

Adnotacje urzędowe:

Nazwa i adres Inwestora:



**Okręgowe Przedsiębiorstwo
Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.**
ul. Opata Hackiego 14, 81-213 Gdynia

Nazwa i adres Jednostki Projektowej:



KONFIG
Projektowanie i doradztwo techniczne
siedziba: ul. Porębskiego 33 lok. 1, 80-180 Gdańsk
biuro: ul. Świętokrzyska 51 lok. 4, 80-180 Gdańsk
tel. 533 057 058, 729 057 058

Zamierzenie budowlane/ Obiekt budowlany:		Budowa przepompowni ciepłowniczej dla modernizowanej sieci ciepłowniczej w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni
Kategoria objektu:	IV	
Adres obiektu budowlanego:		ul. Zorzy, Chwarzno-Wiczlino, Gdynia
Identyfikatory działek ewidencyjnych:		226201_1.0011.920, 226201_1.0011.1178

Stadium projektu:	OPRACOWANIA ZWIĄZANE
Element projektu:	
Nazwa tomu:	
	TOM 1 – Projekt Tymczasowej Organizacji Ruchu

Branża:	drogowa			
Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień Specjalność	Zakres	Podpis
Projektant	mgr inż. Bartosz Waczyński	POM/0163/PBD/19 spec. inżynierska drogowa	-	
Opracowujący	-	-	-	
Projektant sprawdzający	-	-	-	

Nr sprawy:	NO/99/2022	Data opracowania:	13.03.2023 r.	Nr tomu / liczba tomów:	1/3
Nr archiwalny:	20/2022	Data sprawdzenia:	-	Nr egz.:	

SPIS ZAWARTOŚCI		
A.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.0.	PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2.0.	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
3.0.	MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA	3
4.0.	LOKALIZACJA OBIEKTU	3
5.0.	RODZAJ I SKALA PRZEDSIĘWZIĘCIA	5
6.0.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO, CHARAKTERYSTYKA I GEOMETRIA DRÓG	5
7.0.	CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU NA DROGACH	5
8.0.	OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCE	5
9.0.	PROJEKTOWANA TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU	5
9.1.	ZAŁOŻENIA ORGANIZACJI RUCHU	5
9.2.	PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	5
9.2.1.	ETAP 1	5
9.2.2.	ETAP 2	6
9.3.	OPIS STANU PASA DROGOWEGO PO ZREALIZOWANIU KAŻDEGO ETAPU ROBÓT	6
9.4.	WIELKOŚĆ ZNAKÓW, WIDOCZNOŚĆ, SPOSÓB MONTAŻU, RODZAJ FOLII ODBŁASKOWYCH	6
9.5.	ANALIZA GEOMETRII DRÓG I SKUTKI WPROWADZENIA ZNAKÓW	6
9.6.	OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ	7
9.7.	TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	7
B.	ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA	8
C.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
Rys. 1.0	Plan orientacyjny	1:10 000
Rys. 2.1	Projekt tymczasowej organizacji ruchu – Etap 1	1:500
Rys. 2.2	Projekt tymczasowej organizacji ruchu – Etap 2	1:500

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

Opracowanie wykonano na podstawie umowy nr NO/99/2022 zawartej w dniu 18.10.2022 r. pomiędzy Okręgowym Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. a KONFIG Projektowanie i doradztwo techniczne.

2.0. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem dokumentacji projektowej jest budowa przepompowni ciepłowniczej dla modernizowanej sieci ciepłowniczej w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni wraz z zagospodarowaniem terenu oraz zapewnieniem obsługi komunikacyjnej.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt tymczasowej organizacji ruchu w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi.

3.0. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA

- [1] Inwentaryzacja i dokumentacja fotograficzna z wizji w terenie, 10.2022 r.,
- [2] Mapa do celów projektowych, 10.2022 r.,
- [3] Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dn. 22.06.2022 r.,
- [4] Decyzja zezwalająca na lokalizację zjazdu z dn. 30.11.2022 r.,
- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, (tekst jednolity: Dz.U.2021.450),
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.2310),
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem. (tekst jednolity: Dz.U.2017.784),
- [8] 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 (tekst jednolity: Dz.U.2019.2311 z późniejszymi zmianami).

