

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Nazwa obiektu :	<b>Przebudowa drogi gminnej nr 110103C relacji Mlewo - gr. gminy - Węgorzyn, w Gminie Kowalewo Pomorskie</b>	
Adres obiektu :	dz. geod. nr 1, 197 obręb ewid. Mlewo, gm. Kowalewo Pomorskie	
Stadium :	Stała organizacja ruchu	
Inwestor :	GMINA KOWALEWO POMORSKIE Plac Wolności 1, 87-410 Kowalewo Pomorskie	
<b>BRANŻA DROGOWA</b>		
Opracował:	mgr inż. Karol Jendrzejczak	
Data:	październik 2016	

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

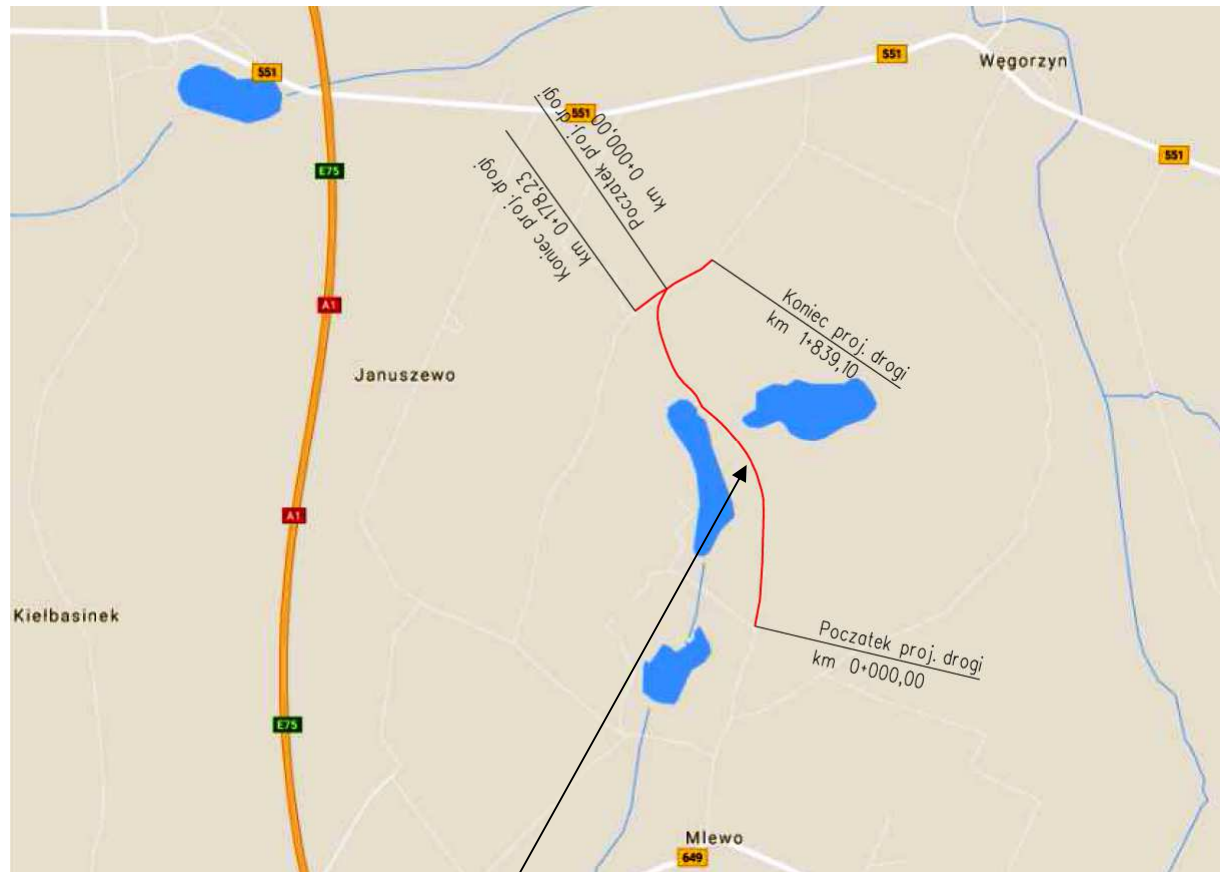
1. Karta uzgodnień
2. Plan orientacyjny
3. Opis techniczny
4. Część rysunkowa

