

PROJEKT WYKONAWCZY
„Budowa obwodnicy Kartuz – etap II”

SPIS ZAWARTOŚCI

I. OPIS TECHNICZNY.....	4
1 DANE OGÓLNE.....	4
1.1. Podstawa opracowania.....	4
1.2. Inwestor	4
1.3. Jednostka projektowa	5
1.4. Przedmiot opracowania	5
2 STAN ISTNIEJĄCY.....	5
2.1 Charakterystyka ogólna	5
2.2 Powiązania z istniejącą siecią dróg	5
2.1 Istniejący ruch drogowy	6
2.3 Ruch pieszzy	6
2.4 Komunikacja publiczna	6
3 STAN PROJEKTOWANY	7
3.1 Charakterystyka ogólna	7
3.2 Projektowane skrzyżowania	8
3.3 Rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego	10
3.4 Zjazdy	10
4 STAŁA ORGANIZACJA RUCHU.....	11
4.1 Oznakowanie pionowe.....	11
4.2 Oznakowanie poziome	13
4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	13
4.4 Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	17
5 OPINIE I UZGODNIENIA	17
6.1 OPINIA KOMENDY WOJEWÓDZKIEJ POLICJI W GDAŃSKU	18
6.2 OPINIA KOMENDY POWIATOWEJ POLICJI W KARTUZACH	19
6.3 OPINIA ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH W KARTUZACH	20
6.4 OPINIA STAROSTWA POWIATOWEGO W KARTUZACH	21
6.5 OPINIA URZĘDU MIASTA I GMINY W KARTUZACH	22
6.6 OPINIA ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH W GDAŃSKU	24
6.7 PONOWNA OPINIA ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH W GDAŃSKU	29
II. RYSUNKI	31



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax:+48 89 532 45 10,  BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

I. OPIS TECHNICZNY

1 DANE OGÓLNE

1.1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są:

- Umowa nr 571/2020-2022 z dnia 29.09.2020r. zawarta pomiędzy Województwem Pomorskim, ul. Okopowa 21/27 w Gdańsku, 80-810 Gdańsk, Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk, a Arkas-Projekt Sp. z o.o. z siedzibą w Olsztynie przy ul. Piłsudskiego 70A, 10-450 Olsztyn,
- Opis Przedmiotu Zamówienia,
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia,
- Szczegółowe wizje terenowe i inwentaryzacje własne,
- Podkład geodezyjny sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad rym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170. poz. 1393),
- Rozporządzenie 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 (Dz. U. Nr 220. poz. 2181) (wraz z załącznikiem nr 1-4 z dnia 23 grudnia 2003 r. do w/w rozporządzenia),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58. poz. 515 ze zm.),
- Wyniki badań i pomiarów własnych.

1.2. Inwestor

Inwestorem przedmiotowej inwestycji jest Województwo Pomorskie, ul. Okopowa 21/27 w Gdańsku, 80-810 Gdańsk reprezentowanym przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk.

1.3. Jednostka projektowa

Jednostką projektową jest Arkas-Projekt Sp. z o.o. z siedzibą w Olsztynie, ul. Piłsudskiego 70A, 10-450 Olsztyn.

1.4. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania: "Budowa obwodnicy Kartuzy – etap II".

2 STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Charakterystyka ogólna

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w powiecie kartuskim, na terenie gminy miejsko-wiejskiej Kartuzy. Projekt budowy obwodnicy msc. Kartuz obejmuje odcinek o długości około 4,4 km oraz łączy dwie drogi wojewódzkie (DW211 oraz DW224) po stronie północno-zachodniej miejscowości Kartuzy.

2.2 Powiązania z istniejącą siecią dróg

Główną oś obszaru objętego wnioskiem stanowić będzie obwodnica Kartuz – etap II – droga biegnąca po nowym śladzie, łącząca dwie drogi wojewódzkie DW211 i DW224 po stronie północno-zachodniej miejscowości Kartuzy.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka obwodnicy Kartuz występują powiązania z następującymi drogami publicznymi:

L.p.	Kategoria	Numer	Klasa	Strona	Kilometraż projektowany obwodnicy Kartuz – etap II
województwo pomorskie, powiat kartuski, gmina miejsko-wiejska Kartuzy					
1.	wojewódzka	211	G	początek drogi	63+848
2.	powiatowa	1907G	Z	prawa i lewa	65+915
3.	gminna	155462G	D	prawa i lewa	66+227
4.	gminna	155582G	D	prawa i lewa	66+548
5.	gminna	155601G	D	lewa	67+000
6.	gminna	155466G	D	lewa	67+689
7.	wojewódzka	224	G	koniec drogi	67+906

2.1 Istniejący ruch drogowy

Zgodnie z generalnym pomiarem ruchu z 2021 roku średni ruch dobowy na przedmiotowych odcinkach dróg wojewódzkich wynosi:

GPR 2015 – DW 211							
motocykle	S.O	S.D	S.C	S.CP	autobusy	Ciągniki rolnicze	RAZEM
138	8812	1335	186	245	81	11	10808

GPR 2015 – DW 224							
motocykle	S.O	S.D	S.C	S.CP	autobusy	Ciągniki rolnicze	RAZEM
124	8921	512	140	170	30	6	9903

2.3 Ruch pieszy

W stanie istniejącym na drogach wojewódzkich ruch pieszy odbywa się z wykorzystaniem istniejących chodników lub poboczem drogi.

2.4 Komunikacja publiczna

W miejscach połączeń projektowanej obwodnicy z istniejącą infrastrukturą drogową nie występują zatoki autobusowe.

3 STAN PROJEKTOWANY

3.1 Charakterystyka ogólna

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w powiecie kartuskim, na terenie gminy miejsko-wiejskiej Kartuszy. Projekt budowy obwodnicy msc. Kartuz obejmuje odcinek o długości około 4,4 km oraz łączy dwie drogi wojewódzkie (DW211 oraz DW224) po stronie północno - zachodniej miejscowości Kartuszy. Projektowany odcinek rozpoczyna się od ronda trzywłotowego turbinowego zlokalizowanego na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 211. Natomiast koniec projektowanej obwodnicy przebiega wzdłuż linii kolejowej nr 229 relacji Pruszcz Gdańsk-Łeba aż do połączenia poprzez rondo trzywłotowe z istniejącą drogą wojewódzką nr 224. Projektowana obwodnica posiada przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu. Ponadto w koronie drogi przewidziano lokalizację chodników, ciągu pieszo-rowerowego oraz jezdni dodatkowych. Podstawowym celem inwestycji jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane miejscowości Kartuszy, dostosowanie parametrów technicznych drogi do istniejącego i prognozowanego natężenia ruchu, poprawa bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji oraz poprawa warunków ruchu (zwiększenie przepustowości, skrócenie czasu podróży).

