

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa obiektu :	Przebudowa części drogi gminnej nr 110129C na odcinku Napole - Pluskowęsy, w Gminie Kowalewo Pomorskie	
Adres obiektu :	dz. nr 24 - obr. Napole, dz. nr 201/1, 201/2, 214/1, 214/2 - obr. Pluskowęsy	
Stadium :	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	
Inwestor :	GMINA KOWALEWO POMORSKIE Plac Wolności 1, 87-410 Kowalewo Pomorskie	
BRANŻA DROGOWA		
Opracował:	mgr inż. Karol Jendzejczak	
Data:	lipiec 2017	

SPIS ZAWARTOŚCI

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

KARTA UZGODNIENÍ

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Przebudowa części drogi gminnej nr 110129C na odcinku Napole - Pluskowęsy,
w Gminie Kowalewo Pomorskie**

PLAN ORIENTACYJNY

Skala 1: 25000



OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania / akty prawne

- Podkłady geodezyjne,
- Prawo Budowlane. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r, (Dz. U. nr 89 poz. 414 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43/99 z dnia 14 maja 1999r. poz. 430 z późn. zm.),
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polski z dnia 2 czerwca 2005 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 20 czerwca 2005r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170 poz. 1393 z dnia 12 października 2002 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 zarządzeniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r. z późn. zm.),
- 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 warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.),
- Ustalenia dokonane z zarządcą drogi,
- Wizja lokalna w terenie i pomiary uzupełniające,
- Polskie i branżowe normy, katalogi i przepisy.

2. Cel opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowuje się w związku z realizacją zadania pn. „Przebudowa części drogi gminnej nr 110129C na odcinku Napole - Pluskowęsy, w Gminie Kowalewo Pomorskie”. Projekt dotyczy odcinka drogi od km 0+000,00 do km 2+120,45 o długości 2120,45m.

3. Charakterystyka drogi i istniejące oznakowanie

Droga gminna nr 110129C jest w zarządzie Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie i zlokalizowana jest w miejsc. Napole, Pluskowęsy w gm. Kowalewo Pomorskie. Jest to droga lokalna (L) o niewielkim natężeniu ruchu (KR1).

Początek DG110129C zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 554 (na granicy pasa drogowego), koniec na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 15 (na granicy pasa drogowego). W chwili obecnej podłączenie do drogi wojewódzkiej ma charakter zjazdu publicznego, natomiast włączenie do drogi krajowej stanowi skrzyżowanie oznakowane znakami D-1. Droga wojewódzka w obrębie włączenia drogi gminnej przebiega przez obszar niezabudowany (90km/h), na drodze krajowej ustanowiony jest obszar zabudowany znakami D-42/43 (50/60km/h).

Z uwagi na fakt iż przebudowa skrzyżowania z DW554 ujęta jest w dokumentacji technicznej obejmującej przebudowę drogi wojewódzkiej, opracowanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy oraz na fakt iż droga gminna od strony drogi krajowej posiada nawierzchnię bitumiczną (w

granicach pasa drogowego DK15), skrzyżowania te zostały wyłączone z niniejszej dokumentacji technicznej, a zakres projektu kończy się na granicy pasa drogowego.

Na całym odcinku droga posiada przekrój drogowy i przebiega przez teren płaski o charakterze rolniczym. Wzdłuż drogi zlokalizowanych jest kilka gospodarstw rolnych. Nawierzchnia drogi na całej długości wykonana jest z kruszywa wapiennego. Szerokość jezdni wynosi 3,5-5,5m. Gospodarstwa rolne oraz pola uprawne posiadają połączenia z drogą gminną poprzez zjazdy indywidualne o nawierzchni gruntowej.

Projektowany odcinek drogi posiada łuki poziome o promieniach od 200m do 300m oraz załamania trasy, które z uwagi na bardzo mały kąt zwrotu nie wymagają zastosowania łuku poziomego.

Nawierzchnia drogi, na całej długości posiada ubytki i nierówności. W związku z oświadczeniem Inwestora, że pod istniejącą podbudową z kruszywa wapiennego zalega podłoże o parametrach nośności G1, po wyprofilowaniu i zagęszczeniu może służyć ona jako dolna warstwa podbudowy.

Wzdłuż drogi brak jest rowów odwodnieniowych, odwodnienie drogi realizowane jest poprzez spadki podłużne i poprzeczne w przyległy teren. Niweleta drogi przebiega na równi lub nieznacznie wyżej od rzędnych przyległego terenu.

W km 2+039,61 zlokalizowany jest zjazd na drogę wewnętrzną. Droga ta posiada nawierzchnię gruntową oraz umocniona kruszywem szerokości około 3,0-5,0m. Droga stanowi dojazd do posesji i zakończona jest zjazdem na DK15. Z uwagi na ograniczenia widoczności na włączeniu się do drogi krajowej, geometrię zjazdu (nienormatywne spadki podłużne) zjazd ten projektuje się do likwidacji. Skomunikowanie przyległych posesji z drogą krajową odbywać się będzie poprzez drogę gminną nr 110129C.