# **KARTA UZGODNIENÍ**

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Przebudowa drogi gminnej nr 110103C relacji Mlewo - gr. gminy - Węgorzyn, w Gminie Kowalewo Pomorskie

**PLAN ORIENTACYJNY**  
**Skala 1: 25000**



Projektowana organizacja ruchu

## OPIS TECHNICZNY

### **1. Podstawa opracowania / akty prawne**

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729, z późn zm.);
- Załączniki 1, 4 do Rozporządzenia 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;
- Prawo o ruchu drogowym - Dz. U. Nr 58, poz. 515 z 1997r. z późn. zm.;
- Ustawa o drogach publicznych - Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115 z późn. zm.

### **2. Cel opracowania**

Projekt stałej organizacji ruchu opracowuje się w związku z realizacją zadania pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 110103C relacji Mlewo - gr. gminy - Węgorzyn, w Gminie Kowalewo Pomorskie”. Projekt dotyczy odcinka drogi gminnej nr 110103C o długości 1839,01m oraz drogi gminnej o długości 178,23m.

### **3. Charakterystyka drogi i istniejące oznakowanie**

Droga gminna nr 110103C oraz droga gminna o długości 178,23m są w zarządzie Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie. Drogi zlokalizowane są na dz. geod. nr 1, 197, obręb ewid. Mlewo, gm. Kowalewo Pomorskie. Są to drogi lokalne o niewielkim natężeniu (KR1).

Początek opracowania zlokalizowany jest w miejscu, gdzie kończy się istniejąca nawierzchnia bitumiczna, koniec drogi (opracowania) zlokalizowany jest na granicy powiatu golubsko – dobrzyńskiego z powiatem wąbrzeskim. Opracowanie obejmuje również fragment drogi gminnej (odcinek 2), zaczynający się zjazdem w km 1+620 a kończący na granicy powiatu golubsko – dobrzyńskiego z powiatem toruńskim.

Na całym odcinku droga posiada przekrój drogowy. Droga początkowo przebiega przez teren płaski, od km 0+900 do km 1+620 droga przebiega przez teren pagórkowaty. Nawierzchnia drogi od km 0+000 do km 1+121 wykonana jest z kruszywa wapiennego, szerokość jezdni wynosi 4,5 – 5,2m, dalej posiada nawierzchnię gruntową o szerokości około 3,5m. Droga gminna na całym odcinku przebiega przez tereny słabo zurbanizowane. Przy drodze zlokalizowane są lasy, gospodarstwa rolne oraz pola uprawne posiadające połączenia z drogą gminną poprzez zjazdy indywidualne o nawierzchni gruntowej. W km 1+620 zlokalizowany jest zjazd publiczny na drogę gminną o nawierzchni gruntowej (odcinek 2). Początek i koniec projektowanej drogi gminnej zlokalizowany jest w obszarze niezabudowanym.

W km 1+044,10 zlokalizowany jest przepust z rur betonowych o średnicy 60cm. Przepust posiada ścianki czołowe betonowe. Od strony napływowej na ścianie czołowej zamontowana jest zastawka kanałowa. Jej stan techniczny (korozja i uszkodzenia mechaniczne) nie pozwalają na jej użytkowanie. Zbyt krótka długość przepustu od strony napływowej, a co za tym idzie zbyt duże pochylenie skarpy, powoduje zapadanie się krawędzi istniejącej nawierzchni stwarzając realne zagrożenie dla ruchu kołowego. Zbyt krótki przepust, stan techniczny ścianki czołowej oraz zastawki powoduje konieczność przebudowy wlotu przepustu.

