

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

- 1. Metryka projektu**
 - 1.1 Przedsięwzięcie inwestycyjne
 - 1.2 Nazwa i adres inwestora
 - 1.3 Nazwa i adres jednostki projektującej
 - 1.4 Podstawy formalne projektowania
- 2. Opis inwestycji**
 - 2.1. Stan istniejący
 - 2.2. Stan projektowany
- 3. Docelowa organizacja ruchu**
- 4. Część rysunkowa**

SPIS RYSUNKÓW

rys. nr 1 Projekt docelowej organizacji ruchu – plan sytuacyjny

- skala 1: 500

1. METRYKA PROJEKTU

1.1 Przedsięwzięcie inwestycyjne

Przedmiotem inwestycji branży drogowej jest przebudowa nawierzchni ulicy Dunikowskiego i Tatarkiewicza.

Niniejsza dokumentacja pozwoli na realizację w/w zakresu w celu przebudowy w/w ulic w Kościerzynie.

1.2 Nazwa i adres inwestora

Burmistrz Miasta Kościerzyna, 83-400 Kościerzyna, 3-go Maja 9A

1.3 Nazwa i adres jednostki projektującej

Pracownia Projektowa DROGOM mgr inż. Piotr Nykiel

83-400 Kościerzyna ul. Moniuszki 19/38

1.4 Podstawy formalne projektowania

Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów informacyjnych w skali 1: 500, wykonana w 2024 r.

Umowa zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kościerzyna a Pracownią Projektową DROGOM

Uzgodnienia, opinie

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23-12-2003 r. – tekst jednolity Dz.U. z dnia 26-11-2019 r. poz. 2311 wraz z późniejszymi zmianami

Ustawa z dnia 20-06-1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – Dz. U. z 2020r. poz.110, 284, 568, 695, 1087

Ustawa z dnia 21-03-1985 r. o drogach publicznych – Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087

2. OPIS INWESTYCJI

2.1. Stan istniejący

Projektowany odcinek drogi zlokalizowany jest w województwie pomorskim: w powiecie kościerskim w mieście Kościerzyna. Przebiega przez obszar zabudowany.

Inwestycje pn. "Przebudowa ul. Dunikowskiego w Kościerzynie" oraz „Przebudowa ul. Tatarkiewicza w Kościerzynie” zlokalizowane są we wschodniej części miasta Kościerzyna.

Obie ulice objęte niniejszym opracowaniem posiadają skrzyżowania z ulicą Witta Stwosza oraz łączą się na wspólnym skrzyżowaniu.

Inwestycja w branży drogowej zlokalizowana jest na działkach stanowiących pas drogowy ulicy.

Istniejąca ulica Tatarkiewicza na odcinku objętym niniejszym opracowaniem oraz ulica Dunikowskiego od skrzyżowania z ul. Tatarkiewicza nie posiada nawierzchni bitumicznej.

Na odcinku objętym projektem występują liczne zjazdy na posesje i tereny przylegające do ulicy.

Na w/w ulicach nie ma wydzielonych miejsc postojowych.

W ulicach znajduje się odwodnienie nawierzchni w postaci studni ściekowych podłączonych przykanalikami do istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej.

Ulica jest oświetlona.

W pasie drogowym ulic objętym opracowaniem zlokalizowana jest liczna sieć infrastruktury:

- kanalizacja sanitarna – grawitacyjna
- kanalizacja deszczowa
- sieć wodociągowa
- sieć teletechniczna
- sieć energetyczna NN
- sieć gazowa (w ul. Tatarkiewicza)

2.2 Stan projektowany

Na terenie objętym niniejszą dokumentacją obowiązuje:

UCHWAŁA NR LXX/548/18 z dnia 14 listopada 2018 r. Rady Miasta Kościerzyna w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego we wschodniej części miasta między torami, a ulicą Przemysławą, osiedle „Za torami”.

