

Egz. 3

PROJEKT WYKONAWCZY

Opracowanie branżowe:

**PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI
RUCHU**

Przedsięwzięcie:

**Przebudowa odcinków dróg powiatowych
nr 1446G Wierzchucino-Czymanowo-Rybno
oraz nr 1443G Kolkowo-Rybno**

Inwestor:

**Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i
Wejherowskiego z siedzibą w Pucku
ul. Orzeszkowej 5
84-100 Puck**

Stanowisko:	Imię Nazwisko, specjalność nr uprawnień:	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Wojciech Dejk <i>upr. nr POM/0136/POOD/05</i> specjalność - drogowa	
Opracowanie:	mgr inż. Anna Grebin	

Gdańsk, lipiec 2009r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie na podstawie pisemnego zezwolenia z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Część opisowa.

1. Podstawa opracowania.
2. Cel opracowania.
3. Materiały wyjściowe do projektu.
4. Zakres opracowania.
5. Charakterystyka istniejącej organizacji ruchu.
6. Projektowana organizacja ruchu.

Część rysunkowa.

Rys. 1	Orientacja	Skala -----
Rys. 2.1	Istniejąca organizacja ruchu – Ark 1	Skala 1:1000
Rys. 2.2	Istniejąca organizacja ruchu – Ark 2	Skala 1:1000
Rys. 3.1	Projekt docelowej organizacji ruchu – Ark 1	Skala 1:1000
Rys. 3.2	Projekt docelowej organizacji ruchu – Ark 2	Skala 1:1000
Rys. 3.3	Projekt docelowej organizacji ruchu – Ark 3	Skala 1:1000

OPIS TECHNICZNY

Do projektu przebudowy odcinków dróg powiatowych nr 1446G Wierzchucino – Czymanowo – Rybno oraz nr 1443G Kolkowo-Rybno

1. Podstawa opracowania.

Umowa nr 66/SU/2008 z dnia 19.12.2008 r. zawarta pomiędzy Zarządem Drogowym dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku, a DGN Pracownia Drogowa Wojciech Dejk.

2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie projektu docelowej organizacji ruchu dla objętych przebudową odcinków dróg powiatowych nr 1446G Wierzchucino – Czymanowo – Rybno oraz nr 1443G Kolkowo – Rybno.

3. Materiały wyjściowe do projektu.

- Umowa nr 66/SU/2008 z dnia 19.12.2008 r. zawarta pomiędzy Zarządem Drogowym dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego z siedzibą w Pucku, a DGN Pracownia Drogowa Wojciech Dejk,
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym terenu do celów projektowych wykonana przez Usługi geodezyjne SKALAR Waldemar Wrześniewski w kwietniu 2009 r.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430),
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (J.T. Dz.U.04.204.2086, zm. Dz.U.04.273.2703 art. 6).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. wraz z załącznikami nr 1 – 4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach,
- Aktualne Prawo o ruchu drogowym,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 26.02.1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U.96.33.144).

4. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje stałą (docelową) organizację ruchu związaną z:

- przebudowa drogi powiatowej nr 1446G Wierzchucino – Czymanowo – Rybno (km 0+000.00 – km 1+427.19)
- przebudowa drogi powiatowej nr 1443G Kolkowo – Rybno (km 1+947.34 – km 3+530.00)
- budowa nowego przebiegu drogi powiatowej nr 1443G – Obwodnicy Rybna (km 1+427.19 – 1+947.34)

W zakresie opracowania ujęto projekt oznakowania pionowego i poziomego, informacji drogowiskazowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

