

VIATRAKT Sp. z o.o.

Adres: 83-304 Kobysewo, ul. Dzika 4

Telefon: +48 694 613 967 E-mail: viatrakt@gmail.com

NIP: 589-207-04-83 REGON: 521080984



PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa zmierzenia budowlanego: Przebudowa drogi gminnej nr 169020G
w miejscowości Marszewska Góra oraz Huta Dolna.

Adres obiektu budowlanego: ul. Do Jezior – ul. Żurawi Trakt
Marszewska Góra – Huta Dolna

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

Nazwa jednostki ewidencyjnej: 220405_2, Przywidz

Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: 0003, Huta Dolna
0007, Marszewska Góra

Numery działek: Obręb 0007 Marszewska Góra
dz. nr 344, 575, 346/2, 345/2, 576
Obręb 0003 Huta Dolna
dz. nr 123/1

Nazwa Inwestora: Gmina Przywidz
ul. Gdańska 7
83-047 Przywidz



LP	PROJEKTANCI	PODPIS
1	mgr inż. Łukasz Kitowski <i>upr. nr POM/0292/POOD/11</i> specjalność - drogowa	

marzec 2022r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Część opisowa.

1. Podstawa opracowania.
2. Cel opracowania.
3. Materiały wyjściowe do projektu.
4. Zakres opracowania.
5. Charakterystyka istniejącej organizacji oraz ruchu na drodze.
6. Projektowana stała organizacja ruchu.
7. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.

Część rysunkowa.

Rys. 1	Orientacja	Skala 1:10 000
Rys. 2	Projekt stałej organizacji ruchu	Skala 1:500

Opis techniczny

Projekt stałej organizacji ruchu

*Projekt stałej organizacji ruchu.
Przebudowa drogi gminnej nr 169020G
w miejscowości Marszewska Góra / Huta Dolna.*

1. Podstawa opracowania.

Umowa zawarta między Gminą Przywidz z siedzibą przy ul. Gdańskiej 7, 83-047 Przywidz, reprezentowaną przez p. Marka Zimakowskiego – Wójta Gminy, a firmą VIATRAKT Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Dzikiej 4, 83-304 Kobysewo reprezentowaną przez p. Łukasza Kitowskiego.

2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej projektu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Marszewska Góra oraz Huta Dolna.

3. Materiały wyjściowe do projektu.

- Umowa zawarta między Gminą Przywidz z siedzibą przy ul. Gdańskiej 7, 83-047 Przywidz, reprezentowaną przez p. Marka Zimakowskiego – Wójta Gminy, a firmą VIATRAKT Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Dzikiej 4, 83-304 Kobysewo reprezentowaną przez p. Łukasza Kitowskiego,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów informacyjnych w skali 1:500 obejmująca obszar opracowania,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Prawo o ruchu drogowym,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- 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 Załączniki nr 1-4,
- Aktualne Prawo o ruchu drogowym.

4. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje stałą organizację ruchu dotyczącą projektu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Marszewska Góra i Huta Dolna. Zakłada się wykonanie oznakowania pionowego oraz poziomego.

5. Charakterystyka istniejącej organizacji oraz ruchu na drodze.

Droga gminna w stanie istniejącym stanowi drogę publiczną nr 169020G. Droga zlokalizowana jest w miejscowościach Marszewska Góra i Huta Dolna. Obowiązuje teren zabudowany D42 z ograniczeniem do 50km/h. W zakresie przebudowywanej drogi gminnej – w połowie odcinka występuje oznakowanie E17a oraz E18a z nazwą miejscowości „Huta Dolna”. W tym miejscu występuje również oznakowanie tablicami B33 (40km/h) oraz znak ostrzegawczy A18a z tabliczką T2 „3,5km”. Droga posiada nawierzchnię brukowcową oraz szutrową w stanie istniejącym.

Oznakowanie poziome nie występuje.

W zakresie drogi gminnej dominuje ruch lokalny, po drodze poruszają się głównie pojazdy osobowe. Największe natężenie ruchu występuje w godzinach rannych 6:00-7:30 oraz popołudniowych 15:00-17:30. Wzmożony ruch występuje również w okresie żniw.

Oznakowanie istniejące pokazano kolorem szarym (Rys. 2).

STAN PROJEKTOWANY

droga gminna klasa D

od km 0+000.00 do 0+607.76:

- Szerokość jezdni 4,5-5,5m,
- Pobocze gruntowe 0,75m,
- Zjazdy na posesje prywatne szerokości 4-4,5m,
- Skosy na zjazdach na posesje prywatne 1,5:1,5 oraz wyłukowania R=3m,
- Odwodnienie do istniejących rowów drogowych i na tereny zielone,
- Nawierzchnia bitumiczna oraz z kostki betonowej,
- Elementy BRD w postaci szczytów drogowych.

Projektowana droga gminna podlegająca przebudowie ma swój początek za istniejącym skrzyżowaniem z drogą powiatową tj. ul. Główną. W stanie istniejącym rejon skrzyżowania posiada nawierzchnię z kostki betonowej.

