

Spis treści:

OPIS TECHNICZNY	3
1. Termin wprowadzenia	4
2. Przedmiot opracowania	4
3. Zakres opracowania	4
4. Podstawa formalno-prawna opracowania	4
5. Stan istniejący	5
6. Stan projektowany	5
7. Rozwiązania projektowe	6
7.1 Organizacja ruchu	6
7.2 Oznakowanie pionowe	6
7.3 Oznakowanie poziome	11
7.4 Analiza skutków	11
8. Uwagi końcowe	11
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	12

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu, pn.:

*Przebudowa drogi powiatowej nr 1717C Czaple – Ryńsk
od km 0+000 do km 6+660*

1. Termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu:

II połowa 2020r.

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla tematu, pn. *Przebudowa drogi powiatowej nr 1717C Czaple – Ryńsk od km 0+000 do km 6+660.*

3. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto organizację ruchu po zrealizowaniu zadania projektowego, pn. *Przebudowa drogi powiatowej nr 1717C Czaple – Ryńsk od km 0+000 do km 6+660.* Do podstawowych celów inwestycji należą:

- aktualizacja oznakowania jezdni drogi powiatowej nr 1717C na odcinku Czaple - Ryńsk,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
- polepszenie warunków ruchowych na drodze,
- podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców nieruchomości zlokalizowanych w pobliżu ulicy.

4. Podstawa formalno-prawna opracowania

- umowa z Zamawiającym
- wizja w terenie wraz z niezbędną inwentaryzacją oznakowania,
- Ustawa "Prawo o ruchu drogowym" z dnia 20 czerwca 1997r. (tj. Dz.U. z 2020 poz. 110),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie „szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem” (tj. Dz. U. z dnia 24 marca 2017 r., poz. 784),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie „szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach” (Dz. U. z 2019, poz. 2311).

5. Stan istniejący

Projektowany odcinek drogi powiatowej nr 1717C znajduje się pomiędzy miejscowościami Czaple oraz Ryńsk. Projektowany odcinek zlokalizowany jest w gminach Płużnica oraz Ryńsk, w powiecie wąbrzeskim, w województwie kujawsko pomorskim. Obszar opracowania obejmuje 6649,25-metrowy odcinek drogi powiatowej nr 1717C od km 0+070,49 w pobliżu skrzyżowania z drogą wojewódzką DW 548 do km 6+649,25 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW551. Otoczenie drogi stanowi zabudowa jednorodzinna oraz grunty rolne. Na odcinku objętym opracowaniem odbywa się głównie ruch pojazdów osobowych, maszyn rolniczych oraz pieszych. Istniejąca jezdnia bitumiczna ma zmienną szerokość około 4,00-5,00 m. W momencie przeprowadzania wizji lokalnej stwierdzono odwodnienie powierzchniowe drogi do pasa zieleni w granicach pasa drogowego.

Na przedmiotowym obszarze występują linie elektroenergetyczne niskiego napięcia. Dodatkowo występuje podziemne uzbrojenie terenu (ciągi telekomunikacyjne, gazowe, wodociągowe, kanalizacyjne). Teren przyległy do drogi stanowią działki zabudowy mieszkaniowej oraz obszary rolnicze.

6. Stan projektowany

W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu. Droga służy do obsługi głównie ruchu samochodów osobowych. W związku z lokalizacją gospodarstw rolnych z drogi objętej opracowaniem korzysta sezonowo również ciężki sprzęt rolniczy. Do projektowania przyjęto klasę techniczną drogi L (Dz. U. z 2015 poz. 124).

Przebieg trasy remontowanego odcinka drogi dostosowano do istniejącego układu drogowego mieszcząc się jednocześnie w pasie drogowym. Planuje się wykonać poszerzenie istniejącej jezdni do 5,50 m z miejscowymi poszerzeniami do szerokości 5,90 m na niektórych łukach poziomych. Konstrukcja istniejącej jezdni również zostanie wzmocniona i wykonana zostanie nowa nawierzchnia z betonu asfaltowego. Planowana wymiana konstrukcji przyległych do jezdni poboczy o szerokości 0,75 m umożliwi sprawniejsze odprowadzenie wody opadowej i roztopowej. Dodatkowo na niektórych odcinkach drogi zaprojektowano chodniki dla pieszych, które bez wątpienia wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych. Zaprojektowano również 6 przystanków autobusowych dwustronnych, co również wpłynie pozytywnie na

