



## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU** EGZ

Obiekt: Przebudowa drogi powiatowej nr 1933G Egiertowo -  
Przywidz na odcinku ok. 300mb w msc. Klonowo Dolne.

Adres obiektu: Klonowo Dolne, 83-047 Przywidz

Nr działek / obręb: obręb: 220405\_2.0008 Michalin  
63, 77

Inwestor: Powiat Gdański  
w Pruszczu Gdańskim  
ul. Wojska Polskiego 16  
83-000 Pruszcz Gdański



LP	PROJEKTANCI	PODPIS
1.	<b>mgr inż. Łukasz Kitowski</b> <i>upr. nr POM/0292/POOD/11</i> specjalność - drogowa	
	<b>SPRAWDZAJĄCY</b>	<b>PODPIS</b>
2.	<b>mgr inż. Jacek Suchocki</b> <i>upr. nr POM/0333/PWBD/15</i> specjalność - drogowa	

KATEGORIA OBIEKTU XXV

Marzec 2021

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

## Część opisowa.

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

## Część rysunkowa.

Rys. 1	Orientacja	Skala 1:10 000
Rys. 2	Stała organizacja ruchu	Skala 1:5 000

# OPIS TECHNICZNY

*Projekt stałej organizacji ruchu  
Projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1933G  
w miejscowości Klonowo Dolne w gminie Przywidz.*

## 1. Podstawa opracowania.

Umowa nr IN.7126.1.12.2020 z dnia 06.11.2020r. zawarta między Powiatem Gdańskim z siedzibą w Pruszczu Gdańskim, reprezentowanym p. Mariana Cichonia – Wicestarostę Gdańskiego oraz Jarosława Karnatha – Członka Zarządu, a firmą VIATRAKT Łukasz Kitowski z siedzibą przy ul. Leśnej 1A/1, 83-300 Kartuzy reprezentowaną przez p. Łukasza Kitowskiego.

## 2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej przebudowy drogi powiatowej nr 1933G polegającej na budowie chodnika oraz zjazdów.

## 3. Materiały wyjściowe do projektu.

- Wytyczne oraz umowa nr IN.7126.1.12.2020 z dnia 06.11.2020r. zawarta między Powiatem Gdańskim z siedzibą w Pruszczu Gdańskim, reprezentowanym p. Mariana Cichonia – Wicestarostę Gdańskiego oraz Jarosława Karnatha – Członka Zarządu, a firmą VIATRAKT Łukasz Kitowski z siedzibą przy ul. Leśnej 1A/1, 83-300 Kartuzy reprezentowaną przez p. Łukasza Kitowskiego
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 obejmująca obszar opracowania,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430),
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (J.T. Dz.U.04.204.2086, zm. Dz.U.04.273.2703 art. 6),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. wraz z załącznikami nr 1 – 4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach,
- Aktualne Prawo o ruchu drogowym.

#### 4. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje stałą organizację ruchu dotyczącą przebudowy drogi powiatowej nr 1933G. Projekt zakłada oznakowanie pionowe oraz poziome.

#### 5. Charakterystyka istniejącej organizacji ruchu.

W stanie istniejącym droga powiatowa nr 1933G posiada zarówno oznakowanie pionowe jak i poziome. Rejon przebudowy drogi zlokalizowany jest na terenie zabudowanym – znak D42.

Odcinkowo zlokalizowane są zjazdy oraz występują przystanki autobusowe.

Dodatkowo w centrum miejscowości Klonowo Dolne z uwagi na łuki poziome zastosowano znaki U3a i U3b.

Oznakowanie istniejące pokazano kolorem szarym na *rysunku nr 2 Stała organizacja ruchu*.

#### 6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Droga powiatowa nr 1933G na analizowanym odcinku ma długość ok. 0,3km i szerokość równą 5,3 – 6,5m.

##### Droga powiatowa nr 1933G

od km 0+000 do 0+310:

- Szerokość jezdni zmienna 5,3 – 6,5m,
- Odwodnienie do istniejących rowów drogowych i kanalizacji deszczowej,
- Pobocze 0,75m,
- Pochylenie jednostronne,
- Prędkość projektowa 30-40km/h,
- Kategoria droga powiatowa,
- Chodniki 2,15m,
- Zjazdy szerokości 4m ze skosami 1,5x1,5.

Zasadniczym elementem projektu jest wykonania chodnika o szerokości 2,15m, szerokość zastosowanej nawierzchni z kostki wynosi 2m. Jako nawierzchnię zastosowano kostkę betonową prostokątną koloru szarego gr. 8cm fazowaną.

