

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

	strona
I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Inwestor.....	3
4. Stan istniejący.....	3
5. Charakterystyka ruchu na drogach.....	3
6. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	4
7. Projektowana organizacja ruchu.....	6
8. Wymagania dla stałej organizacji ruchu.....	7
9. Uzasadnienie zmiany w organizacji ruchu.....	7
10. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	7
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	8
Rys. nr 1 Plan orientacyjny.....	9
Rys. nr 2.1 Oznakowanie projektowane.....	10
Rys. nr 2.2 Oznakowanie projektowane.....	11
Rys. nr 2.3 Oznakowanie projektowane.....	12

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na czas w związku z planowaną przebudową i budową drogi gminnej nr 187009G Dobrogoszcz-Puc w gminie Kościerzyna.

2. Podstawa opracowania

Projekt Stałej Organizacji Ruchu opracowano na podstawie:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Rozporządzenia 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
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Uzgodnienia z Inwestorem
- Wizja w terenie

3. Inwestor

Gmina Kościerzyna
ul. Strzelecka 9
83 – 400 Kościerzyna
ug@koscierzyna.pl
tel. 58 686 59 80

4. Opis stanu istniejącego

- 1) Lokalizacja
Droga gminna jest położona w miejscowości Dobrogoszcz w gminie Kościerzyna, powiecie Kościerskim, województwie Pomorskim Lokalizację dróg pokazano na rysunku – plan orientacyjny.
- 2) Kategorie dróg
Droga gminna nr 187009G jest drogą publiczną.
- 3) Drogi w planie i przekroju
Długość drogi przewidzianej do przebudowy wynosi 227,84 m, długość odcinka przewidzianego do budowy wynosi 1269,89 m. Droga na początku swojego przebiegu krzyżuje się z drogą gminną i kończy się na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Droga w planie posiada odcinki proste, załamania i łuki. Przy drodze zlokalizowane są pola uprawne i pojedyncza zabudowa. Szerokość drogi wynosi około 5,0 m. W przekroju drogi brak jest właściwych spadków poprzecznych. Droga stanowi dojazd do położonych przy niej nieruchomości oraz stanowi połączenie z drogą powiatową. Droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego i częściowo utwardzoną kruszywem. Krzyżujące się z nią drogi gminne posiadają nawierzchnię bitumiczną.
- 4) Organizacja ruchu
Droga posiada oznakowanie w postaci znaków pionowych ostrzegawczych, informacyjnych, zakazu i kierunków i miejscowości.

5. Charakterystyka ruchu na drogach

Droga gminna objęta opracowaniem położona jest w wschodniej części Gminy Kościerzyna i poprzez sieć dróg gminnych łączy się z drogą wyższej kategorii tj. drogą krajową i bezpośrednio jest połączona z drogą powiatową. Droga gminna nr 187009G w miejscowości Dobrogoszcz poprzez

skrzyżowanie zwykle łączy się z drogą gminną nr 187008G a w miejscowości Puc łączy się z drogą powiatową nr 2001G (skorygowanie zwykle). Droga gminna nr 187008G stanowi połączenie drogi krajowej nr 20 (krzyżując się z nią w miejscowości Dobrogoszcz) z drogą powiatową nr 2001G (krzyżując się z nią w miejscowości Puc). Droga krajowa nr 20 stanowi jeden z głównych układów komunikacyjnych województwa pomorskiego łączący miejscowość Stargard z Gdynią. Droga powiatowa 2201G stanowi połączenie dwóch dróg wojewódzkich nr 221 i nr 224. Droga powiatowa z drogą wojewódzką nr 221 krzyżuje się w miejscowości Mały Klincz, natomiast z drogą wojewódzką nr 224 w miejscowości Grabówko Kościerskie.

Droga gminna nr 187009G stanowi również dojazd do położonych przy niej nieruchomości mieszkalnych, kąpieliska, pól rolniczych. Po drodze poruszają się głównie pojazdy osobowe, rolnicze, pojazdy służb komunalnych odbierające odpady z nieruchomości, a także pojazdy ciężarowe zaopatrujące przedsiębiorstwo produkujące stolarkę okienną i drzwiową.