bezpieczeństwo uczestników ruchu. W ramach opracowania zostaną wykonane również zjazdy indywidualne do nieruchomości oraz pola rolne, a także wymieniona zostanie konstrukcja nawierzchni na skrzyżowaniach z drogami publicznymi krzyżującymi się z projektowaną drogą. Spadki podłużne i poprzeczne zjazdów dopasowano do istniejącej niwelety drogi gminnej. Na odcinkach prostych zaprojektowano spadek poprzeczny daszkowy o wartości 2%. Na łukach poziomych zaprojektowano głównie spadki jednostronne o wartości od 2% do 5%. Spadki podłużne są zmienne i zostaną dopasowane do istniejącej infrastruktury.

7. Rozwiązania projektowe

7.1. Organizacja ruchu

Niniejszy projekt określa sposób wykonania projektowanej organizacji ruchu. Na projektowanym odcinku drogi obowiązują standardowe ograniczenia prędkości na terenie zabudowanym oraz poza terenem zabudowanym opisane w przepisach ruchu drogowego. Dodatkowo w miejscowości Ryńsk, od km 5+930 do km 6+110 obowiązuje miejscowe ograniczenie prędkości do 30km/h związane z występowaniem ostrego zakrętu o kącie zwrotu 95°.

Stała organizacja ruchu przyjęta w niniejszym opracowaniu pozwoli po zrealizowaniu przebudowy drogi na prawidłowe funkcjonowanie ruchu kołowego. Szczegółowe rozwiązanie organizacji przedstawiono w części rysunkowej.

7.2. Oznakowanie pionowe

Celem nadrzędnym wprowadzenia oznakowania pionowego jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz maksymalnej płynności ruchu.

Projektuje się ustawienie znaków odblaskowych rozmiaru średniego, zamocowanych na słupkach stalowych ocynkowanych. Znaki (najbliżej skrajny punkt) należy umieścić w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni na drogach z poboczymi gruntowymi. Wysokość umieszczenia znaków (najniżej położonego punktu) powinna wynosić minimum 2,0 m powyżej poziomu krawędzi jezdni.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną.. Rozmieszczenie projektowanego oznakowania pionowego oraz wykaz istniejących i projektowanych znaków oraz znaków przeznaczonych do likwidacji przedstawiono w Tab. 1 oraz na rysunkach pt.: *Projekt stałej organizacji ruchu*(Rys. 2.1-Rys. 2.14).

Tab. 1 Zestawienie stanu oznakowania pionowego

Lp	Znak	Stan	Kilometraż	Strona	Rodzaj słupka	Uwagi
1.	A-7	Istniejący	0+070	Lewa	Zwykły	
2.	A-3 i T-4	Istniejący	0+660	Prawa	Zwykły	
3.	A-3 i T-3	Istniejący	0+705	Lewa	Zwykły	
4.	F-3b	Projektowany	0+801	Prawa	Zwykły	„Gmina Ryńsk”
5.	F-3b	Projektowany	0+809	Lewa	Zwykły	„Gmina Płużnica”
6.	E-17a	Istniejący	0+835	Prawa	Zwykły	
7.	E-18a	Istniejący	0+835	Lewa	Zwykły	
8.	D-15	Projektowany	1+507	Lewa	Zwykły	
8.	D-15	Projektowany	1+517	Prawa	Zwykły	
10.	A-3 i T-3	Istniejący	1+535	Prawa	Zwykły	
11.	A-3 i T-4	Istniejący	1+565	Lewa	Zwykły	
12.	A-3 i T-4	Istniejący	2+055	Prawa	Zwykły	
13.	A-3 i T-3	Istniejący	2+085	Lewa	Zwykły	
14.	A-7	Projektowany	2+348	Lewa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej
15.	D-42	Projektowany	2+365	Prawa	Zwykły	
16.	D-42	Likwidacja	2+370	Prawa	Zwykły	
17.	D-43	Istniejący	2+370	Lewa	Zwykły	
18.	D-1	Istniejący	2+557	Prawa	Zwykły	
19.	A-7	Istniejący	2+590	Lewa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej

