

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.

Niniejsza dokumentacja pozwoli na realizację w/w zakresu w celu przebudowy ul. Jeżynowej 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.

Inwestycja pn. "Przebudowa ul. Jeżynowej w Kościerzynie" zlokalizowana jest zachodniej części miasta Kościerzyna.

Obszar, na którym realizowane ma być przedsięwzięcie, zajmuje powierzchnię 0,45ha

Ulica objęta niniejszym opracowaniem posiada skrzyżowania z następującymi ulicami:

-Żurawinowa

-Hallera

Inwestycja w branży drogowej zlokalizowana jest na działkach nr 1192, 1225, 9/2 obr. 006 stanowiących pas drogowy ulicy.

Istniejąca ulica na odcinku objętym niniejszym opracowaniem nie posiada nawierzchni bitumicznej.

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

Na ul. Jeżynowej nie ma wydzielonych miejsc postojowych.

W ulicy 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
- oświetlenie ulicy

2.2 Stan projektowany

Na terenie objętym niniejszą dokumentacją obowiązuje:

UCHWAŁA NR XXXX/360/21 z dnia 26 maja 2021 r. Rady Miasta Kościerzyna w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zabudowy mieszkaniowo-usługowej „Kościerzyna Zachód” w Kościerzynie.

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 bitumiczną warstwą ścieralną
- wykonanie konstrukcji nawierzchni zjazdów i dojeżdżających pieszych
- ustawienie betonowych krawężników 15x30 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 – 2,75m

Szerokość jezdni – 5,5m

Kategoria ruchu – KR1

Podłoże gruntowe – G2

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

Początek projektowanej ul. Jeżynowej znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Żurawinowej. Projektuje w obrębie tego skrzyżowania łuki wyokrąglające o promieniach $R=7$ m. Koniec ulicy znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Hallera. Tu zaprojektowano łuki wyokrąglające o promieniach $R=8$ m.

Ul. Jeżynowa przebiega po prostej. Zachowując istniejący przebieg ulicy zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,50m.

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

Przy krawędzi jezdni bitumicznej, w miejscach zjazdów do posesji ustawiony zostanie krawężnik betonowy najazdowy zaniżony na całej długości do 2cm.

Plan sytuacyjny pokazano na rys. nr 1.

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

W zakresie oznakowania pionowego przewidziano znaki ostrzegawcze, zakazu, 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.

Znaki drogowe poziome powinny być wykonane zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych...”

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się

- dobrą widocznością
- wysokim współczynnikiem odblaskowości
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone
- odpowiednim okresem trwałości
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane .

Minimalne wymagania dla stałego oznakowania poziomego.

- współczynnik luminacji μ - 0.30
- wskaźnik szorstkości [SRT] - 45
- Trwałość (wg skali LC PC) - 6

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

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

Materiały

Znaki pionowe należy wykonać wg grupy wielkości znaków MAŁE.

Lica znaków wykonać przy użyciu folii odblaskowej typu 2.

Oznakowanie poziome powinno być wykonane jako grubowarstwowe 0,9-3,5mm

Wszystkie materiały przeznaczone do wykonania oznakowania poziomego muszą posiadać aktualne świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym lub aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

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
-----------	---	----------------