

# PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

*Rozbudowa drogi powiatowej nr 2718G w miejscowości Rywałd  
w zakresie budowy chodnika i zjazdów*

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### 1. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot i cel opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Projektowana organizacja ruchu
5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
6. Przykłady projektowanych rozwiązań

Załącznik nr 1 - zasady umieszczania znaków drogowych

Załącznik nr 2 – zestawienie projektowanych znaków

### 2. CZĘŚĆ GRAFICZNA

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:10 000

RYSUNEK NR 1

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2

## **2. CZĘŚĆ OPISOWA**

## **OPIS TECHNICZNY**

### **do projektu stałej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2718G w miejscowości Rywałd w zakresie budowy chodnika i zjazdów”**

#### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2021.450 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2016.143. z późn. zm.
- Rozporządzenie 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.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2016.1264.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2019.2310
- 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.2019.2311
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze - Dz.U.2008.132.840.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U.2016.124 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2020.256 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2020.470 z późn. zm.);
- Wizja lokalna w terenie;

## **2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA**

Przedmiotowa organizacja ruchu dotyczy przedsięwzięcia, którym jest budowa chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 2718G. Długość projektowanego chodnika to ok. 1,5km. Zakres przedsięwzięcia obejmuje również: przebudowę poboczy, zjazdów, peronów przystankowych, rozbudowę kanalizacji deszczowej, wykonanie kanału technologicznego, wykonanie przejść dla pieszych z ustawieniem słupów oświetleniowych, wykonanie umocnienia skarp oraz zabezpieczenie kolidującej sieci uzbrojenia terenu niezwiązanej z drogą, w tym armatury naziemnej istniejącego uzbrojenia terenu.

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze województwa pomorskiego, na terenie gm. Starogard Gdański, w m. Rywałd.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie docelowej organizacji ruchu dla nowego zagospodarowania pasa drogowego drogi powiatowej nr 2718G.

Z uwagi na konieczność uregulowania działek pasa drogowego pod względem własnościowym i użytkowym, zarządca drogi przewiduje realizację przedmiotowych dróg publicznych przeprowadzić w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Dla inwestycji zarządca drogi ubiegać się będzie o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

## **3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO**

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze województwa pomorskiego, w powiecie starogardzkim na terenie gminy Starogard Gdański w m. Rywałd. Chodnika ma zostać wybudowany wzdłuż istniejącej drogi powiatowej nr 2718G w m. Rywałd. Droga ta stanowi drogę publiczną relacji Starogard Gdański- Rywałd-Klonówka (Pelplin). Przedmiotowa droga łączy się z drogą krajową nr 22 już na terenie miasta Starogard Gdański, z drogą powiatową nr 2717G (relacji Rywałd-Brzeźno (Radostowo-Subkowy PKP- DK nr 1)) w. Rywałd, i dalej: z drogą powiatową nr 2710G (relacji Starogard Gdański/ ul. Owidzka-Droga Owidzka/-Koloncz-Kolnówka) i drogą powiatową nr 2716G (relacji Klonówka -Rajkowy (rudno)) w m. Klonówka. Droga dalej biegnie do granicy z powiatem tczewskim (Gmina Pelplin) , gdzie dalej kontynuuje bieg jako droga powiatowa pod innym zarządcą.

Przedmiotowy odcinek drogi w całości znajdują się na terenie zabudowanym miejscowości Rywałd.

Ze względu na bezpośrednie połączenie z drogą wojewódzką droga powiatowa nr 2718G obsługuje zarówno przyległą do nich zabudowę mieszkaniową i zagrodową, ale również zbiera ruch i doprowadza ruch do innych miejscowości położonych wzdłuż tej trasy.

Droga jest już użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Pas drogowy jest częściowo urządzony pod względem drogowym. Jest wydzielona jezdnia o nawierzchni bitumicznej, odcinki chodników ( w centrum miejscowości) oraz perony przystankowe dla pieszych. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej w stanie niedostatecznym , nieograniczonej krawężnikami i szerokości ok. 5,0m.

Na odcinku drogi objętej opracowaniem występują przystani autobusowe, część posiada perony, jeden wiatę. Wzdłuż drogi znajdują się zjazdy na przyległe posesje, pola oraz drogi wewnętrzne. Nawierzchnia zjazdów jest niejednorodna.

Woda z jezdni odprowadzana jest głównie powierzchniowo, jedynie bliżej centrum wsi występuje kanalizacja deszczowa.

Na obszarze tym występują sieci uzbrojenia terenu w postaci: kanalizacji sanitarnej, wodociągu, gazociągu, sieci elektroenergetycznej, sieci teletechnicznej. Nie można jednak wykluczyć istnienia sieci niezainwentaryzowanych.

Wszystkie powiązania drogi powiatowej przewiduje się zachować. Struktura ruchu na tej drodze to przede wszystkim samochody osobowe, autobusy , samochody dostawcze. Ruch pieszy ogranicza się do lokalnego i dotyczy mieszkańców miejscowości.

