

**BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH PIOTR KANIA**  
**UL. WŁADYSŁAWA REYMONTA 3**  
84-217 KAMIEŃ  
NIP 583-136-76-39  
REGON 191756422

---



<b>Nazwa elementu projektu budowlanego</b>	<b>PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>			
<b>Nazwa zamierzenia budowlanego</b>	<b>Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową w Kosakowie</b>			
<b>Nazwa inwestora oraz jego adres</b>	Gmina Kosakowo, ul. Żeromskiego 69, 81-198 Kosakowo			
<b>Zakres opracowania</b>	<b>Pełniona funkcja projektowa</b>	<b>Imię i nazwisko, specjalność i numer uprawnień budowlanych</b>	<b>Data opracowania</b>	<b>Podpis</b>
DROGI	Projektant spec. uprawnień  numer upr.	Piotr Kania do proj. bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej 178/Gd/2002	listopad 2021 r.	

---

e-mail: [biuro@piotr-kania.pl](mailto:biuro@piotr-kania.pl)

Adres do korespondencji:

BPD Piotr Kania, ul. 3-go Maja 1/9

84-200 Wejherowo

tel: +48500088873

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 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 warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.21 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz.U.2017.784 z dnia 14 kwietnia 2017 r.)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem (Dz.U.2010.123.840 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.2018.1990 z dnia 9 października 2018 r.)
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 z późniejszymi zmianami),

## 2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową w Pogórze

## 3. ZAKRES OPRACOWANIA

Celem inwestycji jest budowa:

- przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową – wyniesionego ponad poziom jezdni
- przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową – przez azyl
- chodników
- ścieżek rowerowych
- oświetlenia drogowego wraz z doświetleniem przejścia dla pieszych

- kanału technologicznego

Wykonanie tych elementów znacznie polepszy bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zakres robót objętych niniejszym projektem obejmuje następujące roboty budowlane:

- budowę przejścia dla pieszych przez azyl drogowy oraz wyniesionego ponad poziom jezdni
- budowę chodników i ścieżek rowerowych
- przebudowę/budowę oświetlenia drogowego,
- regulacja wysokościowa i sytuacyjna wpustów ulicznych wraz z budową przykanalików do istniejącego kanału deszczowego
- niezbędne roboty rozbiórkowe
- wykonanie poszerzeń o pełnej konstrukcji nawierzchni
- wykonanie wymiany warstwy ścieralnej na całym odcinku dróg
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego
- wykonanie kanału technologicznego
- inne roboty drogowe

#### 4. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA I FUNKCJONALNA DROGI

##### 4.1. Parametry techniczne

Parametry projektowanej drogi gminnej DG 134312G – ul. Kalinowa

##### **OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa techniczna drogi: L

Kategoria ruchu: KR-2

Prędkość projektowa zabudowany:  $V_p = 30$  km/h

Prędkość miarodajna zabudowany: Nie dotyczy

Przekrój poprzeczny jednojezdniowy: 1x2

Szerokość pasa ruchu: 2,75 m

Szerokość pobocza gruntowego min. 0,75 m.

Minimalna szerokość chodników min. 2,0 m.

Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni 115 kN/oś

#### 4.2. Stan istniejący

Rozpatrywane odcinki dróg:

- fragment drogi gminnej nr DG 134312G ul. Kalinowa, będącej w zarządzie Wójta Gminy Kosakowo. Droga ta jest drogą publiczną kategorii L
- fragment drogi gminnej DG 134317G ul. Nad Stawem, będącej w zarządzie Wójta Gminy Kosakowo. Droga ta jest drogą publiczną kategorii L
- sąsiadują z zabudową jednorodzinną oraz placem zabaw
- są o nawierzchni asfaltowej oraz z kostki betonowej

Oprócz nawierzchni dla pojazdów, w pasie drogowym znajdują się ciągi piesze oraz tereny niezabudowane, porośnięte trawą.

Drogi gminne na odcinku objętym zakresem opracowania mają przekrój jednojezdniowy. Szerokość jezdni wynosi ok. 6,0 m. o przekroju miejskim (w większości drogi podparte krawężnikami).

Na trasie projektowanego odcinka drogi nie stwierdzono obecności przepustów pod korpusem drogi.

Droga przebiega w terenie płaskim.

Odwodnienie drogi jest kompleksowo rozwiązane – droga jest odwadniana powierzchniowo, a woda opadowa i roztopowa oraz ścieki komunikacyjne są odprowadzane do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Na terenie objętym inwestycją stwierdzono występowanie uzbrojenia podziemnego:

- kanalizacji sanitarnej,
- sieci wodociągowej,
- sieci teletechnicznej,
- sieci energetycznej
- sieci gazowej

Nie można wykluczyć istnienia innego uzbrojenia terenu

#### 4.3. Stan projektowany

Przedmiotem inwestycji jest budowa:

- przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową przez azyl
- przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową wyniesionego ponad poziom jezdni
- chodników i ścieżki rowerowej
- oświetlenia drogowego wraz z doświetleniem przejścia dla pieszych
- kanału technologicznego

Na dojeźdżach do przejść dla pieszych należy wykonać nawierzchnię chodnika przy użyciu płytek ostrzegawczych z polimerobetonu 30x30x8 cm. w kolorze żółtym dla osób niedowidzących i słabowidzących

#### 4.4. Charakterystyka ruchu na drodze.

Brak danych o natężeniu ruchu na drodze – ruch lokalny

#### 4.5. Oświetlenie

Projekt przewiduje budowę oświetlenia drogowego na cały odcinek, w tym doświetlenie przejść dla pieszych dedykowanym oświetleniem dla przejść dla pieszych.

