

STADIUM PROJEKTU:	
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO	
NAZWA OBIEKTU:	
Przebudowa i budowa ulicy Targowej w miejscowości Skrwilno	
ADRES OBIEKTU:	
województwo kujawsko-pomorskie powiat rypiński Jednostka ewidencyjna: 041205_2 SKRWILNO	
INWESTOR:	
	Gmina Skrwilno ul. Rypińska 7 87-510 Skrwilno
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	
	DM-PROJ Ostrowite 172 87-522 Ostrowite tel.: 535 208 688
OPRACOWANIE:	
TOM III. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO 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:	08.2021	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. Rysunki

1. PLAN ORIENTACYJNY, SKALA 1:10000, RYS. 1
2. PLAN SYTUACYJNY, SKALA 1:500, RYS. 2.1 – 2.2

I. Opis techniczny

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania niniejszego projektu jest:

- Umowa z Zamawiającym,
- Projekt budowlany,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2015 poz. 1314)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U.2018 poz. 1990 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj. Dz. U. 2019 poz. 2310)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. 2017 poz. 784.),
- Wizja i pomiary w terenie

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiot opracowania stanowi projekt stałej organizacji ruchu drogowego dotyczący budowy i rozbudowy ulicy Targowej w miejscowości Skrwilno.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Ulica Targowa w miejscowości Skrwilno stanowi drogę gminną nr 120438C. Droga ma swój początek na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2220C (ul. Rypińska). Droga jest klasy technicznej D (dojazdowa). Na większości odcinka droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od około 6,0m do około 7,30m. Wzdłuż jezdni zlokalizowane są obustronne chodniki o nawierzchni kostki betonowej i płyt betonowych. Na końcowym odcinku droga posiada nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości. Odwodnienie drogi jest częściowo realizowane przez istniejący system kanalizacji deszczowej oraz powierzchniowo na teren istniejącego pasa drogowego. W ciągu drogi funkcjonuje oświetlenie drogowe. Około km 0+228 zlokalizowany jest istniejący przepust drogowy. Lokalnie przy jezdni zlokalizowane są prostopadłe zatoki postojowe o nawierzchni z płyt ażurowych. Zagospodarowanie w otoczeniu drogi stanowi głównie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy zlokalizowana jest stacja paliw i targowisko.

4. STAN PROJEKTOWANY

Podstawowe parametry drogi

- Jezdnia: dwupasowa, dwukierunkowa
- Klasa techniczna: D,
- Kategoria ruchu: KR2,
- Prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h,
- Szerokość jezdni: 6,0-7,3m,
- Pochylenie poprzeczne jezdni: 2% (daszkowe),
- Szerokość chodnika: 2,00m,
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,0m
- Pochylenie poprzeczne chodnika i ścieżki pieszo-rowerowej: 2% (jednostronne).

Projektowany odcinek ulicy Targowej ma długość 757,75m. Na odcinku od km 0+000,00 do km 0+289,00 projektuje się wykonanie dodatkowych warstw nawierzchni jezdni na istniejącej konstrukcji nawierzchni o szerokości 7,30m. Ponadto na ww. odcinku projektuje się przebudowę istniejącego prawostronnego chodnika o szerokości 2,0m o nawierzchni z kostki betonowej oraz wykonanie lewostronnej ścieżki pieszo-rowerowej o szerokości 3,0m o nawierzchni z kostki betonowej oddzielonej od jezdni bocznym pasem zieleni. Około km 0+228,00 projektuje się przebudowę istniejącego przepustu, w ramach odrębnego opracowania branży mostowej.

Na odcinku od km 0+279,00 do km 0+410,00 nie projektuje się ingerencji w istniejącą nawierzchnię jezdni ze względu na jej dobry stan.

Od km 0+410,00 do km 0+570,00 projektuje się zwężenie istniejącej nawierzchni jezdni do 6,0m oraz wykonanie prawostronnego chodnika o szerokości 2,0m o nawierzchni z kostki betonowej, usytuowanego bezpośrednio przy jezdni. Konstrukcję nawierzchni jezdni na ww. odcinku planuje się pozostawić bez zmian.

Od km 0+570,00 do km 0+757,75 projektuje się wykonanie nowego odcinka drogi o nawierzchni z beton asfaltowego o szerokości jezdni równej 6,0m. Przebieg odcinka drogi projektuje się dowiązać do ukształtowania istniejącej zatoki postojowej usytuowanej po prawej stronie drogi.

Natomiast po lewej stronie drogi, wzdłuż jezdni projektuje się wykonanie dwóch zatok postojowych o szerokości 2,5m o nawierzchni z płyt ażurowych.

Na odcinku od km 0+581,80 do km 0+720,00 projektuje się wykonanie lewostronnego ścieku z kostki betonowej usytuowanego przy krawędzi jezdni.

Początek i koniec odcinka należy dowiązać sytuacyjnie do stanu istniejącego.

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

Niweletę projektowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłości podłużnych i poprzecznych, uwzględniając wykonanie dodatkowych warstw konstrukcji nawierzchni jezdni oraz z uwzględnieniem wysokościowego ukształtowania istniejącego terenu na odcinku gruntowym. Początek i koniec odcinka należy dowiązać wysokościowo do stanu istniejącego.

W ciągu drogi projektuje się przebudowę wszystkich istniejących zjazdów oraz budowę nowych zjazdów. Krawędź przecięcia jezdni zjazdów indywidualnych z jezdnią drogi projektuje się wykonać skosami 1:1, natomiast krawędź przecięcia jezdni zjazdów publicznych z jezdnią drogi projektuje się wykonać łukami o promieniach min. $R=5,0m$. Lokalizacja i szczegółowe parametry zjazdów zostały przedstawione w części rysunkowej opracowania.

5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

W ciągu ulicy Targowej występuje małe natężenie ruchu drogowego. Dominującą grupę rodzajową stanowią samochody osobowe. Ruch drogowy ma charakter głównie lokalny.

6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO

6.1. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać według części rysunkowej niniejszego opracowania. Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe,

6.2. Oznakowanie pionowe

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 średnich (S). Wszystkie znaki należy wykonać z folii odblaskowej typu 1, z wyjątkiem znaków A-7 i D-6, które należy wykonać z folii odblaskowej typu 2. Słupki (konstrukcje wsporcze) znaków projektuje się barwy szarej neutralnej, zabezpieczone przed korozją (cynkowanie, malowanie proszkowe).

Znaki pionowe projektuje się lokalizować za zewnętrzną krawędzią chodnika przyległego do jezdni w odległości najbliższej krawędzi tarczy znaku 0,5-2,0m od krawędzi jezdni. W razie konieczności znaki pionowe należy umieszczać na słupkach giętych zapewniających zachowanie ww. warunku odległości znaku od krawędzi jezdni.

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 31.12.2022r.