

STADIUM PROJEKTU:		
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO		
NAZWA OBIEKTU:		
Przebudowa drogi powiatowej nr 2217C Godziszewy - Dylewo od km 0+000 do km 2+917		
ADRES OBIEKTU:		
gm. Rypin, powiat rypiński Obręb Godziszewy: dz. ewid. nr: 59/1, 29, 55/6, 55/4, 54/1, 54/3, 47/6, 47/4, 46/1, 50/16, 42/2, 40/4, 37/2, 109/1, 108/14, 108/13, 108/12, 108/10, 108/8, 107/8, 107/6, 163/1, 28/1, 27/1, 26/1, 25/1, 22/3, 168/2, 166/2, 165/2, 164/1, 162/5, 162/3 Obręb Dylewo: dz. ewid. nr: 34/1, 35/1, 42/1, 43/7, 73/4, 73/6, 68/5, 73/3, 70/4, 73/2, 71/1, 72/2, 73/1, 156/3, 73/5		
INWESTOR:		
Zarząd Dróg Powiatowych w Rypinie ul. Strażacka 1 87-500 Rypin		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		
Zarząd Dróg Powiatowych w Rypinie ul. Strażacka 1 87-500 Rypin		
BRANŻA:		
TOM III. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO		

FUNKCJA	IMIĘ i NAZWISKO, NR UPRAWNIENÍ	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Mariusz Majewski KUP/0116/POOD/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
DATA:	11.2016	Nr egz.:

I.CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	4
5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE.....	6
6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO	6
7. UWAGI KOŃCOWE	6

II.CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny – rys. 1
2. Plan sytuacyjny, skala 1:500 – rys. 2.1-2.6

I.CZĘŚĆ OPISOWA

1.PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania niniejszego projektu stałej organizacji ruchu drogowego jest:

- Mapa zasadnicza w skali 1:1000,
- Dokumentacja techniczna uproszczona,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. z późn. zm.),
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 1137),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r. z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych z późn. zm.,
- Umowa z Inwestorem,
- Wizja i pomiary w terenie,

2.PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu drogowego dla zadania pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 2217C Godziszewy – Dylewo od km 0+000,00 do km 2+917,00”.

3.ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Droga powiatowa nr 2217C jest położona na terenie Gminy Rypin, w powiecie rypińskim. Droga ma swój początek w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka nr 563 Rypin – Żuromin – Mława w miejscowości Godziszewy. Koniec odcinka jest zlokalizowany w km 2+917 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 560 Brodnica – Rypin – Sierpc w miejscowości Dylewo.

Droga powiatowa nr 2217C jest jednojezdniową dwukierunkową drogą klasy technicznej Z (zbiorcza) o bitumicznej nawierzchni jezdni. Nawierzchnia posiada liczne spękania, powierzchniowe wykruszenia, pokruszone krawędzie, wyboje podłużne i poprzeczne.

Szerokość jezdni planowanej do przebudowy drogi wynosi 5,00m. W ciągu przedmiotowego odcinka drogi zlokalizowany jest jeden przepust drogowy. Zjazdy do posesji i zjazdy polne są przeważnie gruntowe. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe o zmiennej szerokości, przeważnie zaniżone lub zawyżone w stosunku do nawierzchni jezdni. Lokalnie wzdłuż planowanego do przebudowy odcinka występują rowy przydrożne. Rowy przeważnie są zamulone.

W obrębie pasa drogowego planowanej do przebudowy drogi lokalnie występują zadrzewienia przydrożne.

Około km 2+795 zlokalizowany jest przejazd kolejowy. Odcinek drogi usytuowany na terenie kolejowy jest wyłączony z niniejszego opracowania.

Zagospodarowanie terenu wzdłuż drogi stanowią głównie tereny rolne, zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz obiekty usługowe,

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

4.1. Parametry techniczne

- Jezdnia: dwupasowa, dwukierunkowa
- Klasa techniczna: Z
- Kategoria ruchu: KR3,
- Prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h,
- Szerokość jezdni: 6,0 m,
- Szerokość poboczy (umocnionych): 1,0 m,
- Pochylenie poprzeczne jezdni (na odcinku prostym): 2% (daszkowe),
- Pochylenie poprzeczne pobocza: 8%.
- Szerokość chodnika: 2,00m.

4.2. Rozwiązania geometryczne

Odcinek drogi powiatowej nr 2217C, objęty opracowaniem projektuje się przebudować przy zachowaniu istniejącego przebiegu drogi, w istniejący pasie drogowym. Miejscowo, ze względu na uwarunkowania terenowe, jej przebieg został skorygowany.