W km 1+318,30 pod drogą zlokalizowany jest przepust z rur żelbetowych o średnicy 0,8m z obustronnymi murkami czołowymi. Skarpy wlotu i wylotu przepustu nie są umocnione co powoduje obsuwanie się gruntu bezpośrednio nad przepustem. Na skarpach rosną krzaki utrudniające dostęp do przepustu. Na długości przepustu, na krawędzi drogi ustawione jest wyгородzenie U-12a. Z uwagi na m.in. spękania murków czołowych, brak umocnień skarp, projektuje się wykonanie robót utrzymaniowych polegających na naprawie istniejących murków z betonu, uzupełnieniu wymytego nasypu, umocnieniu skarp kamieniem polnym na chudym betonie. Dodatkowo na długości przepustu projektuje się ustawienie barier energochłonnych.

Wzdłuż drogi rosną drzewa i krzaki kolidujące z przebudową drogi, przeznaczone są one do wycinki, na którą zgodę uzyska Inwestor.

W chwili obecnej na drodze gminnej nie występuje oznakowanie pionowe. Skrzyżowanie od strony DK15 oznakowane jest znakami D-1, a na całej długości miejscowości Pluskowęsy ustanowiony jest obszar zabudowany znakami D-42/43. Na drodze wojewódzkiej obowiązuje prędkość 90km/h.

4. Stała organizacja ruchu

Projektowana organizacja ruchu dotyczy drogi gminnej w związku z powyższym nie ma konieczności uzgadniania dokumentacji z Policją.

Skrzyżowanie z drogą wojewódzką ujęte jest w projekcie stałej organizacji ruchu opracowanej przez ZDW w Bydgoszczy i podlega zatwierdzeniu przez Kujawsko – Pomorski Urząd Marszałkowski. Znaki F-6 projektowane na drodze krajowej podlegają zatwierdzeniu przez GDDKiA Oddział w Bydgoszczy oraz zaopiniowaniu przez komendę Wojewódzką Policji w Bydgoszczy.

Na całym odcinku projektowana droga gminna nr 110129C przebiega po istniejącym śladzie drogi zachowując jej geometrię. Projektuje się drogę o szerokości jezdni 5,00 - 6,50m oraz obustronne pobocza gruntowe o szer. 0,75m. Na łukach poziomych zaprojektowano pochylenia poprzeczne zgodne z warunkami technicznymi. Zmianę szerokości jezdni i pochyłeń poprzecznych zaprojektowano na prostych przejściowych długości $l=20,0m$.

Po przebudowie drogi projektuje się wprowadzenie nowego oznakowania pionowego oraz korektę ustawienia istniejącego:

- wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężarowych poprzez ustawienie znaków B-5 z tabliczką „nie dotyczy mieszkańców”.

- wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40km/h (stopniowanie prędkości 60>40) w obrębie łuku poziomego w km ~1+200 oraz zwężenia jezdni na długości barier ochronnych w km ~1+318.

- ustawienie obustronnie barier ochronnych nad istniejącym przepustem od km 1+290 do km 1+347. Zaprojektowano bariery stalowych o poziomie powstrzymywania N2, klasie poziomu szerokości pracującej W3, odcinkach początkowych i końcowych o dł. 8m odgiętych skosem 1:20 (zgodnie z normą PN-EN 1317). Wartość wskaźnika zagęszczenia gruntu, w którym zagłębione są słupki barier ochronnych - zgodny z normą PN-S-02205:1998.

- ustawienie znaków A-1, 2, w obrębie łuku poziomego w km ~1+200.

- ustawienie znaku B-20 na włączeniu do drogi wojewódzkiej (z uwagi na: ograniczenia widoczności poprzez szpaler drzew, ukształtowanie terenu, kąt podejścia drogi podporządkowanej).

- ustawienie znaku A-7 na włączeniu do drogi krajowej.

- ustawienia znaków D-42/43 od strony drogi krajowej (nawiązanie do istniejącego oznakowania pionowego na DK15).

- zamknięcie zjazdu na drogę wewnętrzną od strony DK15 poprzez ustawienie słupków blokujących U-12c.

Znaki pionowe A-6a, F-6 ustawione na drodze wojewódzkiej nr 554 objęte są projektem stałej organizacji ruchu opracowanym przez ZDW w Bydgoszczy.

Znaki pionowe F-6 zaprojektowane przy drodze krajowej nr 15 podlegają zaopiniowaniu przez KWP w Bydgoszczy i zatwierdzeniu przez GDDKiA O/Bydgoszcz.

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 31.12.2018r.)**

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 I URZĄDZEŃ BRD

Lp.	Symbol	Ilość [szt. / mb / m2]	Uwagi
1	A-1	1	Mały – 2 gen.
2	A-2	1	Mały – 2 gen.
3	A-7	3	Średni – 2 gen.
4	A-12a	2	Mały – 2 gen.
5	B-5 z tabliczką: „Nie dotyczy mieszkańców”	2	Mały – 2 gen.
6	B-20	1	Średni – 2 gen.
7	B-33 (40)	2	Mały – 2 gen.
8	B-33 (60)	2	Mały – 2 gen.
9	B-34 (40)	2	Mały – 2 gen.
10	D-42	1	Mały – 2 gen.
11	D-43	1	Mały – 2 gen.
12	D-46	1	Mały – 2 gen.
13	D-47	1	Mały – 2 gen.
14	F-6 (dr. kraj.)	2	Średni - 2 gen.
15	T-1 (Stop 250m)	2	2 gen.
16	Słupki U-12c	3	
17	Bariery ochronne stalowe	2 x 56m	N2W3