4.0. LOKALIZACJA OBIEKTU

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest przy ul. Zorzy w Gdyni, w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie zabudowanym. W pobliżu znajduje się zabudowa mieszkalna jednorodzinna, usługowa oraz tereny leśne, zlokalizowane na północ od inwestycji. Obszar inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Dla inwestycji zostały wydane warunki na lokalizację zjazdu.



Fot. 1. Widok na działkę 920 od strony ul. Zorzy



Fot. 2. Widok na ul. Zorzy w kierunku północnym



Fot. 3. Widok na ul. Zorzy w kierunku wschodnim



Fot. 4. Widok na działkę 1178 w miejscu lokalizacji przepompowni

Na terenie wzdłuż północnej krawędzi działki 920 oraz na działce 1178 występuje ogrodzenie przeznaczone do rozbiórki w części kolidującej z inwestycją.

Teren inwestycji jest porośnięty zielenią w postaci żywopłotu oraz drzew, zlokalizowanych wzdłuż granicy pasa drogowego (działka nr 920) oraz na działce nr 1178.

5.0. RODZAJ I SKALA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polega na budowie przepompowni ciepłowniczej dla modernizowanej sieci ciepłowniczej wraz z zagospodarowaniem terenu oraz zapewnieniem obsługi komunikacyjnej. Projektuje się zjazd drogowy z ul. Zorzy (dz. nr 920), o szer. 3,5 m, wykonany z płyt ażurowych typu MEBA, zakończony placem o wym. 10,0 x 8,0 m zlokalizowanym na dz. nr 1178.

W związku z inwestycją, żywopłot oraz część drzew pozostających w kolizji z projektowanym zagospodarowaniem terenu przeznaczona jest do usunięcia. W ramach prac rozbiórkowych i demontażowych planuje się rozbiórkę krawężników na szerokości dowiązania zjazdu do jezdni ul. Zorzy i wykonanie nowego krawężnika.

6.0. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO, CHARAKTERYSTYKA I GEOMETRIA DRÓG

Ulica Zorzy wykonana jest z nawierzchni asfaltowej i na analizowanym odcinku posiada szerokość ok. 5,8-5,9 m. Wzdłuż drogi występuje chodnik z płyt betonowych o zmiennej szerokości ok. 1,4-1,7 m, z wyjątkiem odcinka na długości projektowanego zjazdu, gdzie chodnik nie występuje, a także południowej krawędzi jezdni, wzdłuż której jest opaska drogowa o szerokości ok. 0,6 m, wykonana z betonowych płyt chodnikowych. Na odcinku od wysokości dz. nr 917 w kierunku północnym chodnik występuje tylko po lewej stronie jezdni.

7.0. CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU NA DROGACH

Ulica Zorzy jest drogą gminną nr 135636G i występuje na niej ruch lokalny, związany z obsługą komunikacyjną mieszkańców przyległych posesji oraz punktów usługowych, a także służb komunalnych. Jest ona drogą dwukierunkową, bez przejazdu od strony północnej, gdzie graniczy z linią lasu. Na wschód od inwestycji ulica Zorzy dowiązuje się do ul. Marzanny (drogi gminnej nr 135293G, która w kierunku południowym dojechać można do ul. Chwarznieńskiej (drogi gminnej nr 135673G i dalej, na południe – progi powiatowej nr 1633G).

8.0. OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCE

Na analizowanym fragmencie drogi nie występuje oznakowanie pionowe ani poziome. Na chodniku po prawej stronie jezdni (jadąc od ul. Marzanny) występują ustawione na krawędzi chodnika słupki drogowe. Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze objętym strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h.

9.0. PROJEKTOWANA TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

9.1. ZAŁOŻENIA ORGANIZACJI RUCHU

Projekt tymczasowej organizacji ruchu związany jest z koniecznością przeprowadzenia prac budowlanych i zostanie podzielony na dwa etapy.

Etap 1 uwzględniać będzie oznakowanie związane z wykonaniem zjazdu z drogi publicznej (dowiązanie nawierzchni zjazdu do istniejącej jezdni ul. Zorzy, łącznie z rozbiórką krawężnika i wykonaniem nowego oraz prac związanych z wycinką zieleni, zlokalizowanej bezpośrednio przy istniejącym odcinku drogi). Dla etapu 1 zakłada się szybko postępujący tryb prac budowlanych (kilka godzin).