W ramach zadania przewiduje się m. in.:

- budowę trzech skrzyżowań typu rondo wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę chodnika,
- budowę wiaduktu drogowego,
- budowę obiektów i urządzeń ochrony środowiska,
- budowę istniejących zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę przepustów,
- budowę rowów drogowych,
- budowę kanału technologicznego,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę/przebudowę odwodnienia drogi,
- budowę/przebudowę oświetlenia,
- rozbiórkę urządzeń i obiektów kolidujących z projektowaną inwestycją,

- budowę jezdni dodatkowych,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Parametry projektowe

- klasa drogi G – główna,
- kategoria ruchu – KR4,
- przekrój poprzeczny - 1x2,
- prędkość projektowa - $V_p = 70 \text{ km/h}$,
- prędkość miarodajna :
na terenie zabudowy – $V_m = 50 \text{ km/h}$,
w strefie rond – $V_m = 50 \text{ km/h}$,
- prędkość miarodajna poza terenem zabudowy – $V_m = 90 \text{ km/h}$,
- szerokość jezdni – 7,00m (2x3,50m) + 2x0,5m opaski,
- szerokość chodników – min. 2,0 m,
- ciąg pieszo-rowerowy – min. 3,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego – min. 1,5m.

3.2 Projektowane skrzyżowania

Połączenie z istniejącą siecią dróg zapewniono poprzez skrzyżowania typu rondo:

Kategoria	Numer/ Nazwa	Klasa	Strona	Kilometraż
wojewódzka	211	G	L,P	63+848
wojewódzka	224	G	L,P	67+906
powiatowa	1907G	Z	L	66+068



W celu połączenia projektowanej obwodnicy z istniejącą infrastrukturą przewiduje się budowę trzech skrzyżowań typu rondo:

- rondo trzywlotowe turbinowe na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 211,

Parametry:

- a) Promień zewnętrzny tworzący obręb ronda – 27,5m
- b) Promień wewnętrzny tworzący wyspę centralną ronda – 15m
- c) Szerokość pasa ruchu na rondzie – 5,0m
- d) Szerokość wybrukowania na rondzie – 2,0m
- e) Szerokość pasów na wlocie – 4,0-5,0m
- f) Szerokość pasów na wylocie – 4,5 – 5,0m
- g) Promień wjazdowy – 15m
- h) Promień wyjazdowy – 18m

- rondo trzywlotowe na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 224,

Parametry:

- a) Promień zewnętrzny tworzący obręb ronda – 20,0m
- b) Promień wewnętrzny tworzący wyspę centralną ronda – 11,5m
- c) Szerokość pasa ruchu na rondzie – 5,5m
- d) Szerokość wybrukowania na rondzie – 3,0m
- e) Szerokość pasów na wlocie – 4,0-5,0m
- f) Szerokość pasów na wylocie – 4,5 – 5,0m
- g) Promień wjazdowy – 15m
- h) Promień wyjazdowy – 18m

- rondo czterowlotowe na skrzyżowanie z istniejącą drogą powiatową nr 1907G,

Parametry ww. skrzyżowań:

- a) Średnica ronda – 40m
- b) Szerokość pasa ruchu na rondzie – 6,0m
- c) Szerokość wybrukowania na rondzie – 2,5m
- d) Średnica wyspy centralnej – 23,0m
- e) Szerokość pasów na wlocie – 4,5-5,0m
- f) Szerokość pasów na wylocie – 5,0m
- g) Promień wjazdowy – 15m
- h) Promień wyjazdowy 18m

Połączenie z drogami gminnymi publicznymi nr: 155582G, 15546G, 155462G, 155601G zapewniono za pośrednictwem jezdni dodatkowych.

3.3 Rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego

Wzdłuż obwodnicy projektuje się ciąg pieszo-rowerowy, który na początkowym odcinku opracowania, zlokalizowany jest po prawej stronie jezdni. W dalszej części opracowania od projektowanego ronda z drogą powiatową, ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany jest po lewej stronie jezdni. Z opracowania wyłączono odcinek CPR przebiegającego na dz. nr ew. 106/20 obręb Kosy, który zostanie ujęty w niezależnej dokumentacji projektowej realizowanej przez firmę MAXROJEKT.

Ciągi pieszo-rowerowy		
Lp.	Kilometraż projektowany	Strona
1	od km 63+848,00 do km 64+950	P
2	od km 65+805 do km 66+068	L
3	od 66+100 do końca opracowania	L

Chodnik		
Lp.	Kilometraż projektowany	Strona
1	od km 67+805 do km 67+873	P

3.4 Zjazdy

Zjazdy zaprojektowano zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Na przedmiotowym odcinku występują:

- zjazdy indywidualne o:
 - a) szerokości całkowitej, nie mniejszej niż 4,50 m, w tym:
 - szerokość jezdni, bez uwzględnienia wykrągłej, – nie mniejsza niż 3,00 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze,
 - szerokość obustronnych poboczy – nie mniejsza niż 0,75 m każde;

- b) przecięciach krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglonych łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3,00 m lub ścięte skosem 1:1.
- zjazdy publiczne o:
 - c) szerokości całkowitej, nie mniejszej niż 5,00 m, w tym:
 - szerokość jezdni, bez uwzględnienia wyokrągłeń, – nie mniejsza niż 3,50 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze,
 - szerokość obustronnych poboczy – nie mniejsza niż 0,75 m każde;
 - d) przecięciach krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglonych łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 5,00 m,

Promienie i szerokości zjazdów zostały dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu.

