
PROJEKT ZMIANY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**w ciągu drogi powiatowej nr 2727G
w miejscowości Kamionka w Gminie Smętowo Graniczne.**

Maj 2021 r.

Spis treści

1. Część ogólna.....	3
1.1. Inwestor i zleceniodawca dokumentacji	3
1.2. Podstawa opracowania	3
1.3. Przedmiot i zakres projektu	3
1.4. Lokalizacja przedmiotu opracowania	4
2. Część techniczna	4
2.1. Stan istniejący	4
2.2. Warunki gruntowo- wodne	4
2.3. Stan projektowany	4
2.3.1. Parametry techniczne.....	4
2.3.2. Plan sytuacyjny	5
2.3.3. Przekrój podłużny i poprzeczny.....	5
2.3.4. Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni.....	5
2.4. Oznakowanie	7
2.4.1. Termin wprowadzenia organizacji ruchu.....	7
2.4.2. Oznakowanie pionowe.....	7
2.4.3. Oznakowanie poziome	7

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1.1 Plan orientacyjny

skala 1:10 000

2.1 Plan sytuacyjny

skala 1:500

1. Część ogólna

1.1. Inwestor i zlecniodawca dokumentacji

Inwestorem i zlecniodawcą dokumentacji jest:

Powiat Starogardzki

ul. Kościuszki 17

83-200 Starogard Gdański

1.2. Podstawa opracowania

Podstawę do opracowania niniejszego projektu stanowią:

- a) umowę z Inwestorem,
- b) mapę zasadniczą do celów informacyjnych w skali 1:500,
- c) Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. Poz. 2222 ze zm.),
- d) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. Poz. 124 z zm.),
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. RP Nr 170 Poz. 1393),
- f) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 14 grudnia 1994r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. RP Nr 15 Poz. 140 z 1999r. – tekst jednolity),
- g) Wytyczne projektowanie skrzyżowań drogowych (GDDP – Warszawa 2001).
- h) Uzgodnienia z Inwestorem,
- i) Inwentaryzację i pomiary w terenie.

1.3. Przedmiot i zakres projektu

Przedmiotem i zakresem opracowania jest projekt budowy dwóch zjazdów i utwardzenia części terenu działki budowlanej w ramach zadania inwestycyjnego „Budowa placu manewrowego przy drodze powiatowej nr 2727G w miejscowości Kamionka, Gmina Smętowo Graniczne”.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, powiecie starogardzkim, gminie Smętowo Graniczne.

W ramach zadania inwestycyjnego przewiduje się:

- budowę utwardzenia fragmentu terenu działki budowlanej,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- mikroniwelację istniejącego terenu,
- niezbędną przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej,
- wykonanie humusowania z obsianiem trawą.

Planowana inwestycja pozwoli na stworzenie dogodnego układu komunikacyjnego.

1.4. Lokalizacja przedmiotu opracowania

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr 60/1, 78 obręb Kamionka, powiat starogardzki, województwo Pomorskie. Łączna powierzchnia inwestycji wynosi około 730 m².

2. Część techniczna

2.1. Stan istniejący

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim w powiecie starogardzkim w miejscowości Kamionka.

Analizowany teren działki inwestycyjnej nr 60/1 stanowi powierzchnię nieurządzoną lokalnie utwardzoną nieregularną mieszanką kruszyw, pokrytą warstwą humusu i porośniętą zielenią niską. Wzdłuż drogi powiatowej występuje szpaler drzew.

Na terenie inwestycji występuje sieć kanalizacji sanitarnej, teletechniczna oraz elektroenergetyczna.

2.2. Warunki gruntowo- wodne

Po przeprowadzeniu badań odkrywkowych w terenie, stwierdza się występowanie w podłożu gruntów przepuszczalnych są to piaski średnio i grubo ziarniste. Grunty te zalicza się do grupy nośności podłoża G1.

W wyniku przeprowadzonych badań stwierdza się, że w rozpatrywanym podłożu występują proste warunki gruntowo-wodne, korzystne dla posadowienia bezpośredniego liniowych obiektów budowlanych.

Prace ziemne należy prowadzić starannie aby nie dopuścić do naruszenia naturalnej struktury.

Głębokość przemarzania gruntów dla rejonu przeprowadzonych badań wynosi $h_z = 1,0$ m.

2.3. Stan projektowany

2.3.1. Parametry techniczne

Parametry techniczne zostały określone na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z 2016 r. Poz. 124 z zm.),

Przyjęto następujące parametry placu manewrowego:

Kategoria ruchu	KR2
Szerokość maksymalna	8,5 m
Szerokość opaski	1,5 m
Spadki poprzeczne	jednostronny 2-6%

2.3.2. Plan sytuacyjny

Projekt zakłada budowę placu manewrowego wraz ze zjazdami z drogi powiatowej.

