bariery ok. 150-170 cm.



Przykładowa bariera typu Krzyż św. Andrzeja

Bariery - typ 2.

Bariery typu 2. Projektuje się w celu oddzielenia ruchu rowerzystów i pieszych. Bariera składa się z dwóch słupków ozdobnych połączonych na stałe dwoma rurowymi poprzeczkami.



Zastosować elementy obu barier barwy zbliżonej do czarnej. Bariery wyposażać w spójne końcówki słupków (zwane różnie np. city lub modern) - następującego typu:



lub inne zbliżone, zaakceptowane przez zamawiającego.

Zestawienie projektowanych barier:

- bariery typu 1: 23 mb
- bariery typu 2: 116 mb

5. Terminy

Przewidywana data rozpoczęcia robót: kwiecień 2023 r.

Przewidywana data wprowadzenia nowej docelowej organizacji ruchu: grudzień 2023 r.

Opracował:

mgr inż. Łukasz Kaźmierczak
upr. nr POM/0291/POOD/11
specjalność drogowa

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW:

Nr rys.	Tytuł rysunku	Skala
1.	Plan orientacyjny – arkusz D-1	1:10 000
2.	Stała organizacja ruchu – arkusz D-2	1: 500