W ramach opracowania projektuje się całkowitą rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni i wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni. Projektuje się jezdnię o szerokości równej 6,0m oraz obustronne pobocza wzmocnione o szerokości 1,0m. Na łukach poziomych o małych promieniach projektuje się poszerzenia jezdni.

Od km 2+617,25 do około km 2+673,00 bezpośrednio przy krawędzi jezdni projektuje się odcinek ciągu pieszego o szerokości 2,0m. Wzdłuż drogi projektuje się rowy odwadniające.

Odcinek drogi od km 2+787.73 do km 2+809.50, położony na terenie kolejowym, jest wyłączony z niniejszego opracowania. Przebieg drogi w planie został przedstawiony w części rysunkowej opracowania.

4.3. Rozwiązania wysokościowe

Ukształtowanie trasy w profilu podłużnym zaprojektowano z uwzględnieniem istniejącego przebiegu drogi, istniejącego zagospodarowania terenów przyległych oraz istniejącego uzbrojenia terenu.

Pochylenia podłużne projektowanej trasy wynoszą od 0,30% do 1,80%. Pochylenia poprzeczne jezdni zawierają się w przedziale od 2,00% do 5,50%. Na odcinkach prostych projektuje się daszkowe pochylenie poprzeczne jezdni, natomiast na łukach poziomych projektuje się pochylenie jednostronne.

Początek i koniec odcinka projektuje się dostosować wysokościowo do terenu istniejącego.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

- Konstrukcja nawierzchni jezdni (KR3)

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S	5 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W	6 cm
Geosiatka z włókien szklanych	-
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P	7 cm
Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
Warstwa odsączająca z piasku	15 cm
Warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ Mpa	15 cm

	68 cm
--	--------------

- Konstrukcja nawierzchni chodnika

Kostka betonowa (szara)	6 cm
Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	5 cm
Warstwa odsączająca z piasku	10 cm
	16 cm

- Konstrukcja poboczy umocnionych

Kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie	25 cm
	25 cm

- Konstrukcja nawierzchni zjazdów bitumicznych

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S	5 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
Warstwa odsączająca z piasku	15cm
	40 cm

- Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej

Kostka betonowa (szara)	8 cm
Podsypka cementowo - piaskowa	5 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
Warstwa odsączająca z piasku	15 cm
	48 cm

4.5. Przepusty i zjazdy

W celu skomunikowania nieruchomości przyległych z przebudowywaną drogą gminną projektuje się przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów z drogi.

Pod zjazdami w ciągu rowów odwadniających projektuje się przepusty z rur PEHD o średnicy 400mm. Wloty i wyloty przepustów pod zjazdami projektuje się umocnić kamieniem polnym na zaprawie cementowej.

Projektuje się przebudowę istniejącego przepustu zlokalizowanego pod drogą powiatową w km 2+836,00. Przepust projektuje się wykonać rury PEHD o średnicy 800mm. Na wlotach i wylotach przepustu projektuje wykonać umocnienie z kamienia polnego za zaprawie cementowej. Przepust należy posadzić na fundamencie z kruszywa o grubości wg zaleceń producenta rur zagęszczonej do $I_s \geq 0,97$. Zasypkę przepustu z piasku należy układać i zagęszczać warstwami. Wskaźnik zagęszczenia zasyпки powinien wynosić $I_s \geq 0,97$.

5.CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

W drogi powiatowej nr 2217C na odcinku Godziszewy – Dylewo występuje umiarkowane natężenie ruchu drogowego. Dominującą grupę rodzajową stanowią samochody osobowe. Udział pozostałych grup rodzajowych pojazdów jest niewielki. Z uwagi na rozwój Rypińskiego Obszaru Gospodarczego „Bielawki” na przedmiotowym odcinku przewiduje się wzrost natężenia ruchu samochodowego, szczególnie pojazdów ciężarowych.

6.ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO

6.1. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać według części rysunkowej niniejszego opracowania. Wszystkie elementy oznakowania 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 odbłaskowej typu 1, z wyjątkiem znaków A-7 i D-6 które należy wykonać z folii odbłaskowej typu 2.. Słupki (konstrukcje wsporcze) znaków projektuje się barwy szarej neutralnej, zabezpieczone przed korozją (cynkowanie, malowanie proszkowe).

W rejonie projektowanego przejścia dla pieszych projektuje się ustawienie aktywnych znaków D-6, zasilanych energią słoneczną.

6.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

W rejonie projektowanego przepustu pod drogą projektuje się ustawienie barier ochronnych

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 31.12.2018r.