Analizowana droga gminna ma długość 608mb. W zakresie geometrii poziomej zastosowano 7 łuków poziomych o promieniach od R=90m do R=600m. Dla łuków o wartości <160m zastosowano poszerzenia jezdni. Zaprojektowana

geometria drogi podyktowana jest chęcią maksymalnego dostosowania projektowanej drogi do istniejącego przebiegu trasowego.

W zakresie projektu przyjęto szerokość jezdni równą 4,5-5,5m oraz pobocza obustronne szerokości 0,75m każde.

Dla rozwiązania projektowego zastosowano przekrój drogowy bez krawężników. Jedynie początkowy odcinek ze względu na lokalizację istniejących sieci uzbrojenia posiada krawężniki 15/22 ze światłem 2cm i nawierzchnię typu rozbieralnego.

W zakresie rozwiązania projektowego zastosowano szykanę drogową złożoną z dwóch wysp długości 4m i szerokości 1,5m. W miejscu szyskan następuje zawężenie jezdni do 3,5m.

Dla drogi gminnej zastosowano dwa typy nawierzchni. Początkowy odcinek stanowi konstrukcja z kostki betonowej koloru szarego. Na dalszym odcinku zastosowano nawierzchnię KR1 z warstwą ścierną z AC11S (mieszanka KR3).

Pobocza zostały zaprojektowane z mieszanki optymalnej.

W zakresie drogi zaprojektowano zjazdy na posesje oraz działki o szerokości 4-4,5m. Zastosowano skosy 1,5:1,5 oraz wyłukowania $R=3m$. Nawierzchnię zjazdów stanowi beton asfaltowy oraz kostka betonowa koloru grafitowego.

W zakresie projektu zakłada się wymianę istniejących umocnień wylotów przepustów drogowych oraz wymianę uszkodzonego przepustu pod zjazdem. Zastosowano przepust z HDPE średnicy 300mm. Wloty i wyloty przepustów umocniono płytami typu MEBA. W zakresie prac utrzymano istniejące rzędne oraz parametry geometryczne istniejącego przepustu drogowego, aby prace miały charakter odtworzenia stanu istniejącego.

Istniejącą infrastrukturę w postaci sieci teletechnicznej oraz energetycznej należy zabezpieczyć w postaci rur dwudzielnych 160.

Na początkowym odcinku konieczna jest rozbiórka istniejącego ogrodzenia, które zostanie przestawione przez zarządcę drogi gminnej. Do regulacji wysokościowej przeznaczone są studnie KS i zasuw. W razie konieczności należy uzupełnić studnię o dodatkowe kręgi. Stan KS jest dobry, ponieważ sieć została wykonana w roku 2021.

W ramach prac należy założyć regulację istniejących zjazdów. W zakresie projektu zakłada się odmulenie wszystkich istniejących przepustów. Przewidziano również humusowanie skarp. Na początkowym odcinku wykonano dowiązanie do wykonanej opaski chodnikowej szerokości 1,2m.

6. Projektowana stała organizacja ruchu.

W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dostosowując istniejącą organizację ruchu do wymagań stawianych stałej organizacji ruchu dla dróg publicznych wprowadzono zmiany do istniejącej organizacji ruchu.

W zakresie skrzyżowania drogi gminnej oraz powiatowej zastosowano znak B20 STOP wielkości średni oraz w uzupełnieniu dwa znaki D1 wielkości średnie.

W celu podniesienia warunków BRD wprowadzono szyskany, które oznakowano znakami C9 oraz C10. Bezpośrednio przed szyskaną zastosowano znaki A30 + T18c + B33 (30km/h).

Na końcu układu, w miejscu zmiany rodzaju nawierzchni zastosowano znak A30 oraz znak treści „Zmiana nawierzchni”.

Z uwagi na zły stan techniczny tarcz A18a oraz T2 znaki te wymieniono na nowe.

W zakresie oznakowanie poziomego zastosowano linię P12 oraz P4 w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową. W zakresie szyskan zastosowano znaki P7b oraz P21a. Zaprojektowano oznakowanie cienkowarstwowe.

Przyjęto tablice znaków drogowych pionowych, stalowe, ocynkowane z ramką, pokryte folią odblaskową II typu, wielkość tablic małe oraz średnie(w zakresie skrzyżowania z drogą powiatową).

Ustawienie tarcz znaków winno być takie, aby zachować odległość krawędzi tarczy od krawędzi jezdni min. 0,5m. W przypadku, gdy znak znajduje się na skarpie rowów należy umieścić dolną krawędź jego tarczy na wysokości 2,2m. Ponadto ustawienie znaków powinno zostać wykonane zgodnie z aktualnym rozporządzeniem o znakach i sygnałach.

Szczegółowe rozmieszczenie oraz rodzaj projektowanego oznakowania pionowego przedstawia rysunek „Stała organizacja ruchu” (rys. nr 2)

Uwagi końcowe:

- po wprowadzeniu stałej organizacji ruchu Wykonawca musi zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, oraz właściwego Komendanta Policji
- oznakowanie pionowe zaprojektowane powinno być nowe i zgodne z SST.

8. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.

listopad 2022r.

Opracował