4 STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

4.1 Oznakowanie pionowe

Zakłada się całkowitą wymianę oznakowania istniejącego na nowe znaki projektowane oraz uzupełnienie brakującego oznakowania. Likwidowane oznakowanie pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego nadające się do ponownego użycia zostaną przekazane do Zamawiającego. Ponadto uwzględniono w oznakowaniu nowe elementy geometryczne.

Lica znaków zostaną wykonane z folii odblaskowej typu II. Oznakowanie pionowe wykonane zostanie w określonej grupie wielkości:

- dla znaków zlokalizowanych w ciągu projektowanej obwodnicy grupa wielkości-średnie,
- dla znaków zlokalizowanych w ciągu drogi powiatowej grupa wielkości-średnie,
- dla znaków zlokalizowanych w ciągu dróg gminnych grupa wielkości-małe (w obrębie skrzyżowania grupa wielkości średnie),
- oznakowanie drogi dla pieszych i rowerzystów grupa wielkości-mini.

Ponadto oznakowanie umieszczone na wyspach dzielących (C-9 + U-5a) należy zamontować z użyciem „gniazd” ułatwiających szybki montaż/demontaż oznakowania. Sposób montażu należy wykonać zgodnie z zaleceniami producenta systemu.

Znaki C-9 umieszczone na azylach z przejściem dla pieszych należy umieścić na wysokości 2,0 m. Znaki A-32 należy ustawiać sezonowo zgodnie z zaleceniami Zarządcy drogi.

Szczegółowa lokalizacja oznakowania pionowego została przedstawiona w części rysunkowej.

Oznakowanie pionowe powinno być wykonane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (tekst jednolity – Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).

W tabeli 4.1 przedstawiono wykaz ilościowy projektowanego oznakowania pionowego.

Tabela 4.1.

Kat.	Rodzaj	Ilość tarcz [szt.]		Ilość słupków [szt.]		
		Średnie	Małe	Słupki Ø50	Słupki Ø50 + wspornik lewy	Podwójny słupek
A	A-6d	1		1		
	A-7	13		13		
	A-8	2				
	A-32	2				
B	B-33	19		18	1	
	B-34	1		1		
	B-43		2	2		
	B-44		2	2		
C	C-12	12		0		
	C-13/16	17		17		
	C-13a	5		4		
	C-2	1		1		
	C-9		12	12		
D	D-2	4				
	D-4a	4		4		
	D-6b	11		11		
E	E-1	10				10
	E-2a	2				2
	E-3	10				10
F	F-10	2		2		
T	T-1	1				
Razem		116	16	88	1	22
Gniazda szybkiego montażu						12

4.2 Oznakowanie poziome

Zakłada się wykonanie oznakowania poziomego jako grubowarstwowe. Szczegółowa lokalizacja oznakowania poziomego została przedstawiona w części rysunkowej. Oznakowanie P-23/P-26 zaprojektowano w odległości co 50,00 min. W przypadku występowania niestandardowych odległości wskazano je na części rysunkowej projektu.

Oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (tekst jednolity – Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).

W tabeli 4.2 przedstawiono wykaz ilościowy oznakowania poziomego.

Tabela 4.2

ID	Nazwa	Stan	Długość [m] / Powierzchnia [m ²] / Szt.	Powierzchnia malowania [m ²]
	P-9a mini	Projektowane	2	8,3
	P-8b krótki	Projektowane	9	13,41
	P-8d krótki	Projektowane	12	17,88
	P-7d	Projektowane	9724,57	1166,948
	P-7c	Projektowane	211,84	12,7104
	P-6	Projektowane	304,56	24,3648
	P-4	Projektowane	1532,06	367,6944
	P-3a	Projektowane	2589,88	517,976
	P-2b	Projektowane	2568,32	616,3968
	P-2a	Projektowane	195,21	23,4252
	P-26	Projektowane	159	109,71
	P-23	Projektowane	159	105,258
	P-21a	Projektowane	399,83	151,9354
	P-1e	Projektowane	84,59	10,1508
	P-1c	Projektowane	202,92	24,3504
	P-14	Projektowane	23,43	8,78625
	P-13	Projektowane	77,56	20,3595
	P-10/11	Projektowane	45,34	111,55
	P-10/11 (przejazd dla rowerzystów)	Projektowane	13,38	13,38

4.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na skrzyżowaniach w obrębie wysp dzielących i kanalizujących ruch zakłada się wykonanie słupków przeszkodowych U-5a wraz ze znakiem C-9 na wysokim słupku. Ponadto oznakowanie

umieszczone na wyspach dzielących zlokalizowanych na ciągu głównym DW211 (C-9 + U-5a) należy zamontować z użyciem „gniazd” ułatwiających szybki montaż/demontaż oznakowania. Sposób montażu należy wykonać zgodnie z zaleceniami producenta systemu.

Zaprojektowane na ciągu głównym słupki prowadzące U-1a należy umieścić po obu stronach jezdni, natomiast w miejscu występowania barier ochronnych należy zastosować słupki U-1b. Słupki prowadzące należy umieszczać w odległości co 100 m oraz zagęścić w miejscach występowania łuków poziomych. Słupki U-1a i U-1b należy umieścić z czerwonym elementem odblaskowym ze znakami U-7 i U-8.

Ponadto w zagłębieniu taśmy profilowanej barier ochronnych należy umieścić elementy odblaskowe U-1c barwy czerwonej po prawej stronie jezdni i barwy białej po stronie lewej.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach gdzie jest to wymagane wytycznymi zastosowano bariery ochronne. Parametry zastosowanych barier ochronnych dobrano według poniższych zasad:

Bariera ochronna skrajna (jednostronna) na DW:

1. Klasa drogi: - G,
2. $V_p = 70 \text{ km/h}$,
3. Poziom zagrożenia : 4 (z uwagi na skarpy o wys. większej niż 3 m),
4. Poziom powstrzymywania:
 - w zależności od prędkości obliczeniowych - zastosowano N2,
5. Szerokość pracująca:
 - W3: $W \leq 1,00 \text{ m}$ (z uwagi na odległość do krawędzi skarpy = 0,60 m),
6. Poziom intensywności zderzenia: A ($ASI \leq 1,0$),
7. W wyniku powyższej analizy przyjęto barierę ochronną stalową: **N2 / A / W3**.