Budowa drogi gminnej obejmująca wykonanie nowej nawierzchni drogi z betonu asfaltowego wraz z utwardzonymi poboczami spowoduje usprawnienie komunikacyjne dla miejscowości Dobrogoszcz, Puc i Mały Klincz i będzie stanowiła alternatywne połączenie komunikacyjne w tym obszarze gminy Kościerzyna.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu

Przebudowa drogi gminnej – odcinek dł. 227,84 m

Parametry techniczne drogi:

Kategoria drogi	droga publiczna gminna
Klasa techniczna drogi	dojazdowa (D)
Kategoria ruchu	KR 1
Prędkość projektowana	30 km/h
Długość drogi	227,84 m
Szerokość jezdni	5,00 m
Szerokość poboczy	0,50 m
Pochylenie poprzeczne jezdni	2,0 %
Pochylenie poprzeczne poboczy	4,0 %
Nachylenie skarp	1:1,5

Zakres robót przewidzianych do wykonania:

- wyznaczenie trasy i punktów wysokościowych
- roboty ziemne
- kanał technologiczny
- frezowanie istniejącej nawierzchni
- roboty rozbiórkowe nawierzchni
- profilowanie i zagęszczenie podłoża gruntowego pod warstwy konstrukcyjne
- wykonanie warstwy z mieszanki związanej cementem
- podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{50/30}
- ustawienie opornika betonowego na ławie betonowej z oporem
- oczyszczenie warstw bitumicznych
- skropienie warstw bitumicznych
- wykonanie warstwy profilu i wyrównawczej z AC 16W
- ułożenie geosyntetyku przeciwspekaniowego
- wykonanie warstwy ścieralnej z AC 11S
- wykonanie nawierzchni zjazdów
- utwardzenie poboczy
- oznakowanie

Konstrukcja nawierzchni:

Konstrukcja jezdni – nakładka:

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 5 cm
- geosyntezyk przeciwspekaniowy
- skropienie emulsją asfaltową 0,5 kg/m²
- warstwa wyrównawcza z AC 11W – śr. 75 kg/m²
- oczyszczenie i skropienie emulsją asfaltową 0,8 kg/m²
- istniejąca warstwa nawierzchni

Konstrukcja jezdni – poszerzenie:

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 5 cm
- skropienie emulsją asfaltową 0,5 kg/m²
- warstwa wyrównawcza z AC 11W – śr. 75 kg/m²
- oczyszczenie i skropienie emulsją asfaltową 0,8 kg/m²
- warstwa profilująca AC 16 W – gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana z kruszywem C50/30 - gr. 22 cm
- ulepszone podłoże z mieszanki niezwiązanej - gr. 15 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

Konstrukcja zjazdów z kostki betonowej:

- kostka betonowa prostokątna kolor szary – gr. 8 cm
- podsypka cem-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana z kruszywem C50/30 - gr. 20 cm
- ulepszone podłoże z mieszanki niezwiązanej - gr. 15 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe
- nawierzchnia zjazdu ograniczona opornikiem betonowym 12x25x100

Konstrukcja zjazdu z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 5 cm
- skropienie emulsją asfaltową 0,5 kg/m²
- warstwa wyrównawcza z AC 11W – śr. 75 kg/m²
- oczyszczenie i skropienie emulsją asfaltową 0,8 kg/m²
- istniejąca warstwa nawierzchni

Konstrukcja chodnika:

- kostka betonowa prostokątna kolor szary – gr. 6 cm
- podsypka cem-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana z kruszywem C50/30 - gr. 10 cm
- ulepszone podłoże z mieszanki niezwiązanej - gr. 15 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe
- nawierzchnia chodnika ograniczona obrzeżem betonowym 8x30x100

Konstrukcja poboczy:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 - gr. 10 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

Budowa drogi gminnej – odcinek dł. 1269,89 m

Parametry techniczne drogi:

Kategoria drogi	droga publiczna gminna
Klasa techniczna drogi	dojazdowa (D)
Kategoria ruchu	KR 1
Prędkość projektowana	30 km/h
Długość drogi	1269,89 m
Szerokość jezdni	5,00 m
Szerokość poboczy	0,75 m
Pochylenie poprzeczne jezdni	2,0 %
Pochylenie poprzeczne poboczy	4,0 %
Promienie na skrzyżowaniach z drogami publicznymi	R=7,0 m, R=22 m
Nachylenie skarp	1:1,5
Rowy przydrożne	trójkątne
Głębokość rowów	min. 30 cm

Zakres robót przewidzianych do wykonania:

