

STADIUM PROJEKTU:	
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO	
NAZWA OBIEKTU:	
Budowa drogi dojazdowej Piskorczyń-Kleszczyn	
ADRES OBIEKTU:	
województwo kujawsko-pomorskie powiat rypiński, gmina Brzuze m. Piskorczyń, Kleszczyn	
ZAMAWIAJĄCY/INWESTOR:	
Wójt Gminy Brzuze Brzuze 61 87-517 Brzuze	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	
	DM-PROJ Ostrowite 172 87-522 Ostrowite tel.: 535 208 688
BRANŻA:	
DROGOWA	

FUNKCJA	IMIĘ i NAZWISKO, NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Mariusz Majewski KUP/0116/POOD/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
DATA:	07.2019	Nr egz.:

SPIS TREŚCI

I. Opis techniczny

1. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4. STAN PROJEKTOWANY	3
5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE	4
6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO	4
7. UWAGI KOŃCOWE	5

II. Załączniki

III. Rysunki

1. Plan orientacyjny skala 1:25000 – rys. 1,
2. Plan sytuacyjny, skala 1:500 – rys. 2.1 – 2.4

I. Opis techniczny

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji jest:

- Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- Umowa z Zamawiającym,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. (tj. Dz.U. 2018 poz. 1990 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r. z późn. zm.),
- Wizja i pomiary w terenie,
- Uzgodnienia z inwestorem.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiot opracowania stanowi projekt stałej organizacji ruchu drogowego dotyczący budowy dojazdowej drogi gminnej na odcinku Piskorczyń - Kleszczyn.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projektowana dojazdowa droga gminna Piskorczyń – Kleszczyn ma swój początek w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2212 Brzuze – Huta Chojno w miejscowości Piskorczyń. Koniec projektowanego odcinka jest zlokalizowany w km 1+586,60 w miejscowości Kleszczyn na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2211C Brzuze – Kleszczyn.

Obecnie droga dojazdowa posiada na całym odcinku gruntową nawierzchnię jezdni. Jezdnia drogi ma zmienną szerokość od około 2,5m do 4,0m i charakteryzuje się licznymi nierównościami.

Zagospodarowanie analizowanego odcinka drogi charakteryzują głównie tereny rolne z lokalnie występującą zabudową zagrodową.

Po realizacji inwestycji, projektowany odcinek drogi będzie stanowił publiczną drogę gminną

4. STAN PROJEKTOWANY

W ramach budowy dojazdowej drogi gminnej projektuje się m. in.:

- budowa odcinka drogi gminnej od km 0+000,00 do km 1+586,60 o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- budowa skrzyżowania z drogą powiatową nr 2212C w km 0+000,00,
- budowa skrzyżowania z drogą powiatową nr 2211C w km 1+586,60,
- wykonanie umocnionych poboczy na odcinku od km 0+011,70 do km 1+586,60,
- budowa zjazdów i przepustów pod zjazdami,
- remont przepustu drogowego wraz z umocnieniami wlotów i wylotów przepustów,
- wykonanie rowów odwadniających od km 0+000,00 do km 3+161,05,
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- budowa chodników od km 0+000,00 do km 0+011,70 (strona lewa), od km 0+000,00 do km 0+070,00 (strona prawa), od km 1+530,00 do km 1+586,60 (strona lewa),
- budowa miejsc postojowych,
- budowa zatoki autobusowej,
- budowa peronu przystankowego,
- budowa oświetlenia drogowego hybrydowego, doświetlającego przejścia dla pieszych,
- regulację wysokościową urządzeń istniejącego uzbrojenia terenu, kolidujących z inwestycją,
- wykonanie elementów odwodnienia drogi.

Podstawowe parametry drogi gminnej:

- Jezdnia: dwupasowa, dwukierunkowa
- Klasa techniczna: D
- Kategoria ruchu: KR1,
- Prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h,
- Szerokość jezdni: od 5,0m,
- Szerokość poboczy (umocnionych): 0,75m,
- Pochylenie poprzeczne jezdni (na odcinku prostym): 2% (daszkowe),
- Pochylenie poprzeczne pobocza: 8%.
- Szerokość chodnika: 1,50 - 2,00m.

Ukształtowanie w planie

Projektowany odcinek drogi gminnej częściowo pokrywa się z istniejącym jej przebiegiem. Natomiast lokalnie projektuje się wykonanie korekty geometrii drogi w celu złagodzenia jej przebiegu i zapewnieniu normatywnych jej parametrów. Początek i koniec odcinka należy dowiązać sytuacyjnie do stanu istniejącego. Z uwagi na niewystarczającą szerokości istniejącego pasa drogowego na wykonanie wszystkich elementów drogi, planuje się jego poszerzenie.

Przebieg drogi w planie sytuacyjnym został przedstawiony w części rysunkowej opracowania.

Rozwiązania wysokościowe

Ukształtowanie trasy w profilu podłużnym zaprojektowano z uwzględnieniem istniejącego ukształtowania terenu, istniejącego zagospodarowania terenów przyległych oraz istniejącego uzbrojenia terenu.

5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

Obecnie ruch drogowy na istniejącej drodze gminnej charakteryzuje się małym natężeniem o charakterze lokalnym. Po wybudowaniu nowej drogi prognozuje się niewielkie zwiększenie natężenia ruchu drogowego z uwagi na lokalny charakter i funkcję przedmiotowego odcinka drogi. Dominującą grupę rodzajową pojazdów poruszających się po drodze stanowią pojazdy osobowe.

6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO

Oznakowanie poziome należy wykonać według części rysunkowej niniejszego opracowania. Wszystkie elementy oznakowania należy wykonać jako cienkowarstwowe.

Znaki pionowe należy umieszczać zgodnie z załączonymi rysunkami organizacji ruchu. Należy przestrzegać skrajni poziomej (0,5 m pomiędzy skrajnym elementem oznakowania a krawędzią jezdni) oraz skrajni pionowej (2,0 m pomiędzy powierzchnią gruntu a dolną krawędzią znaku jak również 2,2

m pomiędzy powierzchnią chodnika a dolną krawędzią znaku). Znaki demontowane należy przekazać zarządcy drogi.

Projektowane znaki należą do grupy wielkości znaków małych (M), z wyjątkiem znaków A-7 i B-20, które projektuje się jako średnie (S). Wszystkie znaki należy wykonać z folii odbłaskowej typu 1 z wyjątkiem znaków A-7 i B-20, które powinny być wykonane z folii odbłaskowej typu 2. Słupki (konstrukcje wsporcze) znaków projektuje się barwy szarej neutralnej, zabezpieczone przed korozją (cynkowanie, malowanie proszkowe).

W rejonie projektowanego przejścia dla pieszych projektuje się ustawienie znaków pionowych D-6 aktywnych, zasilanych energią solarną i wiatrową.

7. UWAGI KOŃCOWE

Zastosowane oznakowanie powinno być zgodne z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu drogowego – do 31.12.2021 r.