

## ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

- 1. Metryka projektu**
  - 1.1 Przedsięwzięcie inwestycyjne
  - 1.2 Nazwa i adres inwestora
  - 1.3 Nazwa i adres jednostki projektującej
  - 1.4 Podstawy formalne projektowania
- 2. Opis inwestycji**
  - 2.1. Stan istniejący
  - 2.2. Stan projektowany
- 3. Docelowa organizacja ruchu**
- 4. Część rysunkowa**

## SPIS RYSUNKÓW

rys. nr 1.1 – 1.7

Projekt docelowej organizacji ruchu

- skala 1: 500

## **1. METRYKA PROJEKTU**

### 1.1 Przedsięwzięcie inwestycyjne

Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu w ramach dokumentacji projektowej: Przebudowa drogi powiatowej 2415G od DW221 w m. Będomin do Starego Barkoczyna.

Zakres projektu obejmuje przebudowę drogi a więc podniesienie jej parametrów użytkowych bez zmiany istniejącej granicy pasa drogowego. Zakres inwestycji obejmuje wykonanie robót drogowych związanych z przebudową nawierzchni, umocnieniem i profilowaniem poboczy oraz odtworzeniem rowów przydrożnych.

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 2415G od granicy pasa drogowego DW221 w miejscowości Będomin do krawędzi wykonanego w latach poprzednich remontu drogi powiatowej w miejscowości Stary Barkoczyn.

### 1.2 Nazwa i adres inwestora

Zarząd Dróg Powiatowych w Kościerzynie, 83-400 Kościerzyna, Drogowców 2

### 1.3 Nazwa i adres jednostki projektującej

Pracownia Projektowa DROGOM mgr inż. Piotr Nykiel  
83-400 Kościerzyna ul. Moniuszki 19/38

### 1.4 Podstawy formalne projektowania

Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów informacyjnych w skali 1: 500, uzupełniona o dodatkowy pomiar sytuacyjno wysokościowy w 2021 r.

Umowa zawarta pomiędzy Starostwem Powiatowym w Kościerzynie a Pracownią Projektową DROGOM

Uzgodnienia, opinie

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23-12-2003 r. – tekst jednolity Dz.U. z dnia 26-11-2019 r. poz. 2311

Ustawa z dnia 20-06-1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. z 2020r. poz.110, 284, 568, 695, 1087

Ustawa z dnia 21-03-1985 r. o drogach publicznych – Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087

## **2. OPIS INWESTYCJI**

### 2.1. Stan istniejący

Projektowany odcinek drogi zlokalizowany jest w województwie pomorskim: w powiecie kościerskim (gmina Nowa Karczma).

Na całej trasie objętej niniejszym opracowaniem droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,3 – 5,6m poza obszarem zabudowy i szerokość 6,0 – 7,3m na terenie miejscowości. Zmiana szerokości jest płynna.

Na obszarze miejscowości Nowy Barkoczyn droga posiada jedno lub dwustronne chodniki częściowo zlokalizowane bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Nawierzchnia chodników wykonana jest z brukowej kostki betonowej. Stan nawierzchni chodników jest zadowalający: brak zapadnięć i nierówności.

W m. Nowy Barkoczyn zlokalizowano zatokę autobusową.

Poza obszarami zabudowy droga powiatowa posiada obustronne pobocze gruntowe.

Na odcinku objętym przebudową występują liczne zjazdy na posesje i tereny przylegające do drogi.

Na odcinkach na obszarach zabudowy brak prawidłowego systemu odprowadzenia wód deszczowych w postaci studni ściekowych podłączonych do istniejącej kanalizacji deszczowej. Istniejący system odprowadzenia wód deszczowych z jezdni nie jest w pełni wydolny i nie obejmuje całego odcinka drogi w m. Nowy Barkoczyn.

## 2.2 Stan projektowany

Ponieważ celem projektu jest remont drogi w granicach istniejącego pasa drogowego to rozwiązanie geometryczne trasy w planie jest uwarunkowane istniejącym przebiegiem drogi.

Geometrię drogi zaprojektowano w dostosowaniu do istniejącej geometrii w taki sposób, aby maksymalnie odtworzyć istniejący układ drogowy.