## **Istniejące oznakowanie**

- Cały obszar objęty inwestycją znajduje się na terenie miejscowości Rywałd (tablice E-17a) – jadąc od Starogardu Gdańskiego. Natomiast dla przeciwnego kierunku Tab. E-18a „koniec miejscowości”
- Jest to teren zabudowany (D-42)
- Miejsce zatrzymania autobusów na jezdni wyznaczają linie P-17 wraz z oznakowaniem pionowym w postaci znaków D-15 „przystanek autobusowy”
- Znak A-3 „dwa niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo” + tab. T-3 „koniec dla jadących ze Starogardu Gdańskiego
- Znaki A-3 „dwa niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo” + tab. T-4 dla jadących od centrum m. Rywałd
- Skrzyżowanie z drogą gminną na Szpegawsk oznakowane Znakami A-7 i D-1 na drodze powiatowej, dodatkowo oznakowanie poziome w postaci linii warunkowego zatrzymania złożonej z trójkątów P-13 i linii P-4 podwójnej ciągłej.

Dodatkowo krawędzie drogi powiatowej oznakowano linią krawędziową ciągłą wąską P-7d, a na zjazdach P-7c linia krawędziowa przerywana wąska.

Pozostałe oznakowanie przedstawione w części graficznej opracowania.

## **4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE DRÓG**

#### **Dane wyjściowe:**

- droga w terenie zabudowanym
- klasa drogi powiatowej -Z (zbiorcza)
- kategoria ruchu KR3

Na podstawie podjętych uzgodnień z zarządcą drogi, oraz przepisów i normatywów projektowania przyjęto następujące parametry techniczne projektowanych elementów:

- chodnik szerokość min. – 2,0m bez krawężników i obrzeży
- perony przystankowe szerokość zmienna 2-5m
- wyniesione przejścia dla pieszych – progi ze skosami 1;10
- szerokość poboczy 1,25m (min. 1,0m)
- pochylenia poprzeczne chodników, opasek utwardzonych - 1-3%
- w ramach inwestycji planuje się doświetlić wyniesione przejścia dla pieszych w postaci słupów hybrydowych lub zasilanych z pobliskiego oświetlenia gminnego.

#### **Projektowane oznakowanie pionowe:**

Celem opracowania jest sposób oznakowania progów z przejściami dla pieszych oraz przystanków autobusowych

- A-16 „przejście dla pieszych”
- D-6 „przejście dla pieszych”
- A-11 „próg zwalniający”+ B-33 „ograniczenie prędkości” + tabl. T-1 (odległość od progu)- komplet oznakowania dla progów
- za przejściami dla pieszych -odwołanie ograniczenia do 33km/h -B -34
- A-15 „przystanek autobusowy”

Projektowane oznakowanie poziome:

- Najazdy na wyniesione przejścia dla pieszych oznakowano linią –P-25
- Przejścia dla pieszych –P10
- Linia zatrzymania autobusu -P17
- P-7d „linia krawędziowa ciągła wąska”- uzupełnienie istniejącego oznakowania”
- P-7c „linia krawędziowa przerywana ciągła”- uzupełnienie istniejącego oznakowania „

SZCZEGÓŁOWA LOKALIZACJA ZNAKÓW DROGOWYCH PRZEDSTAWIONA ZOSTAŁA NA RYSUNKACH SYTUACYJNYCH W CZĘŚCI GRAFICZNEJ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA.

**PRZEWIDYWALNY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DO 31.12.2022R.**

## ZAŁĄCZNIK NR 1

### ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH

#### WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW

**Widoczność znaków.** Do wykonania lic znaków oraz zapór i tablic stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym należy zastosować folię odblaskową typu 2.

**Wielkość znaków.** Do oznakowania przedmiotowych robót należy użyć znaków kategorii średnie (S)

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

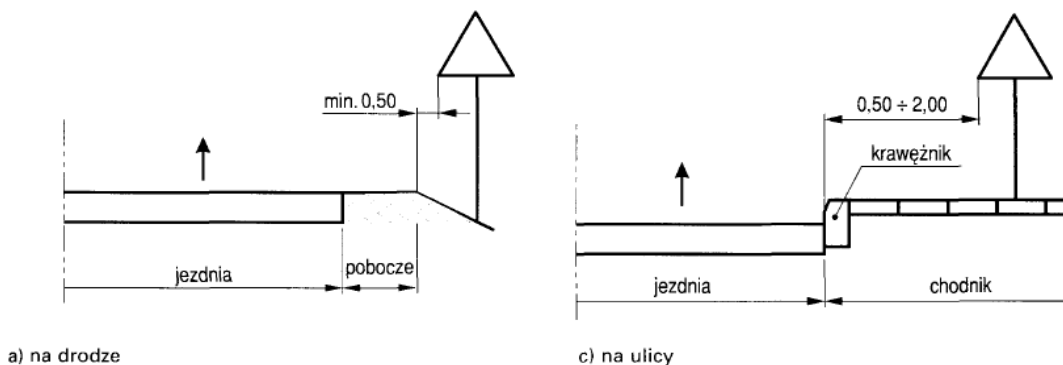
- powierzchniowy współczynnik odblasku – 100,
- wskaźnik szorstkości – 45,
- trwałość – 6.

#### ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogi (rys.A.1-A.2).

Znaki mocować na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się umocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju kołowym.

Rys. A.1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



Rys. A.2. Wysokość umieszczania znaków na ulicach

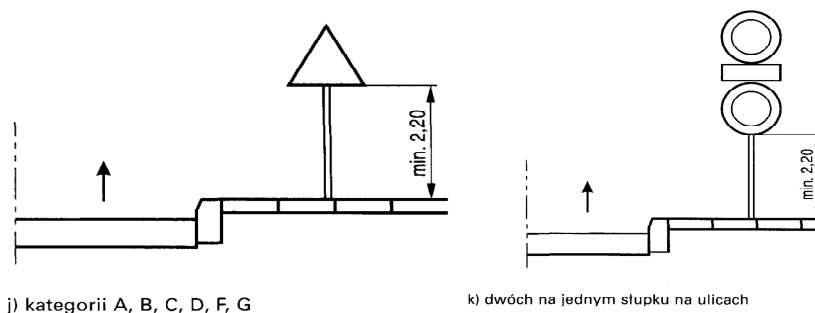


Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu <sup>2)</sup> C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające <sup>1)</sup> G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi <sup>4)</sup>	min. 2,00 (min. 1,50) <sup>6)</sup>	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup>
E - tablice przeddrogowskazowe E-1 - drogowskazy tablicowe E-2 - tablice szlaków drogowych E-14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup> (min. 1,00) <sup>5)</sup>
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16 - tablice kierunkowe E-13 - tablice miejscowości E-17a, E-18a - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4 - drogowskazy do obiektu E-5-E-12, E-19a-E-22	min. 2,00	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup> - 2,50
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią <sup>3)</sup>	min. 5,00	min. 5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu <sup>2)</sup>	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

<sup>1)</sup> Z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m).

<sup>2)</sup> Z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni.

<sup>3)</sup> Znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych.

<sup>4)</sup> Z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach).

<sup>5)</sup> Dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu.

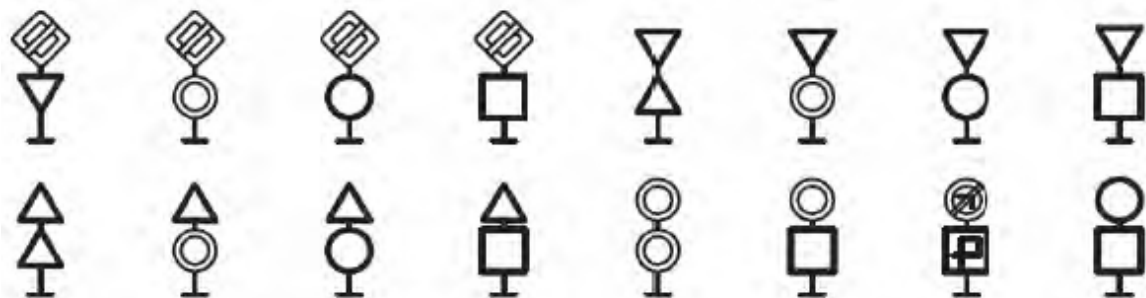
<sup>6)</sup> Dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

<sup>7)</sup> W przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min. 10 m na terenie zabudowanym oraz 20 m poza terenem zabudowanym. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony na rysunkach planu sytuacyjnego w części graficznej niniejszego opracowania. Ponadto dopuszczalne sposoby rozmieszczania znaków pokazano poniżej (rys. A.3.)

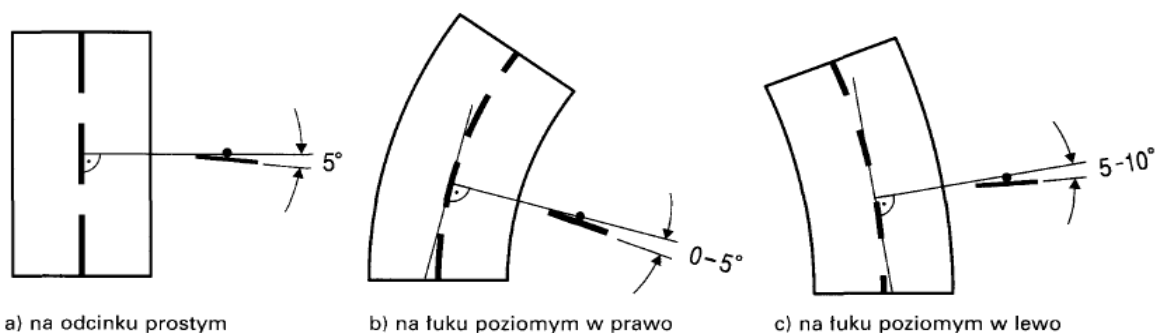
Rys. A.3. Sposoby umieszczania dwóch znaków na jednym słupku





Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. W przypadku znaków umieszczonych na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaków należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku (rys.A.4)

Rys. A.4. Odchylenie tarczy znaków



### **3. CZĘŚĆ GRAFICZNA**