

**Spis treści**

<b>STRONA TYTUŁOWA .....</b>	<b>1</b>
<b>SPIS TREŚCI.....</b>	<b>2</b>
<b>OPIS TECHNICZNY .....</b>	<b>3</b>
1. Przedmiot opracowania .....	3
2. Zakres opracowania .....	3
3. Podstawa opracowania.....	3
4. Charakterystyka drogi.....	4
5. Stan projektowany .....	4
6. Rozwiązanie projektowe.....	5
6.1.Organizacja ruchu .....	5
6.2.Oznakowanie pionowe .....	5
7. Uwagi końcowe .....	6
<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>	<b>7</b>
1. Plan orientacyjny.....	8
2. Stała organizacja ruchu .....	9

## CZĘŚĆ OPISOWA

### OPIS TECHNICZNY

#### 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu zmiany stałej organizacji ruchu dla zadania „Remont drogi na odcinku Dobromierz Dolny do Dobromierza Górnego”.

#### 2. Zakres i cel opracowania

Zakresem opracowania objęto organizację ruchu po zrealizowaniu zadania „Remont drogi na odcinku Dobromierz Dolny do Dobromierza Górnego”.

Do podstawowych celów inwestycji należą:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
- polepszenie warunków ruchowych na drodze,
- podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców nieruchomości zlokalizowanych w pobliżu ulicy.

#### 3. 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. z 2019 r., poz. 2311, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2310, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 784),
- pozostałe właściwe normy i przepisy dla poszczególnych branż,
- pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół Projektanta,
- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- uzgodnienia z Zamawiającym.

#### 4. Charakterystyka drogi

Remontowana droga zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie bydgoskim na terenie gminy Nowa Wieś Wielka. Początek opracowania znajdują się w miejscowości Dobromierz na działce 124, obręb 0002, biegnąc następnie w zakresie istniejącego pasa drogowego po działkach nr 138 obręb 0002 oraz nr 66/2 obręb 0009.

Przy remontowanej drodze znajdują się zabudowa gospodarska oraz tereny leśne. Nawierzchnia przedmiotowej drogi jest wykonana z tłucznia, posiada zmienną szerokość oraz spadki. Stan nawierzchni określa się jako bardzo zły. Istniejące pobocza są porośnięte trawą – ich stan określa się jako zły, nierówne pobocza uniemożliwiają poruszanie się pieszych oraz innych użytkowników drogi, a także uniemożliwiają poprawne odwodnienie nawierzchni jezdni. Ukształtowanie terenu na projektowanym odcinku drogi jest zróżnicowane – rzędne terenu są na poziomie od 76,68 m n.p.m. do 85,38 m n.p.m.. Długość odcinka objętego inwestycją wynosi 0+584 km.

Wody opadowe odprowadzane są na przyległe tereny zielone.

W granicach działek objętych opracowaniem występują podziemne sieci uzbrojenia nie wymagające uzgodnienia:

- elektryczna,
- wodociągowa.

W obrębie w/w działek umiejscowione są również napowietrzne linie niskiego napięcia.

Projektowany zakres inwestycji nie znajduje się w kolizji z ww. uzbrojeniem terenu. Wszelkie roboty ziemne w obrębie tych sieci należy wykonywać ręcznie.

#### 5. Stan projektowany

Projekt zakłada wykonanie nawierzchni bitumicznej po istniejącym śladzie drogi, o przekroju daszkowym, ze spadkami poprzecznymi wynoszącymi 2%. Na całym odcinku projektuje się ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC11W oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11W.

Nawierzchnie istniejących poboczy należy oczyścić z trawy, poddać ścięciu oraz odbudować nawierzchnię z KŁSM. Spadki poprzeczne poboczy projektuje się jako 8% w kierunku od korony jezdni, natomiast szerokość poboczy będzie wynosić 75 cm, za wyjątkiem miejsc gdzie nie byłoby to możliwe (istniejące skarpy, granica pasa drogowego).

Projektuje się wykonanie zjazdów indywidualnych z betonu asfaltowego, po śladzie istniejących zjazdów na posesje, które zostaną dowiązane wysokościowo do terenu przyległych nawierzchni.

Istniejące studzienki i włazy infrastruktury podziemnej należy wyregulować do wysokości nowo projektowanych nawierzchni.

## 6. Rozwiązania projektowe

### 6.1. Organizacja ruchu

Niniejszy projekt określa sposób wykonania projektowanej organizacji ruchu.

Stała organizacja ruchu przyjęta w niniejszym opracowaniu zapewni po zrealizowaniu przebudowy drogi prawidłowe funkcjonowanie ruchu kołowego. Szczegółowe rozwiązanie organizacji przedstawiono w części rysunkowej.

### 6.2. Oznakowanie pionowe

Celem nadrzędnym wprowadzenia oznakowania pionowego jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego i pieszego oraz maksymalnej płynności ruchu.

Projektuje się ustawienie znaków odblaskowych rozmiaru małego zamocowanych na słupkach stalowych ocynkowanych. Znaki (najbliżej skrajny punkt) należy umieścić w odległości od 0,5 m do 2,0 m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia znaków (najniżej położonego punktu) powinna wynosić minimum 2,2 m powyżej poziomu chodnika.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną. Wykaz zastosowanego oznakowania pionowego przedstawiono w Tab. 1. Rozmieszczenie oznakowania pionowego pokazano na Rys. 2.

Tab. 1 Zestawienie stanu oznakowania pionowego

Lp	Znak	Stan	Kilometraż	Strona	Rozmiar	Uwagi
1.	B-33 (30)	Istniejący (przełożony)	0+044	Prawa	Mały	Razem z D-52
2.	D-52	Projektowany	0+044	Prawa	Mały	Razem z B-33 (30)
3.	D-53	Projektowany	0+044	Lewa	Mały	-
4.	B-33 (30)	Istniejący (do przełożenia)	0+177	Lewa	Mały	-
5.	A-18b	Projektowany	0+186	Prawa	Mały	-

## **7. Uwagi końcowe**

Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami - przestrzegając ustaleń planu stałej organizacji ruchu.

Zmiany w stosunku do przyjętych rozwiązań należy uzgodnić z projektantem oraz nadzorem technicznym instytucji uzgadniających.

Oznakowanie pionowe należy wykonać przy udziale właściwego terytorialnie zarządu drogi. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: do końca 2023 r.

Projektant  
Adam Kozłowski

---

## CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Nr rys.	Temat rysunku	Skala
1	Plan orientacyjny	1:10 000
2	Projekt stałej organizacji ruchu	1:500