5. Charakterystyka istniejącej organizacji ruchu.

Projektowana droga zlokalizowana jest w gminie Gniewino. Istniejąca droga powiatowa Nr 1446G Wierzchucino – Czymanowo – Rybno (km 0+000.00 – km 1+427.19) jest drogą o przebiegu południe - północ. Projektowany odcinek zaczyna się od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1438G. W km 0+045 znajduje się skrzyżowanie z linią kolejową jednotorową nr 230 Wejherowo-Garczegorze. W 1992 roku linia została zamknięta dla ruchu pasażerskiego oraz zlikwidowana została trakcja elektryczna, jest to przejazd niestrzeżonym kategorii D. Za przejazdem kolejowym zaczyna się strefa zamieszkania miejscowości Rybno. W stanie istniejącym projektowany odcinek drogi ma szerokość jezdni od 6,0 do 6,5m. Po obu stronach drogi występuje pojedyncza zabudowa jednorodzinna. W km 1+080 znajduje się skrzyżowanie z drogą prowadzącą do m. Gniewino. Jest to wąska droga prowadzona między gęstą zabudową. Odcinek przebudowywany drogi powiatowej nr 1443G Kolkowo – Rybno w od km 1+947.34 do km 3+530.00 ma przebieg południowy wschód - północny zachód. Od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1446G w kierunku zachodnim droga powiatowa nr 1443G przebiega przez teren zabudowany wsi Rybno. Ze względu na uwarunkowania terenowe, wysokościowe oraz zabudowę, przebieg drogi przez wieś poprowadzony jest jako system dróg jednokierunkowych co stanowi utrudnienie w poruszaniu się przez wieś dla jej mieszkańców. W km 1+1960 istniejąca droga przechodzi pod linią napowietrzna 110kV, a w km 2+000 pod linią napowietrzną 400kV. Na dalszym odcinku do km 2+800 istniejący przebieg drogi powiatowej nr 1443G jest bardzo kręty, wąski (szerokość 4-5m) oraz posiada bardzo znaczne spadki podłużne. Pod koniec przebudowywanego odcinka droga prowadzi wzdłuż pojedynczej zabudowy miejscowości Strzebielinek. Inwentaryzację istniejącego oznakowania pionowego i poziomego wykonano w lipcu 2009r. i pokazano na rysunkach nr 2.1, 2.2.

6. Projektowana organizacja ruchu.

Projekt docelowej organizacji ruchu wykonano zgodnie Rozporządzeniem 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. nr 220, poz. 2181) wraz z załącznikami z dnia 23.12.2003r. oraz zgodnie z aktualnym prawem o ruchu drogowym.

Droga powiatowa nr 1446G

Projektowany układ sytuacyjny drogi powiatowej nr 1446G powstał w ścisłym dowiązaniu do istniejącego przebiegu drogi oraz istniejącego zagospodarowania terenu. Poszerzenie prawostronne projektowanej drogi w stosunku do jej istniejącej szerokości wynika z dostosowania parametrów geometrycznych drogi do wymaganych dla tej klasy drogi parametrów technicznych. Ponadto zaprojektowany przebieg drogi ma celu minimalizację kolizji drogi z terenami zainwestowanymi (istniejąca zabudowa oraz ogrodzenia).

Skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1446G z drogą powiatową nr 1438G w km 0+000 zaprojektowano jako małe rondo o średnicy 30m. Zwiększenie kąta przecięcia osi dróg powiatowych 1446G i 1438G (wynoszącego 54°) jest niemożliwe z powodu bliskiego położenia przejazdu kolejowego. Z tego względu dla pojazdów skręcających z drogi powiatowej nr 1446G w kierunku Żelazna zaprojektowano skręt w prawo poza jezdnią ronda wraz z pasem włączania o długości 30m. Na wszystkich wlotach zastosowano wyspy dzielące trójkątne nieprzejezdne.

W km 0+100 oraz 0+185 zaprojektowano zatoki autobusowe.

Na odcinku km 0+061.06 – km 1+075.00 po zachodniej stronie jezdni zaprojektowano przylegający do niej chodnik szerokości 2m. Po wschodniej stronie zaprojektowane zostało pobocze gruntowe szerokości 1,0m.

W km 1+080.62 zaprojektowano skrzyżowanie trzywlotowe, zwykłe z drogą powiatową nr 1443G (stary przebieg).

Na odcinku km 1+087.00 – km 1+427.19 po zachodniej stronie jezdni zaprojektowano chodnik szerokości 2,0, odsunięty od krawędzi jezdni o 6,0 – 8,0m. Po obu stronach jezdni zostało zaprojektowane pobocze gruntowe o szerokości 1m.

Skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1446G z nowym odcinkiem drogi powiatowej nr 1443G (Obwodnica Rybna) w km 1+429.19 zaprojektowano jako małe rondo o średnicy 30m. Na wszystkich wlotach zastosowano wyspy dzielące trójkątne nieprzejezdne oraz przejścia dla pieszych z azylami.

W celu ograniczenia liczby zjazdów z drogi powiatowej nr 1446G w rejonie projektowanego ronda, wzdłuż działek nr 216/3, 216/4 oraz 245/3 zaprojektowano drogę dojazdową szerokości od 4,0 do 5,0m. Umożliwia ona również dojazd do drogi gruntowej zlokalizowanej na działce nr 242/1.