Lp	Znak	Stan	Kilometraż	Strona	Rodzaj słupka	Uwagi
20.	D-1	Istniejący	2+635	Lewa	Zwykły	
21.	D-1	Istniejący	2+680	Prawa	Zwykły	
22.	A-17	Istniejący	2+690	Prawa	Zwykły	
23.	A-7	Istniejący	2+717	Prawa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej
24.	D-6	Projektowany	2+746	Prawa	Zwykły	Z lampą oświetleniową fotowoltaiczną
25.	D-15	Projektowany	2+746	Lewa	Zwykły	
26.	D-6	Projektowany	2+751	Lewa	Zwykły	Z lampą oświetleniową fotowoltaiczną
27.	D-15	Projektowany	2+751	Prawa	Zwykły	
28.	D-1	Istniejący	2+758	Lewa	Zwykły	
29.	B-36	Likwidacja	2+762	Prawa	Zwykły	
30.	D-18	Projektowany	2+780	Prawa	Zwykły	
31.	B-36	Projektowany	2+785	Lewa	Zwykły	
32.	D-18 i T-3a	Projektowany	2+826	Prawa	Zwykły	
33.	B-42	Likwidacja	2+855	Prawa	Zwykły	
34.	B-36	Istniejący	2+855	Lewa	Zwykły	
35.	A-3 i T-3	Projektowany	3+035	Prawa	Zwykły	
36.	A-3 i T-4	Istniejący	3+035	Lewa	Zwykły	
37.	A-6b	Istniejący	3+445	Prawa	Zwykły	
38.	D-43	Istniejący	3+450	Prawa	Zwykły	
39.	D-42	Istniejący	3+450	Lewa	Zwykły	
40.	D-15	Projektowany	3+532	Lewa	Zwykły	
41.	D-15	Istniejący	3+545	Prawa	Zwykły	
42.	B-20	Istniejący	3+675	Prawa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej

Lp	Znak	Stan	Kilometraż	Strona	Rodzaj słupka	Uwagi
43.	E-17a i E-18a	Istniejący	3+700	Prawa	Zwykły	Koniec miejscowości Przydwórz i początek miejscowości Trzciano
44.	E-17a i E-18a	Istniejący	3+700	Lewa	Zwykły	Koniec miejscowości Trzciano i początek miejscowości Przydwórz
45.	A-6c	Istniejący	3+757	Lewa	Zwykły	
46.	A-6c	Istniejący	3+985	Prawa	Zwykły	
47.	D-15	Projektowany	4+050	Lewa	Zwykły	
48.	D-15	Projektowany	4+069	Prawa	Zwykły	
49.	B-18	Likwidacja	4+140	Lewa	Zwykły	„18t”
50.	A-7	Projektowany	4+160	Lewa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej
51.	E-4	Istniejący	4+165	Lewa	Zwykły	„Sosnówka 1”
52.	A-6b	Istniejący	4+360	Lewa	Zwykły	
53.	A-11 i T-2 i B-33	Likwidacja	4+550	Prawa	Zwykły	
54.	D-15	Projektowany	4+664	Lewa	Zwykły	
55.	D-15	Projektowany	4+674	Prawa	Zwykły	
56.	E-18a	Istniejący	4+785	Prawa	Zwykły	„Trzciano”
57.	E-17a	Istniejący	4+785	Lewa	Zwykły	„Trzciano”
58.	A-11 i T-2 i B-33	Likwidacja	5+650	Lewa	Zwykły	
59.	A-7	Projektowany	5+815	Prawa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej
60.	A-2	Likwidacja	5+850	Prawa	Zwykły	
61.	E-17a	Istniejący	5+870	Prawa	Zwykły	„Ryńsk”
62.	E-18a	Istniejący	5+870	Lewa	Zwykły	„Ryńsk”
63.	D-42	Projektowany	5+920	Prawa	Zwykły	
64.	D-43 i B-34	Projektowany	5+920	Lewa	Zwykły	B-34 30 km/h