Ponadto w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zabezpieczono pieszych i rowerzystów przed upadkiem z wysokości zabezpieczając miejsca, w których zidentyfikowano takie zagrożenie balustradami U-11a. Balustrady U-11a zastosowano również w otoczeniu wiaduktów kolejowych oraz cieków wodnych.

W celu rozdzielenia pasów ruchu, a także zapewnienia bezpieczeństwa poruszających się po drodze uczestników ruchu zastosowano separatory drogowe U-25b. Szczegółowa lokalizacja została przedstawiona w części rysunkowej. Dodatkowo początek rzędu separatorów należy wyposażać

w dobrze widoczne elementy ostrzegawcze poprawiające dostrzegalność miejsca rozdzielania pasów ruchu.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać z zachowaniem zasad określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (tekst jednolity – Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).

Szczegółowa lokalizacja urządzeń BRD została przedstawiona w części rysunkowej na rys. od 3.1. do 3.10.

W tabeli 4.3 przedstawiono wykaz balustrad.

Tabela 4.3

L.p.	Strona L/P	Początek	Koniec
1	P	63+848	64+028
2	P	63+848	64+028
3	P	64+035	64+258
4	P	64+158	64+259
5	P	64+267	64+334
6	P	64+839	64+937
7	L	65+841	66+068
8	P	0+040	0+103
9	L	66+081	66+307
10	L	66+312	67+057
11	L	67+083	67+906
12	P	67+815	67+911
13	P	0+360	0+045
14	L	0+000	0+064

W tabeli 4.4 przedstawiono wykaz barier ochronnych.

Tabela 4.4

L.p.	Strona L/P	Początek	Koniec	Typ	Rodzaj
1	P	63+700	63+848	jednostronna	N2/A/W3
2	P	0+000	0+035	jednostronna	N2/A/W3
3	P	0+042	0+092	jednostronna	N2/A/W3
4	L	63+700	63+848	jednostronna	N2/A/W3
5	L	0+000	0+035	jednostronna	N2/A/W3
6	L	0+043	0+092	jednostronna	N2/A/W3
7	P	63+848	63+910	jednostronna	N2/A/W3
8	L	63+848	64+028	jednostronna	N2/A/W3
9	P	64+035	64+261	jednostronna	N2/A/W3
10	L	64+180	64+550	jednostronna	N2/A/W3
11	P	64+266	65+864	jednostronna	N2/A/W3
12	L	64+557	65+110	jednostronna	N2/A/W3
13	L	65+117	65+500	jednostronna	N2/A/W3
14	P	65+123	65+864	jednostronna	N2/A/W3
15	P	65+153	65+318	jednostronna	N2/A/W3
16	P	65+724	65+891	jednostronna	N2/A/W3
17	P	65+897	66+083	jednostronna	N2/A/W3
18	L	65+789	65+821	jednostronna	N2/A/W3
19	L	65+826	65+970	jednostronna	N2/A/W3
20	L	65+841	66+021	jednostronna	N2/A/W3
21	L	66+025	66+069	jednostronna	N2/A/W3
22	L	66+024	66+090	jednostronna	N2/A/W3
23	P	66+100	66+589	jednostronna	N2/A/W3
24	L	66+385	66+581	jednostronna	N2/A/W3
25	L	66+653	66+908	jednostronna	N2/A/W3
26	P	66+664	67+800	jednostronna	N2/A/W3
27	L	67+530	67+870	jednostronna	N2/A/W3
28	P	67+889	67+906	jednostronna	N2/A/W3
29	L	0+149	0+454	jednostronna	N2/A/W3
30	P	0+350	0+454	jednostronna	N2/A/W3
31	L	0+000	0+064	jednostronna	N2/A/W3
32	P	0+000	0+095	jednostronna	N2/A/W3

W tabeli 4.5 przedstawiono wykaz urządzeń bezpieczeństwa.

Tabela 4.5

Kat.	Rodzaj	Ilość [szt.]/ Długość [m]
U	U-5a C-9	11
U	U-3a	30
U	U-1	307
U	U-14a	10114,56
U	U-11a	4005,38
U	U-19	494,81
U	U-25b	61
U	U-15b	1
U	U-5a	11
U	U-3a	30
Razem		410 [szt.] 14614,75 [m]

4.4. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: III kwartał 2026 roku.

5 OPINIE I UZGODNIENIA



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.1 OPINIA KOMENDY WOJEWÓDZKIEJ POLICJI W GDAŃSKU

Komenda Wojewódzka Policji
w Gdańsku
Wydział Ruchu Drogowego

Gdańsk, dnia 23 listopada 2022 r.

WRd.5321-1085/2022

WPŁYNĘŁO
ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o.
Dnia: 2022.11.28
Podpis: [signature]

ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o.
Al. Piłsudskiego 70A
10-450 Olsztyn

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784), pozytywnie opiniuję:

– projekt stałej organizacji ruchu drogowego w pasie dróg wojewódzkich nr 211, 224 oraz nowo budowanej obwodnicy Kartuz dla zadania pn. „Budowa Obwodnicy Kartuz – etap II” zgodnie z pismem nr 40150-PWY/OLS/2022 firmy ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o.

Uwagi: 1. W przypadku znaków A-7, D-6 i D-6b obowiązuje stosowanie folii odbłaskowych typu 2.

Przed przystąpieniem do robót proszę o powiadomienie właściwego Komendanta Powiatowego Policji o wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu drogowego.

W załączeniu 2 egz. projektu

Wyk. 2 egz.

1 – adresat

2 – WRD

Opr. R.L.

Do wiadomości:

Departament Infrastruktury

Urzędu Marszałkowskiego

w Gdańsku

fax 058 326 86 17

KOMENDANT
WOJEWÓDZKIEJ POLICJI W GDAŃSKU
z up. Marszałek
Wydział Ruchu Drogowego
KW w Gdańsku
mł. insp. Tadeusz Kluziak



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax:+48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.2 OPINIA KOMENDY POWIATOWEJ POLICJI W KARTUZACH



WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO

Komenda Powiatowa Policji
w Kartuzach

KPP w KARTUZACH

L.dz. Rd. 5321-367/2022

Kartuzy 23.11.2022r

ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o.
Al. Piłsudskiego 70A
10-450 Olsztyn

~~Komenda Wojewódzka Policji
w Gdańsku
Wydział Ruchu Drogowego~~

Informuję, że do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji Kartuzach wpłynęło pismo 40149-PWY/OLS/2022 z dnia 18 listopada 2022r. w sprawie „Budowy Obwodnicy Kartuz – etap II”. W związku z powyższym Wydział Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Kartuzach, działając na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz.784), nie wnosi żadnych zastrzeżeń do uzgodnień projektu stałej organizacji ruchu.