Zaprojektowano plac manewrowy o powierzchni około 730 m². Szerokość placu wynosi 8,5 m. Warstwa ścieralna została zaprojektowana z kostki betonowej 10 x 20 cm grubości 8 cm z fazą i ograniczona krawężnikiem i opornikiem betonowym.

Wzdłuż istniejącego ogrodzenia projektuje się opaskę szerokości 1,5 m o nawierzchni z kostki betonowej szarej 10 x 20 cm.

W celu zapewnienia dogodnej komunikacji placu manewrowego zaprojektowano dwa zjazdy z drogi powiatowej. Szerokość zjazdów wynosi 4,0 m. Połączenie nawierzchni zjazdu z istniejącą jezdnią drogi powiatowej zostało wykonane za pomocą łuków kołowych o promieniu odpowiednio 6,0 i 7,0 m.

Nie przewiduje się zmian w istniejącym zadrzewieniu. Zachowano szpaler drzew wzdłuż drogi powiatowej.

Wody opadowe dzięki projektowanym pochyleniom poprzecznym i podłużnym oraz zastosowanej konstrukcji nawierzchni placu manewrowego odprowadzone zostaną i zagospodarowane na terenie działek inwestycyjnych.

Istniejącą infrastrukturę techniczną kolidującą z projektowaną nawierzchnią przyjęto do zabezpieczenia dwudzielną rurą osłonową. Właz studni kanalizacji sanitarnej należy dostosować do projektowanych rzędnych wysokościowych.

Szczegółowa lokalizacja elementów projektowanych została przedstawiona na planie sytuacyjnym terenu wykonanym w skali 1:500.

2.3.3. Przekrój podłużny i poprzeczny

Przekrój poprzeczny zaprojektowano jako jednostronny o spadku 2-6 %. Wartość pochylenia podłużnego placu manewrowego wynosi od 0,5 do 4,0 %

2.3.4. Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni

Konstrukcje nawierzchni zostały zaprojektowane w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Grunt podłoża musi być zagęszczony do wskaźnika zagęszczenia równego 1,00. Grubość poszczególnych warstw konstrukcji podano po zagęszczeniu.

Konstrukcja nawierzchni placu manewrowego:

- | | |
|---|-------|
| ▪ warstwa ścieralna z kostki betonowej 10 x 20 cm z fazą w kolorze szarym | 8 cm |
| ▪ podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | 3 cm |
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |
| ▪ geosiatka o sztywnych węzłach | |
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |
| ▪ warstwa odcinająca z geotkaniny o gramaturze >250 g/m ² | |

RAZEM: 41 cm

Konstrukcja zjazdów:

- | | |
|---|-------|
| ▪ warstwa ścieralna z kostki betonowej 10 x 20 cm z fazą w kolorze szarym | 8 cm |
| ▪ podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | 3 cm |
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |
| ▪ geosiatka o sztywnych węzłach | |
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |
| ▪ warstwa odcinająca z geotkaniny o gramaturze >250 g/m ² | |

Konstrukcja opaski:

- | | |
|---|-------|
| ▪ warstwa ścieralna z kostki betonowej 20 x 20 cm z szeroką fazą w kolorze szarym | 6 cm |
| ▪ podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | 3 cm |
| ▪ podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |

RAZEM: 29 cm

2.4. Oznakowanie

2.4.1. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Stałą organizację ruchu planuje się wprowadzić do października 2021 r.

2.4.2. Oznakowanie pionowe

Znaki zaprojektowano jako znaki średnie. Tarcze znaków rozmieszczono na stalowych słupkach ocynkowanych o średnicy 60 mm. Tarcze znaków należy usytuować poza skrajnią drogową i pieszych tzn. min. 0,5 m od krawędzi jezdni. Spód tarczy znaków należy umieścić na wysokości 2 m nad powierzchnią terenu lub 2,5 m od powierzchni chodnika. Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej, a ich lica pokryte folią odblaskową typu II.

Lokalizacja oznakowania pionowego przedstawiona została na planie sytuacyjnym wykonanym w skali 1:500.

Zestawienie oznakowania pionowego:

Lp.	Nazwa	Treść	Wielkość	Ilość [szt.]
1	A-7		średni	1
2	B-2 panoramiczny		średni	1
3	D-3		średni	1

2.4.3. Oznakowanie poziome

Nie przewiduje się zmian w oznakowaniu poziomym