Odwodnienie drogi realizowane jest poprzez spadki podłużne i poprzeczne w przyległy teren. Niweleta drogi przebiega nieznacznie wyżej od rzędnych przyległego terenu.

Projektowany odcinek drogi posiada łuki poziome o promieniach od 30m do 300m oraz kilka załamań trasy, które z uwagi na bardzo mały kąt zwrotu nie wymagają zastosowania łuku poziomego.

Na całej długości nawierzchnia jest skoleinowana, posiada ubytki i nierówności. Po wyprofilowaniu i zagęszczeniu istniejąca nawierzchnia może służyć jako dolna warstwa podbudowy.

Na działkach objętych opracowaniem oraz działkach przyległych występuje sieć wodociągowa, elektryczna, teletechniczna, krzyżująca się z projektowaną drogą. Z uwagi na powierzchniowy charakter robót, nie zachodzi konieczność przebudowy sieci. Ww. urządzenia zlokalizowane są poniżej rzędnych przewidywanych robót ziemnych.

Wzdłuż drogi zlokalizowane są drzewa i krzaki przeznaczone do wycinki.

Droga w chwili obecnej nie posiada oznakowania pionowego.

#### 4. Stała organizacja ruchu

Na projektowanych drogach projektuje się wprowadzenie nowego oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- wprowadzenie ograniczenia prędkości znakami zakazu B-33, na całym odcinku drogi do 50km/h z odcinkowym obniżeniem prędkości do 40km/h, z uwagi na zawężony przekrój drogi i parametry geometryczne łuków poziomych,
- znaków pionowych ostrzegawczych A-2, A-4 z tabliczkami T-2 i T-3. Na odcinku, gdzie występuje duża ilość łuków poziomych,
- znaków informacyjnych D-1 oraz A-7, z odpowiednimi tabliczkami T-6, w obrębie skrzyżowania o nietypowej geometrii projektowanych dróg (km 1+620),
- znaków pionowych ostrzegawczych A-30 z tabliczką „Zmiana nawierzchni” na końcu projektowanych odcinków dróg, przed zmianą na nawierzchnię tłuczniową,
- z uwagi na ciek wodny zlokalizowany w km 1+044,10 zaprojektowano obustronnie bariery ochronne o łącznej długości 92m, zgodnie z normą PN-EN 1317 (poziom powstrzymywania N2, klasa poziomu szerokości pracującej W4). Wartości wskaźnika zagęszczenia gruntu, w którym zagłębione są słupki barier ochronnych powinny być zgodne z normą PN-S-02205;1998. Odcinki początkowe i końcowe o dł. 12m i 8m, należy odgiąć skosem 1:20 oraz zagłębić poniżej poziomu terenu).

#### **SZCZEGÓŁOWY PLAN OZNAKOWANIA PRZEDSTAWIONO NA MAPIE SYT.- WYS. W SKALI 1: 1000**

#### 5. Dokonywanie zmian / termin wprowadzenia oznakowania

Termin wprowadzenia organizacji ruchu: **po zrealizowaniu inwestycji (przewidywany termin – do 31.12.2017r.)**

Co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia stałej organizacji ruchu Inwestor lub Wykonawca robót ma obowiązek zawiadomienia:

- organu zarządzającego ruchem
- zarządu drogi
- właściwego komendanta Policji.

#### 6. Uwagi końcowe

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z Załącznikami do Rozporządzenia 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 (z późn. zm.)

#### **ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO**

Lp.	Symbol	Ilość [szt. / mb / m2]	Uwagi
1	A-2	2	Wielkość średnia, 2 gen.
2	A-4	4	
3	A-7	1	
4	A-12a	2	
5	A-30	2	
6	B-33_40	2	
7	B-33_50	5	
8	D-1	2	
9	T-2	2	
10	T-3	2	
11	T-6	3	
12	T - „Zmiana nawierzchni”	2	N2 W4
13	Bariery stalowe	92	