Oświetlenie będzie działać od zmierzchu do świtu.

### 5. OPIS DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

W związku z planowanymi zmianami opisanymi w punkcie 4, proponuje się następujące zmiany do organizacji ruchu:

- a) wprowadzenie stosownego oznakowania pionowego i poziomego wyniesionego przejścia dla pieszych w miejscu istniejącego przejścia na ul. Kalinowej.

Ruch pieszych jest wydzielony i odbywa się po chodnikach. Miejscem najbardziej narażonym na potencjalną kolizję jest obszar przejścia. Jedynym skutecznym elementem uspokojenia ruchu w obrębie

przejścia i doprowadzenie do bezpiecznej prędkości jest zastosowanie wyniesionego przejścia dla pieszych.

Powyższe rozwiązanie jest zgodne z Rozporządzeniem 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 umieszczenia na drogach.

Wyniesione przejście dla pieszych jest stosowane powszechnie na wielu drogach samorządowych.

Kierując się zdrowiem i życiem użytkowników dróg są poszukiwane najbardziej efektywne i zgodne z najnowszą i najlepszą wiedzą techniczną rozwiązania techniczne i organizacyjne na korzyść bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Takie rozwiązania stanowią skuteczną redukcję prędkości do około 30 km/h w obrębie przejścia dla pieszych. Prędkość ta jest uznawana jak bezpieczna dla której ryzyko bycia ofiarą śmiertelną jest bardzo małe  
b) budowa nowego przejścia dla pieszych z azylem wraz ze stosownym oznakowaniem pionowym i poziomym

Wyboru miejsca przejścia dla pieszych dokonano po przeprowadzeniu analizy warunków drogowych i ruchowych oraz możliwości zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu, przy uwzględnieniu:  
– źródła i celów oraz kierunków ruchu pieszych – ruch pieszych w obrębie projektowanego przejścia jest głównie generowany z ul. Chrzanowskiego w kierunku ul. Kalinowej oraz ul. Nad Stawem, których celem jest konieczność przejścia przede wszystkim dzieci do zlokalizowanego przy ul. Kalinowej placu zabaw oraz do przyległych nieruchomości.

Potrzebę wyznaczenia przejścia oraz jego lokalizację przeanalizowano i dokonano wyboru, stosując zasadę, że przejście należy lokalizować przede wszystkim przy skrzyżowaniach dróg

c) oznakowanie pionowe nowego odcinka dla rowerów od ul. Chrzanowskiego do istniejącego ciągu rowerowego przy ul. Nad Stawem

d) pozostałe istniejące oznakowanie pionowe pozostaje bez zmian.

Lokalizację projektu wskazano na planie orientacyjnym – rysunek nr 1  
Istniejąca geometria skrzyżowania oraz istniejące oznakowanie zostało przedstawione na rysunku nr 2.1

Docelowa organizacja ruchu wraz z projektowanym układem drogowym została przedstawiona na rysunku nr 2.2

Wszystkie znaki istniejące wraz ze słupkami w obrębie opracowania zostaną usunięte a w ich miejsce zostaną umiejscowione nowe tarcze znaków wraz ze słupkami zgodnie z rysunkiem nr 2.2

## 6. MATERIAŁY DO ZNAKÓW

Tablice znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej, znaki zaś z folii odblaskowej typu II.

Tarcze znaków należy wykonać jako znaki o wymiarach zgodnych z grupą wielkości:

- „małe” – dla dróg publicznych gminnych

Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe.

Materiały na znaki winny posiadać aktualną aprobatę techniczną IBDiM oraz posiadać znak „B”.

## 7. ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH UMIESZCZANIA

Znaki należy umieszczać zgodnie z załącznikiem 1 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, tj.

- a) W odległości 0,5-2,0 m. od krawędzi jezdni, z tym, że odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający

krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika lub ścieżki rowerowej) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku lub tablicy  
b) Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego punktu) wynosi 2,0 m. z zastosowaniem wyjątków:

- 2,2 m – w przypadku umieszczenia znaku na chodniku oraz znak C-9 umieszczony na urządzeniu bezpieczeństwa ruchu U-5a
- min. 1,0 dla tablic E-1, E-2 i E-14, jeśli znaki umieszczone są w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu
- min. 0,7 dla drogowskazów w kształcie strzały

Znaki drogowe powinny być umieszczone na słupkach, ramach, wysięgnikach stalowych. Dopuszcza się do umieszczenia znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym zgodnie z pkt. 1.5.2 (rys. 1.5.1. – 1.5.4.) rozporządzenia.