NACZELNIK
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
Komendy Powiatowej Policji w Kartuzach
asp. szt. Grzegorz Kurt

Wyk. w 1 egz.

wystano - rafal.lewandowski1@gd.policja.gov.pl

2022-11-23

3



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.3 OPINIA ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH W KARTUZACH

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w KARTUZACH

83-300 KARTUZY,

Telefony: centrala (58) 681-07-15
(58) 681-07-16

fax. (58) 681-15-22

ul. Gdańska 26

e-mail: zdpk@zdpk.pl

ZDP.4.4110.361.2022.AK

Kartuzy, dnia 30.11.2022 r.



ARKAS PROJEKT
Pan Krystian Obidziński
Al. Piłsudskiego 70A
10-450 Olsztyn

dotyczy: pisma nr 40153-PWY/OLS/20222 z dnia 18.11.2022

zaopiniowania stałej organizacji ruchu dla zadania: „Opracowanie dokumentacji projektowej: Budowa obwodnicy Kartuz – etap II” – w zakresie włączenia w drogę powiatową 1907G relacji Mirachowo - Kartuzy

Zarząd Dróg Powiatowych w Kartuzach w odpowiedzi na wniosek w sprawie zaopiniowania projektu stałej zmiany organizacji ruchu drogowego w związku z inwestycją pn.: „Opracowanie dokumentacji projektowej: Budowa obwodnicy Kartuz – etap II” informuje, iż opiniuje w/w opracowanie pozytywnie – bez uwag w zakresie włączenia w drogę powiatową 1907G relacji Mirachowo - Kartuzy, zgodnie z opieczetowanym przez Zarząd Dróg Powiatowych w Kartuzach projektem, stanowiącym załącznik do niniejszej opinii.

Nowe oznakowanie drogi powiatowej winien wykonać inwestor w ramach ww. inwestycji.

Powyższa opinia nie jest jednoznaczna z zatwierdzeniem stałej zmiany organizacji ruchu na drodze powiatowej, o które należy wystąpić do Starosty Kartuskiego.

Z poważaniem

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych w Kartuzach
[Podpis]
Andrzej Puzdrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.4 OPINIA STAROSTWA POWIATOWEGO W KARTUZACH



STAROSTA KARTUSKI

D.7121.805.2022

Kartuzy, dnia 31.12.2022r.

UZGODNIENIE nr 89/22

Dotyczy: wniosku Pana Krystiana Obidzińskiego ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o. z dnia 21.11.2022 roku w sprawie uzgodnienia stałej zmiany organizacji ruchu dla zadania „Budowa obwodnicy Kartuz – etap II”

Wasz znak: 40151-PWY/OLS/2022

Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2022 poz.988), oraz § 2 ust. 1 pkt 1, § 3 ust. 1 pkt 8 i § 8 ust. 1 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.2017.784 t.j. z dnia 2017.04.14) po analizie wniosku oraz projektu dnia 22.11.2022 opiniuję wniosek pozytywnie.

L.F.03.01.2023 r.

Łukasz Formela

MŁODSZY REFERENT

WPŁYNĘŁO
ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o.
Dnia.....
Podpis.....**2023 STY. 1-1**

UZGADNIAM

Arkadiusz Langó
Kierownik Referatu Transportu
z up. Starosty

Otrzymują:

1. Pan Krystian Obidziński
Arkas-Projekt Sp. z o.o.
Al. Piłsudskiego 70A, 10-450 Olsztyn
2. aa.



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.5

OPINIA URZĘDU MIASTA I GMINY W KARTUZACH



BURMISTRZ KARTUZ



Kartuszy, dnia 16.12.2022 r.

KM.7221.1.47.2022.K.J.R

ARKAS-PROJEKT

sp. z o.o.

Al. Piłsudskiego 70A

10-450 Olsztyn

Odpowiadając na wniosek z dnia 21.11.2022 r. w sprawie zaopiniowania stałej organizacji ruchu w związku z budową obwodnicy Kartuz informuję, że opiniuję pozytywnie z uwagami, które wskazano na załącznikach i wypisano poniżej:

1. na rysunku 3.3 ciąg pieszo rowerowy kończy się na drodze klasy dojazdowej nr 1. Wnoszę o oznakowanie poziome i pionowe drogi nr 1 dla przekroju drogi ze środkowym pasem przeznaczonym do dwukierunkowego ruchu pojazdów, z wyjątkiem rowerów, oraz pasami usytuowanymi po obu stronach pasa środkowego, które są przeznaczone do jednokierunkowego ruchu pieszych i rowerów, a także do ruchu pozostałych pojazdów w trakcie wymijania, na której prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, określonej jako droga o przekroju dwukierunkowy 1/2 – 1.
2. na rysunku 3.6a koniec drogi klasy dojazdowej nr 1 proszę oznakować drogowskazami E-4 wskazującymi kierunek do Kartuz i Prokowa. Dodatkowo należy wykazać, że droga nr 1 jest drogą bez przejazdu D-4a. Na separowanym dojeździe, opisanym „Kartuszy Miasto”, w rejonie skrzyżowania z drogą nr 1 zastosowano wykluczające się oznakowanie pionowe i poziome. Strefa P-21a przedzielona przejazdem P-1d, który stoi w sprzeczności ze znakiem C-2. Dodatkowo na zjeździe z ronda w kierunku „Kartuszy Miasto” na skrzyżowaniu z drogą nr 1 zastosowano P-1b co uniemożliwia wjazd w tę drogę. Proszę o ograniczenie prędkości do 40 km/h i tonażu do 3.5t na drodze nr 1.
3. na rysunku 3.6b koniec drogi klasy dojazdowej nr 2 proszę oznakować drogowskazami E-4 wskazującymi kierunek do Kartuz i Prokowa. Dodatkowo należy wykazać, że droga nr 2 jest drogą bez przejazdu D-4a. Proszę o ograniczenie prędkości do 40 km/h i tonażu do 3,5t na drodze nr 2.
4. na rysunku 3.9 koniec drogi klasy dojazdowej nr 7 ustawić D-4a i B-5, zmienić część linii P-7a na P-13. Na drodze wojewódzkiej zamienić znaki D-4a na D-4b i A-6b na A-6c.