Ze względu na zbyt małą odległość istniejącego skrzyżowania w km 1+366.76 od projektowanego ronda wlot drogi prowadzącej do centrum Rybna został zamknięty i zakończony placem do zawracania. Informacja o zamknięciu drogi w postaci znaku D-4a została umieszczona w obrębie ostatniego skrzyżowania poprzedzającego plac do zawracania.

Nowy przebieg drogi powiatowej nr 1443G (Obwodnica Rybna):

Projektowany układ sytuacyjny nowego odcinka drogi powiatowej nr 1443G powstał na terenach rolnych. Przebieg projektowanej drogi jest zgodny z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru geodezyjnego Rybno w Gminie Gniewino.

Budowa nowego odcinka drogi powiatowej nr 1443G w znacznej mierze ograniczy wielkość ruchu drogowego w obszarze ścisłej zabudowy miejscowości Rybno, dzięki czemu bezpieczeństwo ruchu pieszych i pojazdów ulegnie poprawie.

Po obu stronach jezdni zaprojektowano pobocze gruntowe szerokości 1,0m oraz rowy drogowe.

Droga powiatowa nr 1443G

Przeważający odcinek drogi powiatowej nr 1443G został zaprojektowany w ścisłym dowiązaniu do istniejącego przebiegu drogi oraz istniejącego zagospodarowania terenu. Przesunięcia projektowanej drogi w stosunku do istniejącego przebiegu wynikają z koniecznego dostosowania parametrów geometrycznych drogi do wymaganych dla tej klasy drogi parametrów technicznych oraz z potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1443G z nowym odcinkiem drogi powiatowej nr 1443G (Obwodnica Rybna) w km 1+947.34 zaprojektowano jako małe rondo o średnicy 30m. Na wlotach drogi powiatowej nr 1443G zastosowano wyspy dzielące trójkątne nieprzejezdne. Na wlocie drogi prowadzącej do centrum Rybna zastosowano wyspę dzielącą przejezdną.

Wzdłuż analizowanego odcinka drogi powiatowej nr 1443G (od km 1+947 do 2+389 oraz od km 2+814 do 3+456) zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5m. Konieczne było zastosowanie parametrów technicznych umożliwiających korzystanie z ciągu przez osoby niepełnosprawne, zamieszkujące w Strzebielinku.

Na odcinku od km 2+389 do 2+392 zaprojektowano pobocze utwardzone o szerokości 4,38m.

W miejscowości Strzebielinek zaprojektowano jedenaście miejsc postojowych usytuowanych prostopadle do krawędzi jezdni oraz dwa przystanki autobusowe bez zatok.

W celu uspokojenia ruchu w rejonie zaprojektowanych przejść dla pieszych zastosowano wyspy dzielące nieprzejezdne szerokości 2,0m.

W miejscach, w których może występować ograniczona widoczność spowodowana ukształtowaniem terenu, w miejscach występowania dużej ilości zjazdów i zatok autobusowych oraz przejść dla pieszych wprowadzono ograniczenia prędkości (B-33) oraz zakaz wyprzedzania (B-25).

Szczegółowe rozwiązania projektowanej docelowej organizacji ruchu przedstawiono na rysunkach nr 3.1, 3.2, 3.3.

W projekcie przyjęto oznakowanie poziome białe grubowarstwowe na jezdni. Na rysunku organizacji ruchu pokazano oznakowanie poziome wraz z opisem nazwy linii i długością.

Przyjęto tablice znaków drogowych pionowych, stalowe, ocynkowane z ramką, pokryte folią odblaskową II typu, wielkość tablic średnie, z wyjątkiem ciągu pieszo-rowerowego dla którego przyjęto wielkość tarcz małą. Tablice kierunku i miejscowości – grupa wielkości liter i cyfr V.

Ustawienie tarcz znaków winno być takie, aby zachować odległość krawędzi tarczy od krawędzi jezdni min. 0,5m. W przypadku, gdy znak znajduje się na skarpie rowów należy umieścić dolną krawędź jego tarczy na wysokości 2m. Ponadto ustawienie znaków powinno zostać wykonane zgodnie z aktualnym rozporządzeniem o znakach i sygnałach.

Sporządził:

mgr inż. Wojciech Dejk
upr. Nr POM/0136/POOD/05