Nie umieszczać znaków drogowych i słupów oświetlenia dedykowanego na ciągu pieszym. Znaki ustawić na wysięgnikach kotwionych po zewnętrznej stronie ciągu (słupki gięte – wysięgnikowe).

Znaki pionowe w obrębie tarcz skrzyżowań oraz wysp segregacyjnych umieścić w gniazdach szybkiego montażu typu RS (wykonanych ze staliwa lub żeliwa i zabezpieczone ogniowo).

Znaki C-9 na słupkach przeszkodowych montować na słupkach o wysokości 2,2 m. tak, aby nie przysłaniały znajdujących się na wyspie pieszych.

Słupki do znaków pionowych należy umieszczać w fundamencie prefabrykowanym.

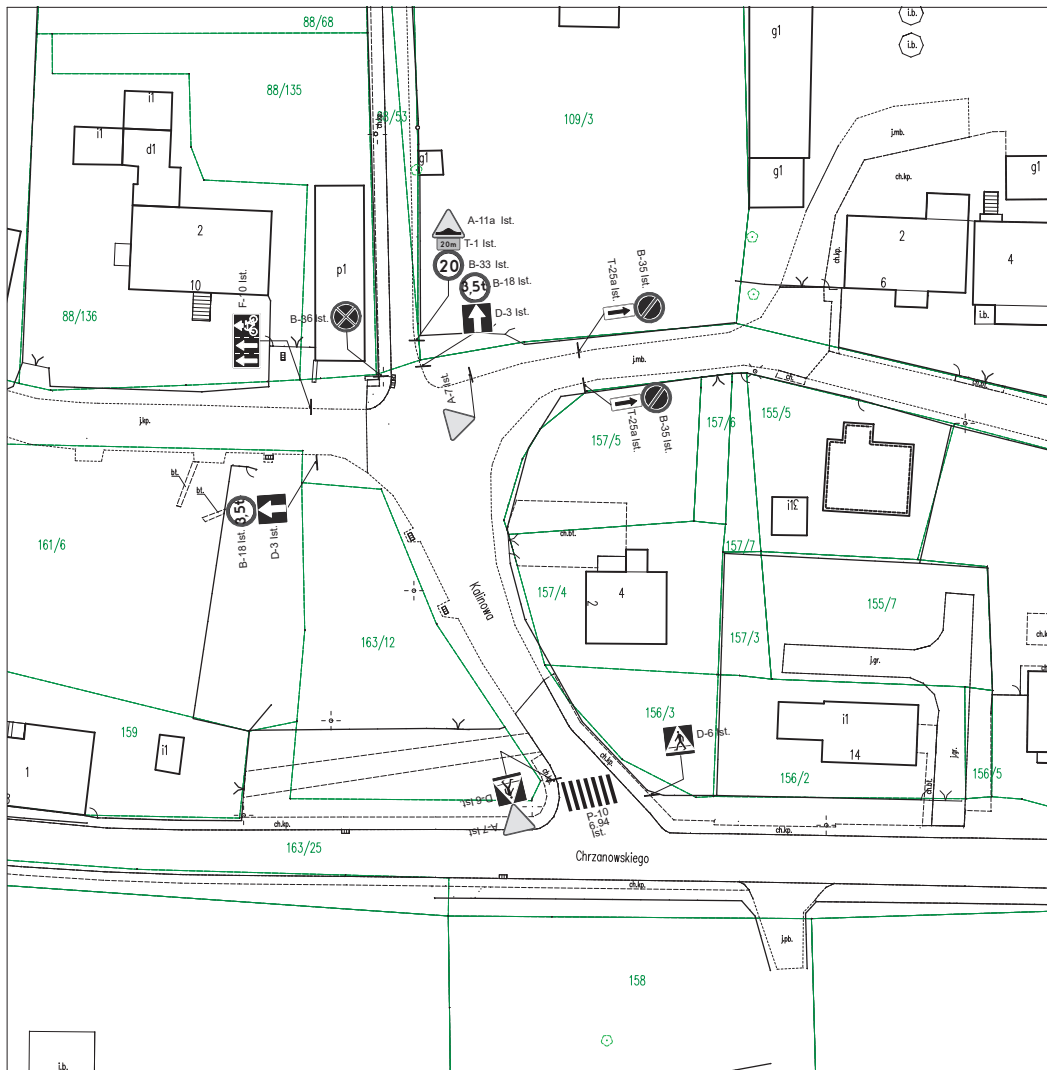
Oznakowanie nie może ograniczać skrajni drogowej i pieszej.

## 8. TERMIN WPROWADZENIA NOWEJ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu:  
30.06.2022 r.







Nazwa i adres obiektu budowlanego			
Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Kalinową w Kosakowie.			
Tytuł rysunku:		Skala:	Nr rys.-Ark.:
Plan sytuacyjny - istniejące oznakowanie		1:500	2.1.
Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data
		Specjalność	Podpis
Projektant	mgr inż. Piotr Kania	178/Gd/2002	09.2021 r.
		konstrukcyjno - budowlana	Pka2
Sprawdzający	mgr inż. Rafał Klein	POM/0189/	09.2021 r.
		POOD/07	Klein
		drogowa	