Z up. BURMISTRZA

Wojciech Jaworowski
Zastępca Burmistrza
(Podpis Burmistrza
lub osoby upoważnionej)

Otrzymują:
1. adresat
2. a/a

Sporządził: K.J.Rychert



ul. gen. Józefa Hallera 1, 83-300 Kartuszy, e-mail: gmina@poczta.kartuszy.pl, www.kartuszy.pl, tel. 586-945-200, faks 586-945-135, NIP: 589-001-05-83

Ustosunkowanie do uwag:

Ad.1 Uwagi nie wprowadzono. Zgodnie z pkt. 2.2.1 Załącznika nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach na jezdniach dwukierunkowych o szerokości jezdni mniejszej niż 5,80 m linii segregacyjnych nie stosuje się.

Ad.2 Zgodnie z uwagą wprowadzono oznakowanie E-4 oraz D-4a. Dodatkowo zaktualizowano oznakowanie poziome w miejscach włączenia się jezdni dodatkowych do projektowanych dróg publicznych. Zrezygnowano ze stosowania ograniczeń prędkości oraz tonażu na jezdniach dodatkowych. Niniejsze jezdnie zostały zaprojektowane dla prędkości projektowej wynoszącej 40km/h.

Ad.3. Zgodnie z uwagą wprowadzono oznakowanie E-4 oraz D-4a. Zrezygnowano ze stosowania ograniczeń prędkości oraz tonażu na jezdniach dodatkowych. Niniejsze jezdnie zostały zaprojektowane dla prędkości projektowej wynoszącej 40km/h

Ad.4. Zgodnie z uwagą wprowadzono oraz zaktualizowano oznakowanie pionowe. W granicach wszystkich jezdni dodatkowych zastosowano oznakowanie P-7A.



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, Fax: +48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.6 OPINIA ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH W GDAŃSKU



Fundusze
Europejskie
Program Regionalny



Rzeczpospolita
Polska



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w GDAŃSKU

80-778 Gdańsk, ul. Mostowa 11A

Sekretariat tel. (0 58) 320-20-28; tel. / fax. (0 58) 320-20-25; Regon: 191687276

www.zdw-gdansk.pl email: sekretariat@zdwgdansk.pl



WPI.4211.7.3.2023.JK

Gdańsk, 18.01.2023 r.

ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o. Sp. k.
Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego 70a
10-450 Olsztyn

Dotyczy: Umowa nr 571/2020-2022 z dnia 29.09.2020 r. na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Kartuz – Etap II”.
Opinia do stałej organizacji ruchu.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, w odpowiedzi na pismo dotyczące wyrażenia opinii do projektu stałej organizacji ruchu, znak 40154-PWY/OLS/2022 z dnia 18.11.2022 r. (wpływ 21.11.2022 r.), przedstawia opinię do SOR. Uwagi zostały przedstawione w załączniku do przedmiotowego pisma.

Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2018.1990 t.j. z dnia 2018.10.17) oraz zgodnie z § 6 ust. 1 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.2017.784 t.j. z dnia 2017.04.14), projekty organizacji ruchu podlegają zatwierdzeniu przez Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Gdańsku, ul. Okopowa 21/27.

Zamawiający zwraca uwagę, że projekt został przekazany przed uwzględnieniem w projekcie kluczowych elementów wpływających m.in. na rozwiązania SOR, dlatego dopiero dziś możemy wydać kompletną opinię. Projekt, którego dotyczy opinia stanowi Załączniki nr 1 do przedmiotowego pisma.

Z poważaniem

Z-ca Dyrektora Ds. Inwestycji
mgr inż. Anna Mątewska
(podpis elektroniczny)

Załącznik:

1. Projekt stałej organizacji ruchu- Listopad 2022

Otrzymują:

1. Adresat, biuro@arkas-projekt.pl, k.pikalski@arkas-projekt.pl
2. A/a

Sprawę prowadzi:

Janina Krajewska, Wydział Przygotowania Inwestycji, tel. 58 32 64 946; e-mail: jkrajewska@zdwgdansk.pl

Projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Społecznego
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020



Załącznik do pisma nr WPI.4211.7.3.2023.JK z dnia 18.01.2023 r.

1. Projekt oznakowania powinien być zgodny z **pkt. U. Oznakowanie** „Wytocznymi ZDW do projektowania”, między innymi w zakresie stosowania folii odblaskowej co najmniej typu/generacji II.
2. Projekt nie uwzględnia, przekwalifikowania części projektowanych jezdni dodatkowych na drogi publiczne oraz wskazania ich nowego zarządcy. Projekt uaktualnić jednoznacznie określając to w części opisowej i rysunkowej.
3. Brak informacji o weryfikacji przejezdności skrzyżowań i zjazdów.
4. Nie przedstawiono trójkątów widoczności potwierdzających spełnienie warunku bezpieczeństwa na włączaniu się do ruchu.
5. Brak przedstawienia trójkątów/obszarów widoczności na wyprzedzanie.
6. Brak oznaczenia na planie informacji o niwelecie drogi lub załączenia niwelety drogi, uniemożliwia ocenę konieczności stosowania linii segregacyjnej P-4 na całej długości obwodnicy etapu 2.
7. Brak informacji z czego wynika wprowadzenie ograniczeń prędkości do 50 km/h na odcinkach między węzłowych.
8. Opis. W zestawieniu znaków brak m.in.: C-9 i U-6a lub U-5a, U-1a, U-b, U-7, U-8, oraz liczby gniazd szybkiego montażu.
9. Brak linii ciągłej segregacyjnej P-2b na dojazdach do ronda „Kartuzy”.
10. Tablice E-1 i E-3. Ujednolicić oznaczenia miejscowości DW211 Gdańsk na całej długości zadania. Jeżeli istniejące oznakowanie DW211 i DW224 na trasie w obrębie Kartuz informuje o kierunku „Żukowo”, również umieścić ją na tablicach bezpośrednio pod „Gdańsk”.
11. Zweryfikować kolor tła znaku z drogi wojewódzkiej na tablicach E-1 i E-3.
12. Uzupelnąć oznakowanie pionowe ciągu pieszo-rowerowego w obrębie wszystkich skrzyżowań oraz uzupełnić zestawienie w opisie.
13. Wyjaśnić konieczność stosowania znaku A-6b w obrębie skrzyżowania w Prokowie oraz brak spójności rozwiązania względem skrzyżowania drogi wojewódzkiej z drogą gminną 1907G (na rysunku brak nr drogi).
14. W zestawieniu znaków brak liczby punktowych elementów odblaskowych oraz przedstawienia ich lokalizacji na planach sytuacyjnych.
15. Brak wskazania lokalizacji oświetlenia drogowego.
16. Brak zabezpieczenia zamykanej drogi leśnej, arkusz 3.9.
17. Niejednoznaczna informacja odnośnie terenu zabudowanego i jego końca.
18. Brak oznakowania jezdni dodatkowych pod względem zmiany szerokości drogi.