Etap 2 zawiera oznakowanie na czas trwania pozostałych robót związanych z inwestycją – budowa nawierzchni zjazdu i placu, budowa przepompowni, wykonanie ogrodzenia, wycinka zieleni. Zakłada się, że prace związane z etapem 2 trwać będą około 5 miesięcy.

9.2. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

9.2.1. ETAP 1

Projektuje się wydzielenie za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego krawędzi robót od strony pasa ruchu, a także od strony chodnika.

Miejsce prowadzenia robót wygrodzono zaporą drogową U-20c na całym obwodzie od strony ul. Zorzy. W odległości 1,0 m od zakładanego obszaru robót umieszczono tablicę prowadzącą U-3d wraz ze światłami barwy żółtej U-35a. Na odcinku prowadzenia prac, wzdłuż jezdni, co 4,0-5,0 m

projektuje się ustawienie słupków U-21b (w kształt łuku o promieniu $R=4$ m, w celu lepszej dostrzegalności, z uwagi na lokalizację na łuku). Na końcu odcinka przeznaczanego na roboty budowlane, ustawiona jest tablica U-20b. Na chodniku oraz na opasce drogowej projektuje się ustawienie zapory drogowej U-20c wraz ze znakiem B-41 i tabliczką „Przeście drugą stroną ulicy”. Znak na opasce drogowej umieszczony jest w dalszej odległości (ok. 14,0 m) od krawędzi prac, w celu skrócenia odcinka przejścia poprzecznego przez jezdnię i zapewnienia dobrej widoczności pieszym. Projektuje się ustawienie znaków A-14 dla kierunku od ul. Marzanny.

9.2.2. ETAP 2

Prace prowadzone w ramach etapu 2 odbywać będą się na niezagospodarowanym na stan istniejący odcinku drogi i nie będą ograniczać przejezdności na ul. Zorzy – zakłada się zdjęcie znaków pionowych i zapor drogowych, umieszczonych w ramach etapu 1 i ustawienie na krawędzi zjazdu zapory U-20b wraz ze światłami barwy czerwonej U-35b oraz znakiem B-1 z tabliczką „Nie dotyczy pojazdów budowy „OPEC””, zakazując ruchu na budowanym fragmencie drogi. Dodatkowo za zaporą U-20b umieszczono zaporę drogową U-20c wygradzając miejsce prowadzenia robót na całym jego obwodzie od strony ul. Zorzy.

Nie stwierdzono niedogodności związanych z zamknięciem drogi, oznaczony na mapie zjazd do działki nr 985 jest nieczynny i działka ma powiązanie z drogą publiczną od strony działki nr 921. Projektuje się ustawienie znaków A-30 z tabliczką „Wyjazd z budowy” dla kierunku od ul. Marzanny.

9.3. OPIS STANU PASA DROGOWEGO PO ZREALIZOWANIU KAŻDEGO ETAPU ROBÓT

Po etapie 1 zostanie wykonany obniżony krawężnik jezdni ul. Zorzy na szerokości zjazdu oraz usunięte drzewa z pasa drogowego.

Po etapie 2 zostanie wykonana nawierzchni zjazdu do granicy pasa drogowego.

9.4. WIELKOŚĆ ZNAKÓW, WIDOCZNOŚĆ, SPOSÓB MONTAŻU, RODZAJ FOLII ODBŁASKOWYCH

Wielkość projektowanych znaków: średnie. Tablice znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej. Lica znaków należy wykonać na folii odbłaskowej minimum II generacji (zalecana III generacja).

Znaki muszą być umieszczone w odległości min. 0,5 m od krawędzi (w świetle) jezdni na wysokości 2,0 m od poziomu terenu. Znaki umieszczone powinny być na wysokości 2,0 m nad nawierzchnią, a w przypadku umiejscowienia w chodniku znaki należy zawiesić na wysokości min. 2,2 m. Usytuowanie znaków drogowych musi być zgodne z rozporządzeniem [8].

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w jednakowym stopniu, zarówno w dzień jak i w nocy.

Przy lokalizowaniu znaków należy:

- 1) w rejonie skrzyżowań sprawdzić, czy lokalizacja znaku nie powoduje ograniczenia widoczności na wlotach głównych i podporządkowanych;
- 2) sprawdzić, czy znaki istniejące nie zasłaniają lub nie są zasłanianie przez montowane, a w razie konieczności dokonać korekty ich lokalizacji;
- 3) dokonać wycięcia gałęzi, jeżeli powodują one zastąpienie znaku.