W ramach inwestycji drogowej przewiduje się wykonanie następujących zasadniczych robót budowlanych:

- roboty ziemne związane z wykonaniem koryta dla konstrukcji nawierzchni
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni z warstwą ścieralną z brukowej kostki betonowej
- wykonanie konstrukcji nawierzchni zjazdów i dojeżdżających pieszych
- ustawienie betonowych krawężników 15x22 na ławie betonowej z oporem
- ustawienie obrzeży
- wykonanie dojeżdżających pieszych z brukowej kostki betonowej gr. 6cm
- wykonanie zjazdów do posesji z brukowej kostki betonowej gr. 8cm
- wykonanie zieleni w postaci trawnika

Założenia projektowe

Do projektowania przyjęto:

Klasa drogi – dojazdowa (D) (zgodnie z MPZP)

Prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h

Kategoria ruchu – KR1

Przekrój poprzeczny – 1x2

Szerokość pasa ruchu – 3,0m

Szerokość jezdni – 6m

Kategoria ruchu – KR1

Podłoże gruntowe – G2

Ponieważ celem projektu drogowego jest przebudowa ulicy w granicach istniejącego pasa drogowego to rozwiązanie geometryczne trasy w planie jest uwarunkowane istniejącym przebiegiem drogi.

Początek projektowanego odcinka ul. Dunikowskiego znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Tatarkiewicza. Koniec ulicy znajduje się 85,5m za skrzyżowaniem z ul. Zwolakiewicza. Ten końcowy odcinek ulicy w niniejszym opracowaniu jest bez przejazdu.

Początek projektowanej ul. Tatarkiewicza znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Witta Stwosza. Koniec ulicy znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Dunikowskiego.

W miejscu istniejących zjazdów do posesji wykonane będą nowe z brukowej kostki betonowej.

Szczegółowa lokalizacja poszczególnych elementów układu drogowego została przedstawiona na planie sytuacyjnym.

Rozwiązanie wysokościowe zaprojektowano w dostosowaniu do niwelety minimalnej – wymaganej z uwagi na dostosowanie wysokościowe do istniejących rzędnych wjazdów, przylegającego do drogi terenu jak również z uwagi na konieczność remontu odwodnienia w celu jego poprawy. Zastosowano spadki

podłużne, łuki pionowe wklęsłe oraz łuki pionowe wypukłe

3. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Z uwagi na układ drogowy ulic należy organizację ruchu na obu ulicach traktować łącznie. W zakresie oznakowanie pionowego przewidziano znaki ostrzegawcze, informacyjne. Natomiast w zakresie oznakowania poziomego przewidziano znaki poprzeczne.

Oznakowanie ma na celu zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa ruchu poprzez wcześniejsze przekazywanie użytkownikowi informacji dotyczących usprawnienia ruchu pojazdów i ułatwienia korzystania z drogi.

Znaki drogowe pionowe należy ustawić w odległości i wysokości określonej w „Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych pionowych i warunkach ich umieszczania na drogach”. Zgodnie z Warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych, należy zastosować znaki średnie, odblaskowe typu 2.

Znaki należy umocować na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach. Znaki pionowe należy umieszczać tak, aby odległość od krawędzi jezdni była nie mniejsza niż 0,5m do 2,0m.

Odległość znaków mierzy się od powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym krawędzi.

Lokalizacja znaków pionowych została zaznaczona na planie sytuacyjnym symbolem znaku. W miejscach gdzie istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku sposób umieszczania tych znaków został zaprojektowany zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków pionowych...” rys nr 1.5.1-do 4.

Docelowa organizacja ruchu wraz z oznakowaniem pionowym, została przedstawiona na załączonym planie sytuacyjnym.

Na planie sytuacyjnym pokazano również istniejące znaki pionowe, które należy usunąć.

Materialy

Znaki pionowe należy wykonać wg grupy wielkości znaków MAŁE lub ŚREDNIE.

Lica znaków wykonać przy użyciu folii odblaskowej typu 2.

Szczegóły dotyczące materiałów, zakresu stosowania i warunków posadowienia opisano w odpowiednich Specyfikacjach Technicznych stanowiących element dokumentacji technicznej.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Stałą organizację ruchu należy wprowadzić niezwłocznie po wybudowaniu układu drogowego.

Szczegółowy termin określi organ zarządzający ruchem – Starosta Kościerski.

opracował :

mgr inż. Piotr Nykiel

4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW

rys. nr 1 Projekt docelowej organizacji ruchu – plan sytuacyjny - skala 1: 500