Chodnik na początkowym odcinku ok. 140mb został zaprojektowany po stronie prawej zgodnie z przyjętym lokalnym kilometrażem. Pozostały odcinek został zaprojektowany po stronie lewej. W km 0+140 wyznaczono przejście dla pieszych. Przyjęto szerokość przejścia równą 4m.

Na początkowym odcinku przebudowywanej drogi w miejscu planowanego chodnika zlokalizowany jest rów drogowy. W ramach projektu przyjęto przeprofilowanie wraz z humusowaniem i wysiewem nasion traw. Wykonawca

będzie zobowiązany doprowadzić do pełnego zakorzenienia trawy poprzez ewentualną pielęgnację do momentu, gdy darnina będzie stanowiła skuteczny element ochrony przeciwoerozyjnej skarp.

Dodatkowo na analizowany odcinku występują trzy przepusty drogowe pod zjazdami, które należy rozebrać oraz wykonać nowe przepusty o identycznej średnicy  $\phi 300$  z rury karbowanej na fundamencie z kruszywa łamanego i geosyntetyku zgodnie z rys. nr 7 *Szczegół przepustu*. W zakresie realizowanych prac należy utrzymać istniejące rzędne posadowienia przepustów. Jako umocnienie wlotu i wylotu przepustów zastosowano płyty typu MEBA.

W miejscu zlokalizowanej wiaty przystankowej należy dowiązać istniejącą konstrukcję chodnika do wylewki wiaty przystankowej oraz udrożnić przepust pod wiatą.

Odcinkowo zaprojektowany chodnik koliduje z pojedynczymi drzewami, które należy wyciąć:

nr 1 lipa obwód 298cm

nr 2 lipa obwód 360cm

nr 3 lipa obwód 202cm

nr 4 lipa obwód 220cm.

Przy prowadzeniu wycinki drzew należy stosować zasady BHP, odpowiednio oznakować teren prac oraz zabezpieczyć rejon upadku drzewa.

Ponadto projektowany chodnik odcinkowo koliduje z istniejącą barierą drogową stalową. Na odcinku ok. 20mb należy przestawić istniejącą barierę oraz na odcinku ok. 4m ją zdemontować i ustawić ponownie istniejące zakończenie bariery drogowej.

W ramach projektu zaplanowano zjazdy z kostki betonowej koloru grafitowego prostokątnej gr. 8cm fazowanej. Dla zjazdów indywidualnych zastosowano szerokość równą 4m ze skosami najazdowymi 1,5x1,5 w obramówce z opornika betonowego 12/25. Nie należy ustawiać opornika na styku chodnika oraz zjazdu. W zakresie zjazdów zastosowano krawężniki najazdowe ze światłem 2cm.

W km 0+280 konieczna jest wymiana i regulacja istniejącej kratki kanalizacji deszczowej. Projekt zakłada wymianę studni dn500 wraz z kratą żeliwną oraz oczyszczenie przykanalika studni.

Projekt zakłada zastosowanie segmentowych wygrodzień dla pieszych koloru do uzgodnienia z Zamawiającym ze szczebelkami w miejscach wskazanych na projekcie.

W ramach prac kontraktowych należy wyregulować wszystkie urządzenia infrastruktury technicznej w postaci zasuw, studni.

Projekt zakłada wykonanie prac bitumicznych. W zakresie robót należy stosować siatkę z włókien szklanych o wytrzymałości min. 120kN/m wszerz i wzdłuż

powleczoną wstępnie asfaltem. Siatkę należy stosować z zakładem na istniejąca nawierzchnię min. 0,5m. Minimalna szerokość poszerzenia jezdni wynosi 1m.

Droga powiatowa nr 1933G stanowi połączenie gmin Somonino oraz Przywidz, ruch kształtuje się na poziomie KR3.

## **7. Projektowana stała organizacja ruchu.**

Realizacja przedmiotowego zadania polega na przebudowie drogi powiatowej. Zakłada się wykonanie poszerzeń jezdni bitumicznej, chodników i zjazdów z kostki betonowej oraz przejścia dla pieszych.

Istniejącą organizację ruchu uzupełniono o oznakowanie wprowadzonych elementów BRD w postaci znaków A16 oraz D6 związanych z wyznaczeniem przejścia dla pieszych.

W Projekcie stałej organizacji ruchu projektowane oznakowanie pionowe wskazano w kolorze.

Przyjęto tablice znaków drogowych pionowych, stalowe, ocynkowane z ramką, pokryte folią odblaskową II typu, wielkość tablic średnie. Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej.

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 2,20m. Ponadto ustawienie znaków powinno zostać wykonane zgodnie z aktualnym rozporządzeniem o znakach i sygnałach.

Szczegółowe rozmieszczenie oraz rodzaj oznakowania pionowego pokazuje rys. nr 2.

## **8. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.**

Wrzesień 2021r

Opracował