2



19. Zweryfikować ustawienie znaków D-4a oraz powiązanych z nimi A-6b.
20. Zweryfikować zastosowanie znaku F-6a.
21. Zweryfikować potrzebę zastosowania znaku C-7 na włączeniu jezdni dodatkowej nr 1 do drogi powiatowej oraz C-2 na zjeździe do stacji „Grzybno”.
22. Wszystkie istniejące znaki do pozostawienia znajdujące się w obrębie inwestycji wymienić na nowe i umieścić na jednej planszy projektu.
23. W opisie w Tabeli 4.3. uzupełnić zastosowany typ wygradzenia (np. U-11a i U-14a).
24. Każdemu wygradzeniu dla pieszych i barierze drogowej/mostowej należy przypisać przynajmniej jeden parametr kilometrażu drogi, by móc precyzyjnie je ustawić.
25. Rys. orientacji powinien uwzględniać uwagi zgłoszone przez ZDW w opinii do projektu budowlanego do tego rysunku. Czy kierunek Łapalice na arkuszu 3.6 jest właściwy?
26. Rysunki Inwentaryzacji istniejącej organizacji ruchu uzupełnić o nazwy i kategorie dróg, nazwy występujących ulic, kierunków.
27. Na rysunkach ujednolicić wielkość oznakowania w podziale na grupy średnie i małe. Z grafiki wynika, że grup jest więcej.
28. Na planach są nieczytelne jezdnie dodatkowe i ciągi pieszo rowerowe.
29. Stosowanie znaków P-23 i P-26 na odcinkach poza skrzyżowaniami ograniczyć do niezbędnego minimum.
30. Projekt jest nieczytelny, a przez to nie weryfikowalny. Dotyczy m. in.: Wygradzenia dla pieszych i bariery drogowe powinny być widoczne od razu, a nie dostrzegalne.
31. Legenda jest niezgodna z częścią graficzną. Dostosować Legendę do przyjętych na rysunkach oznaczeń. Wielkość czcionki min 2,5 mm. Na rysunkach Legendę umieścić bezpośrednio nad metryką rysunku wraz z poprawą czytelności.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że dokumentacja przed jej odbiorem końcowym powinna być zgodna z OPZ oraz załącznikiem pn. „Wytyczne do projektowania ZDW” m.in. w zakresie:

1. Zgodnie z pkt. 1 oraz pkt. 2.2 lit. c) OPZ, informujemy, że „Przedmiot należy podzielić na dwie autonomiczne części umożliwiające uzyskanie odrębnych decyzji realizacyjnych oraz budowę drogi w dwóch odrębnych etapach.” Należy wskazać i uzasadnić podział, uzyskać akceptację i uzupełnić opis.
2. Część rysunkowa. Tabele rysunków powinny posiadać oznaczenia programu finansującego projekt.

Odwołanie do uwag:

- Ad.1. Projekt organizacji ruchu dostosowano do wymagań i wytycznych Zamawiającego.
- Ad. 2. Na planie sytuacyjnym znajdują się opisy przedmiotowych jezdni dodatkowych wraz ze wskazaniem numeru drogi gminnej, na którą zostaną one w przyszłości przekwalifikowane.
- Ad. 3. Opracowanie uzupełniono o rysunki przedstawiające przejezdność na projektowanych skrzyżowaniach.
- Ad. 4. Na arkuszach 6.1 – 6.4 przedstawiono widoczność potwierdzającą spełnienie warunku włączenia się do ruchu.
- Ad. 5. Wnioskowane schematy nie są elementem projektu organizacji ruchu. Nie mniej jednak rysunki zawierające przedstawienie trójkątów widoczności na wyprzedzanie zostaną przekazane Zamawiającemu w oddzielnej korespondencji.
- Ad. 6. Plan sytuacyjny zgodnie z jego specyfiką merytoryczną zawiera informacje sytuacyjne. Niweleta zawierająca rozwiązania wysokościowe znajduje się w przekazanej Zamawiającemu dokumentacji projektu budowlanego.
- Ad. 7. Ograniczenie prędkości do 50 km/h na odcinkach międzywęzłowych wynika z pkt. 2.5.1. Uzupełnienia do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz służyć ma zapewnieniu braku przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.
- Ad. 8. Zaktualizowano zestawienie znaków.
- Ad. 9. Dodano linię segregacyjną.
- Ad.10. Ujednolicono oznaczenia miejscowości na tablicach E-1 i E-4.
- Ad. 11. Poprawiono kolor tła znaku.
- Ad. 12. Uzupełniono oznakowanie pionowe ciągu pieszo-rowerowego.
- Ad. 13. Usunięto projektowanie oznakowanie A6-b. Włączenia jezdni dodatkowych traktowane są jako zjazd a nie jako skrzyżowanie.
- Ad. 14. Zgodnie z zapisami „Wytycznych do projektowania” pkt. U. „Oznakowanie” punktowe elementy odbłaskowe dla niniejszej inwestycji nie są wymagane. Zaktualizowano opis.
- Ad. 15. Wskazano lokalizację projektowanego oświetlenia drogowego.
- Ad. 16. Uzupełniono opracowanie o dodatkowe szlabany leśne.
- Ad. 17. Ujednolicono informację dotyczącą terenu zabudowanego.
- Ad. 18. Zaktualizowano oznakowanie jezdni dodatkowej.
- Ad. 19. W związku z założeniem, iż jezdnie dodatkowe na włączeniach w istniejące drogi publiczne traktowane są jako zjazdy usunięto oznakowanie D-4a i A-6b.