Lp	Znak	Stan	Kilometraż	Strona	Rodzaj słupka	Uwagi
65.	B-33	Projektowany	5+930	Prawa	Zwykły	30 km/h
66.	D-15	Projektowany	5+947	Lewa	Zwykły	
67.	D-6	Projektowany	5+949	Prawa	Zwykły	Z lampą oświetleniową fotowoltaiczną
68.	D-6	Projektowany	5+955	Lewa	Zwykły	Z lampą oświetleniową fotowoltaiczną
69.	D-15	Projektowany	5+957	Prawa	Zwykły	
70.	D-1 i T-6	Projektowany	6+010	Prawa	Zwykły	
71.	U-3d	Istniejący	6+040	Prawa	Zwykły	
72.	A-7	Projektowany	6+070	Prawa	Zwykły	Na drodze podporządkowanej
73.	U-3c	Istniejący	6+075	Prawa	Zwykły	
74.	B-34	Projektowany	6+110	Prawa	Zwykły	
75.	D-1+T-6	Projektowany	6+110	Lewa	Zwykły	
76.	B-33	Projektowany	6+130	Lewa	Zwykły	
77.	A-1	Likwidacja	6+230	Lewa	Zwykły	
78.	D-1	Projektowany	6+320	Prawa	Zwykły	
79.	D-1	Projektowany	6+400	Lewa	Zwykły	
80.	A-7	Likwidacja	6+575	Prawa	Zwykły	
81.	E-2a	Istniejący	6+608	Prawa	Zwykły	w lewo kierunek Wąbrzeźno DW 551, w prawo kierunek Chełmża DW 551
82.	A-7	Projektowany	6+635	Prawa	Zwykły	
83.	B-18	Likwidacja	6+640	Lewa	Zwykły	„18t”

7.3 Oznakowanie poziome

Wykaz zastosowanego oznakowania poziomego na przebudowywanej drodze przedstawiono w tabeli poniżej. Rozmieszczenie zastosowanego oznakowania poziomego przedstawiono na rysunkach pt: *Projekt stałej organizacji ruchu* (Rys. 2.1-Rys. 2.14).

Oznakowanie poziome	Symbol	Ilość [mb]	m ² /mb	Powierzchnia [m ²]
Znaki poprzeczne				
Przejście dla pieszych	P-10	8	0,5*5	20,00
Zatoka autobusowa	P-17	240	0,14	33,60
Linia krawędziowa ciągła wąska	P-7d		0,12	928,00
Linia krawędziowa przerywana wąska	P-7c		0,5*0,12	231,40
Całkowita powierzchnia oznakowania:				1213 m²

7.4 Analiza skutków

Wprowadzenie przedmiotowej stałej organizacji ruchu ma na celu zwiększyć bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych oraz podnieść komfort i jakość życia mieszkańców nieruchomości zlokalizowanych w pobliżu drogi.

Wprowadzenie znaku zakazu B-33 (30 km/h) ma za zadanie zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu na niebezpiecznym skrzyżowaniu w miejscowości Ryńsk. Znaki D-6 wraz z lampą oświetleniową fotowoltaiczną oraz oznakowaniem poziomym P-10 mają za zadanie zwiększyć widoczność przejść dla pieszych. Znaki D-15 wraz z oznakowaniem poziomym P-17 mają za zadanie usprawnienie ruchu autobusów komunikacji miejskiej oraz zwiększenie bezpieczeństwa pieszych w pobliżu przystanków autobusowych.

8. Uwagi końcowe

Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami - przestrzegając ustaleń planu stałej organizacji ruchu.

Zmiany w stosunku do przyjętych rozwiązań należy uzgodnić z projektantem oraz nadzorem technicznym instytucji uzgadniających.

Oznakowanie pionowe oraz poziome należy wykonać przy udziale właściwego terytorialnie zarządu drogi. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: II połowa 2020 roku.

Opracował:
inż. Adam Zalewski

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

do projektu stałej organizacji ruchu, pn.:

*Przebudowa drogi powiatowej nr 1717C Czaple – Ryńsk
od km 0+000 do km 6+660*

Wykaz rysunków:

Rys. 1. Plan orientacyjny (skala 1:25000)

Rys.2.1-2.14 Projekt stałej organizacji ruchu (skala 1:500)