Na odcinku prostych zaprojektowano pochylenie daszkowe 2%.

Jezdnię drogi zaprojektowano o szerokości – 6,0m.

Pobocza zaprojektowano o szerokości 1,0m umocnione mieszanką kruszyw o grubości 15cm.

Przewidziano również wykonanie zjazdów do zlokalizowanych wzdłuż drogi posesji lub działek w miejscach istniejących zjazdów.

Pobocza zaprojektowano o szerokości 1,0m umocnione mieszanką kruszyw o grubości 15cm.

Szerokość nawierzchni od km 0+000 do 3+010 wynosi 6,0m. Od km 3+040 do km 3+633 wynosi 5,5m.

Zmiana szerokości nawierzchni następuje od km 3+010 do km 3+040

## 3. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Zakres rzeczowy przedmiotowej inwestycji obejmuje jest wykonanie remontu drogi powiatowej 2415G od DW221 w m. Będomin do Starego Barkoczyna.

Zakres projektu obejmuje przebudowę drogi a więc podniesienie jej parametrów użytkowych bez zmiany istniejącej granicy pasa drogowego. Zakres inwestycji obejmuje wykonanie robót drogowych związanych z przebudową nawierzchni, umocnieniem i profilowaniem poboczy oraz odtworzeniem rowów przydrożnych.

Projekt organizacji ruchu przewiduje:

Demontaż wszystkich znaków pionowych istniejących na drodze powiatowej.

W zakresie oznakowania pionowego przewidziano znaki ostrzegawcze, zakazu, informacyjne, miejscowości oraz elementy bezpieczeństwa ruchu. Natomiast w zakresie oznakowania poziomego przewidziano znaki podłużne i poprzeczne.

Oznakowanie ma na celu zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa ruchu poprzez wcześniejsze przekazywanie użytkownikowi informacji dotyczących usprawnienia ruchu pojazdów i ułatwienia korzystania z drogi.

Znaki drogowe pionowe należy ustawić w odległości i wysokości określonej w „Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych pionowych i warunkach ich umieszczania na drogach”. Zgodnie z Warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych, należy zastosować znaki średnie, odblaskowe typu 2

Znaki należy umocować na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach. Znaki pionowe należy umieszczać tak, aby odległość od krawędzi jezdni była nie mniejsza niż 0,5m do 2,0m.

Odległość znaków mierzy się od powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym krawędzi.

Lokalizacja znaków pionowych została zaznaczona na planie sytuacyjnym symbolem znaku. W miejscach gdzie istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku sposób umieszczania tych znaków został zaprojektowany zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków pionowych...” rys nr 1.5.1-do 4.

Znaki drogowe poziome powinny być wykonane zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych...”

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się

- dobrą widocznością
- wysokim współczynnikiem odblaskowości
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone
- odpowiednim okresem trwałości
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane .

Minimalne wymagania dla stałego oznakowania poziomego.

- współczynnik luminacji  $\mu$ - 0.30
- wskaźnik szorstkości [SRT] - 45
- Trwałość (wg skali LC PC) - 6

Docelowa organizacja ruchu wraz z oznakowaniem poziomym i pionowym, została przedstawiona na załączonym planie sytuacyjnym.

Na planie sytuacyjnym pokazano również istniejące znaki pionowe, które należy usunąć.

### **Materialy**

Znaki pionowe należy wykonać wg grupy wielkości znaków ŚREDNIE.

Lica znaków wykonać przy użyciu folii odblaskowej typu 2.

Oznakowanie poziome powinno być wykonane jako grubowarstwowe 0,9-3,5mm

Wszystkie materiały przeznaczone do wykonania oznakowania poziomego muszą posiadać aktualne świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym lub aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

### **Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

Stałą organizację ruchu należy wprowadzić niezwłocznie po wybudowaniu układu drogowego.

Szczegółowy termin określi Zarządca Drogi Wojewódzkiej.

opracował :

mgr inż. Piotr Nykiel

## 4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

### SPIS RYSUNKÓW

rys. nr 1.1 – 1.7

Projekt docelowej organizacji ruchu

- skala 1: 500