Ad. 20. Zgodnie z powyższym zweryfikowano oraz usunięto oznakowanie F-6a.

Ad. 21. Oznakowanie C-7 zlokalizowane na włączeniu jezdni dodatkowej nr 1 do projektowanej drogi powiatowej zostało usunięte. Zjazd na jezdnie dodatkową numer 7 zlokalizowany jest bezpośrednio z drogi głównej. W związku z powyższym w celu ograniczenia oddziaływania niniejszego zjazdu na przepustowość oraz bezpieczeństwo pojazdów poruszających się jezdnią drogi głównej zastosowano nakaz skrętu w prawo. Dodatkowo zauważyć trzeba, że przedmiotowy zjazd zlokalizowany jest nieopodal projektowanego ronda, na którym umożliwiono zawracanie pojazdów.

Ad. 22. Projekt zakłada wymianę wszystkich znaków istniejących na nowe.

Ad. 23. Uzupełniono tabelę 4.3.

Ad. 24. Dodano kilometraż dla balustrad i barier drogowych.

Ad. 25. Na planie orientacyjnym uwzględniono uwagi zgłoszone przez ZDW. Na arkuszu 3.5 oraz 3.6 zaktualizowano kierunki.

Ad. 26. Zgodnie z uwagą opisano stan istniejący.

Ad. 29. Zastosowano ograniczenie oznakowania P-23 i P-26 zgodnie z obowiązującymi przepisami.



„ARKAS-PROJEKT”

10-450 OLSZTYN AL. PIŁSUDSKIEGO 70A,

+48 89 532 45, FAX:+48 89 532 45 10, BIURO@ARKAS-PROJEKT.PL

6.7 PONOWNA OPINIA ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH W GDAŃSKU



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Rzeczpospolita
Polska



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W GDAŃSKU

80-778 Gdańsk, ul. Mostowa 11A

Sekretariat tel. (0 58) 320-20-28; tel. / fax. (0 58) 320-20-25; Regon: 191687276

www.zdwy-gdansk.pl email: sekretariat@zdwgdansk.pl



WPI.4211.7.3.2023.JK.2
(RPW/4526/2023)

Gdańsk, 17.05.2023 r.

WPLYNEŁO
ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o.
Dnia.....
Podpis..... 2023. MAJ. 2.2

ARKAS-PROJEKT Sp. z o.o. Sp. k.
Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego 70a
10-450 Olsztyn

Dotyczy: Umowa nr 571/2020-2022 z dnia 29.09.2020 r. na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa obwodnicy Kartuz – Etap II”.
Opinia do stałej organizacji ruchu.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, nawiązując do przekazanego projektu stałej organizacji ruchu, link w mailu z 20.03.2023 r. wraz z pismem znak 41223/PWY/OLS/2023 z dnia 17.03.2023 r. (wpływ pisma 17.03.2023 r.), zawierającym ustosunkowanie się do uwag Zamawiającego z dnia 18.01.2023 r. pismo WPI.4211.7.3.2023.JK, przedstawia swoje stanowisko. Uwagi zostały przedstawione w załączniku do przedmiotowego pisma.

Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2018.1990 t.j. z dnia 2018.10.17) oraz zgodnie z § 6 ust. 1 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.2017.784 t.j. z dnia 2017.04.14), projekty organizacji ruchu podlegają zatwierdzeniu przez Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Gdańsku, ul. Okopowa 21/27. Do organu należy przekazać wszystkie opinie do SOR zarządcy drogi (ZDW) wraz z raportem z Audytu BRD i stanowiskami Projektanta i zarządcy drogi.

Z poważaniem

Z-ca Dyrektora Ds. Inwestycji
mgr inż. Anna Mątewska
(podpis elektroniczny)

Załącznik:

1. Projekt stałej organizacji ruchu- marzec 2023 r. *n. elektronicznie*

Otrzymują:

1. Adresat, biuro@arkas-projekt.pl, k.pikalski@arkas-projekt.pl
2. A/a

Sprawę prowadzi:

Janina Krajewska, Wydział Przygotowania Inwestycji, tel. 58 32 64 946; e-mail: j.krajewska@zdwgdansk.pl

Projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Społecznego
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020



Załącznik do pisma nr WPl.4211.7.3.2023.JK.2 z dnia 16.05.2023 r.

1. Pkt. 2.1. opisu technicznego powinien uwzględniać generalny pomiar ruchu z 2021 r. z odpowiednią analizą w opisie.
2. Na Tablicy E-1 przy nazwie Gdańsk oraz na tablicy E-3 przy Sierakowicach powinna być droga woj. Nr 211 (jest 221) oraz na opisie drogi „wspólny przebieg”. Poprawić wszędzie, gdzie występuje błędny nr 221.
3. Błędna numeracja tabel w pkt. 4.3. opisu.
4. Brak przedstawienia trójkątów/obszarów widoczności na wyprzedzanie. Wykonawca informuje, że zostaną przedstawione w odrębnej korespondencji, której nie otrzymaliśmy.

Opracowała: Janina Krajewska

Zatwierdził: Krzysztof Prymaka



Odwołanie do uwag:

- Ad. 1. Zgodnie z uwagą zaktualizowaną generalny pomiar ruchu z 2021 r.
- Ad. 2. Poprawiono opis znaku E-1 i E-4.
- Ad. 3. Zaktualizowano numerację tabel.
- Ad. 4. Plan sytuacyjny z widocznością został przekazany w dniu 26.05.2023r. do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

II. RYSUNKI

- 1. Plan orientacyjny - rys. 1.0
- 2. Stała organizacja ruchu - rys. 2.1 – 2.10
- 3. Przejezdność dla skrzyżowań – rys. 3.1 – 3.10
- 4. Widoczność dla zjazdów – rys. 4.1 – 4.4