Folie odbłaskowe

Folie zastosowane do wykonania lic odbłaskowych znaków muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym stosownymi i ważnymi aprobatami technicznymi lub certyfikatami.

W szczególności ww. Aprobaty Techniczne potwierdzą zgodność wartości fotometrycznych i kolorymetrycznych folii wybranych do wykonania lic odbłaskowych wg kryteriów wymienionych wyżej, z normą PN-EN 12899-1 i odpowiednimi Warunkami Technicznymi IBDiM wraz z Warunkami Technicznymi ITS.

9.5. ANALIZA GEOMETRII DRÓG I SKUTKI WPROWADZENIA ZNAKÓW

Wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu jest podyktowane koniecznością prac budowlanych prowadzonych w pasie drogowym. W celu jak najmniejszych niedogodności, prace podzielono na dwa etapy.

Zakłada się wygradzenie robót budowlanych, przy zajęciu minimalnej niezbędnej szerokości pasa drogowego, pozostawiając szerokość jezdni nie mniejszą niż 5,0 m i umożliwiając przejazd na każdym z pasów ruchu na każdym z etapów tymczasowej organizacji ruchu.

Zakłada się, że organizacja ruchu na czas budowy nie wpłynie negatywnie na kierujących pojazdami ani na pieszych. Piesi mają do dyspozycji chodnik na większości jego istniejącego odcinka, a bezpieczne przekroczenie jezdni drogi o małym ruchu zapewnione jest przez istniejącą strefę ograniczenia prędkości. Pozostawiona szerokość drogi umożliwia przejazd pojazdom komunalnym.

9.6. OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ

W związku z tymczasową organizacją ruchu występuje zagrożenie dla pieszych związane z koniecznością przejścia przez ulicę na jej drugą stronę.
Występujące utrudnienie to zawężenie pasa drogowego.

9.7. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Tymczasową organizację ruchu planuje się wprowadzić w terminie: 01.04.2024 r.

Stałą organizację ruchu planuje się wprowadzić w terminie: 01.09.2024 r.

W przypadku przełożenia realizacji inwestycji w czasie, Kierownik budowy/ Inwestor zobowiązany jest do sporządzenia aktualizacji przedmiotowego opracowania.

B. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Zestawienie oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

ETAP 1

Oznakowanie pionowe				
Nazwa	Stan	Opis	Szt. (tarcze)	Szt. (nowe słupki)
A-14	Projektowane	Tarcza + słupek	2	2
B-41	Projektowane	Tarcza (na słupku z T-0 i U-20c)	2	-
T-0	Projektowane	Tarcza (na słupku z B-41 i U-20c)	2	-

Projektowanych nowych tarcz: 6 szt.

Projektowanych nowych słupków: 2 szt.

Urządzenia bezpieczeństwa		
Nazwa	Stan	Dł./Szt.
U-21b	Projektowane	4 szt.
U-20b	Projektowane	1 szt. (1,25 m)
U-20c	Projektowane	10 szt.
U-3d_1200 mm	Projektowane	1 szt.
U-35a (żółte)	Projektowane	2 szt.

ETAP 2

Oznakowanie pionowe				
Nazwa	Stan	Opis	Szt. (tarcze)	Szt. (nowe słupki)
A-30	Projektowane	Tarcza + słupek	2	2
B-1	Projektowane	Tarcza (na słupku z T-0 i U-20b)	1	-
T-0	Projektowane	Tarcza („Nie dotyczy pojazdów budowy „OPEC””; na słupku z B-1 i U-20b) Tarcza („Wyjazd z budowy”; na słupku z A-30)	3	-

Projektowanych nowych tarcz: 6 szt.

Urządzenia bezpieczeństwa		
Nazwa	Stan	Dł./Szt.
U-20b	Projektowane	1 szt. (2,75 m)
U-20c	Projektowane	5 szt.
U-35b (czerwone)	Projektowane	2 szt.

C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	1:10 000
Rys. 2.1	Projekt tymczasowej organizacji ruchu – Etap 1	1:500
Rys. 2.2	Projekt tymczasowej organizacji ruchu – Etap 2	1:500