- wyznaczenie trasy i punktów wysokościowych
- usunięcie warstwy humusu
- usunięcie drzew z karczowaniem pni
- roboty rozbiórkowe
- frezowanie warstw bitumicznych
- roboty ziemne, wykopy i nasypy
- kanał technologiczny
- profilowanie i zagęszczenie podłoża gruntowego pod warstwy konstrukcyjne
- wymiana istniejącego przepustu
- ustawienie opornika na ławie betonowej z oporem
- wykonanie warstwy z mieszanki związanej cementem
- wykonanie podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/30}
- skropienie warstw niebitumicznych
- wykonanie warstwy wiążącej z AC 11W lub AC 16W
- regulacja wysokościowa urządzeń infrastruktury podziemnej
- oczyszczenie warstw bitumicznych
- skropienie warstw bitumicznych
- wykonanie warstwy ścieralnej z AC 11S
- wykonanie nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego
- utwardzenie poboczy
- profilowanie skarp z humusowaniem i obsianiem nasionami traw

Konstrukcja nawierzchni:

Konstrukcja jezdni - pełna konstrukcja:

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z AC 11W lub AC 16W – gr. 5 cm
- podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{50/30} - gr. 22 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem gr. 15 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

Konstrukcja jezdni – nakładka:

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z AC 11W lub AC 16W – gr. 3 cm
- frezowanie istniejącej nawierzchni na średnią głębokość 6 cm

Konstrukcja poboczy:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 - gr. 10 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

Konstrukcja zjazdów:

- warstwa ścieralna z AC 11S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z AC 11W lub AC 16W – gr. 5 cm
- podbudowa zasadnicza mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{50/30} - gr. 22 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem gr. 15 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

7. Projektowana organizacja ruchu

7.1. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie projektowane:

Znaki ostrzegawcze

- znak A-7 ustęp pierwszeństwa - 1 szt.

Znaki informacyjne

- znak D-1 droga z pierwszeństwem - 2 szt.

Znaki kierunku i miejscowości

- znak E-4 - 2 szt.
- E-17a - 1 szt.

Oznakowanie istniejące do usunięcia:

Znaki ostrzegawcze

- znaki A-7 ustęp pierwszeństwa - 1 szt.

Znaki informacyjne

- znak D-1 droga z pierwszeństwem - 2 szt.

Tablice

- tablica T-6a - 2 szt.
- tablica T-6c - 1 szt.

Oznakowanie istniejące do wymiany:

Znaki ostrzegawcze

- znak A-7 ustęp pierwszeństwa - 1 szt.

Znaki zakazu

- znak B-5 ustęp pierwszeństwa - 1 szt.
- znak B-18 zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 8 t z tabliczką - 1 szt.
- znak B-33 ograniczenie prędkości - 1 szt.

Znaki informacyjne

- znak D-1 droga z pierwszeństwem - 2 szt.
- znak D-40 strefa zamieszkania - 1 szt.
- znak D-41 koniec strefy zamieszkania - 1 szt.

Tablice

- tablica T-6a - 2 szt.
- tablica T-6c - 1 szt.

Oznakowanie istniejące do przestawienia:

Znaki informacyjne

- znak D-42 obszar zabudowany - 1 szt.
- znak D-43 koniec obszaru zabudowanego - 1 szt.

Znaki kierunku i miejscowości

- znak E-4 - 6 szt.
- znak E-18a - 1 szt.

7.2. Oznakowanie poziome

Nie projektuje się oznakowania poziomego.

7.3. Urządzenia zabezpieczające

Projektuje się następujące urządzenia zabezpieczające:

- bariera U-12a – 16 m

Oznakowanie pokazano na rys. nr 2.1-2.3 oznakowanie projektowane.

8. Wymagania dla stałej organizacji ruchu

- Oznakowanie pionowe - znaki pokryte folią II generacji, grupa wielkości znaków – małe, montowane na słupku ocynkowanym dn 60 mm, grubość ścianki min. 2,9 mm betonowanym w gruncie.
- Zastosowane do zabezpieczenia robót oznakowanie musi być wykonane z materiałów odblaskowych i ustawione zgodnie z rozporządzeniem Ministerstw Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

9. Uzasadnienie zmiany w organizacji ruchu

Opracowanie projektu organizacji ruchu wynika z konieczności zmiany pierwszeństwa na skrzyżowaniu dróg gminnych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego. Pozostałe zmiany obejmują wymianę istniejącego oznakowania na nowe lub zmianę lokalizacji znaków.

10. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Wprowadzenie projektowanej stałej organizacji ruchu planowane jest do 30.09.2023r.

II. CZEŚĆ RYSUNKOWA