

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:

„ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ W PIASECZNI KOL. BIELE”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano w firmie „ROADS” Biura Projektowe i Wykonawstwo – Marcin Paweł Parzych 07-402 Lelis; Durlasy 22, na zlecenie Gminy Kadzidło, ul. Targowa 4, 07-420 Kadzidło.

Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Gmina Kadzidło, pełniąca rolę zarządcy przedmiotowej drogi gminnej.

Podstawa opracowania:

- [1] Umowa Inwestorem,
- [2] Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- [3] Projekt budowlany przebudowy przedmiotowej drogi,
- [4] Uzgodnienia z Zarządcą drogi,
- [5] Inwentaryzacja stanu istniejącego,
- [6] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane,
- [7] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- [8] Rozporządzenie M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- [9] Rozporządzenie M.I. 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,
- [10] obowiązujące przepisy, wytyczne i normy.

II. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej przebudowy drogi gminnej w Piaseczni kol. Biele (klasy D) o nawierzchni żwirowo-gruntowej o łącznej długości 818,00 m.

III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania drogi gminnej.

Stała organizacja ruchu zawiera oznakowanie pionowe przedmiotowej drogi.

Zakres przebudowy - przebudowa drogi gminnej w lokalizacji: 0+000 – 0+818,00 w obrębie miejscowości Piasecznia, gmina Kadzidło, powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

1. Geometria

W chwili obecnej istniejący odcinek drogi gminnej posiada nawierzchnie gruntowo - żwirową szerokości zmiennej od 3,50 m do 4,50 m.

Obecnie droga służy obsłudze komunikacyjnej rozproszonej zabudowy typu wiejskiego. Jednocześnie zapewnia dojazd do pól uprawnych i łąk zlokalizowanych wzdłuż drogi.

Istniejąca szerokość drogi oraz istniejący stan nawierzchni nie pozwala na bezpieczne użytkowanie drogi przez pieszych oraz wolnobieżnych pojazdów mechanicznych (ciągniki, maszyny rolnicze). Również ze względu na duże obciążenia od maszyn rolniczych, konstrukcja drogi ulega degradacji.

Nawierzchnia żwirowa/gruntowa posiada niedostateczną nośność dla przeniesienia istniejącego obciążenia ruchem, nie ma właściwego profilu poprzecznego i podłużnego co utrudnia odwodnienie korony drogi i obniża komfort przejazdu. Stan nawierzchni wymaga częstych prac utrzymaniowych, tj. profilowania poprzecznego i podłużnego. Na drodze nie występuje oznakowanie pionowe ani poziome.

Przebudowa drogi wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo oraz komfort jazdy.

Pas drogowy po za ist. jezdnią i poboczami pokryty jest pospolitą roślinnością nie podlegającą ochronie, typu krzaki i drzewa. Istniejąca roślinność częściowo koliduje z proj. obiektami drogowymi i zostanie usunięta.

2. Istniejąca organizacja ruchu

Droga znajduje się wśród rzadkiej zabudowy typu wiejskiego. Natężenie ruchu bardzo małe. Ruch lokalny z przewagą samochodów osobowych oraz sprzętu rolniczego.

Brak oznakowania pionowego i poziomego na przedmiotowej drodze gminnej.

V. PROJEKTOWANY ZAKRES PRZEBUDOWY DROGI

Przebudowa drogi będzie obejmowała:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- budowę zjazdów bitumicznych i z kruszywa,
- wykonanie poboczy z kruszywa,
- wycinka drzew i krzaków,
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni bitumicznej jezdni oraz nawierzchni z płyt betonowych
- odtworzenie istniejących rowów drogowych i muld trawiastych,
- ustawienie oznakowania pionowego.

Parametry proj. drogi:

- klasa drogi: D (dojazdowa)
- prędkość projektowa V_p : 50 km/h
- kategoria obciążenia ruchem – KR 1
- liczba jezdni \times ilość pasów ruchu - 1 \times 2
- szerokość korony drogi: zmienna wg PZT
- szerokość jezdni: 4,50 m;
- spadek poprzeczny na jezdni: - daszkowy 2% lub jednostronny wg PZT
- szerokość poboczy z kruszywa: 1 m
- spadek poprzeczny poboczy z kruszywa: 6%
- szerokość zjazdów z kruszywa i zjazdów bitumicznych: zmienna wg PZT,

VI. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

1. Projektowane oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Zaprojektowano znaki pionowe wg rys. nr 2.1-2.2.

Do oznakowania pionowego należy zastosować tablice znaków o wielkości średniej z folią odblaskową typu „2”. Tablice znaków należy umieścić na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm.

Ruch pojazdów będzie odbywał się w obu kierunkach. Natężenie ruchu bardzo małe. Ruch lokalny z przewagą samochodów osobowych oraz sprzętu rolniczego.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Ilość	Nazwa	Treść
1	A-3	
1	A-4	
1	A-30	
3	B-33	
1	B-34	
1	B-42	
2	T-4	
1	T	Koniec nawierzchni bitumicznej
11	SUMA	

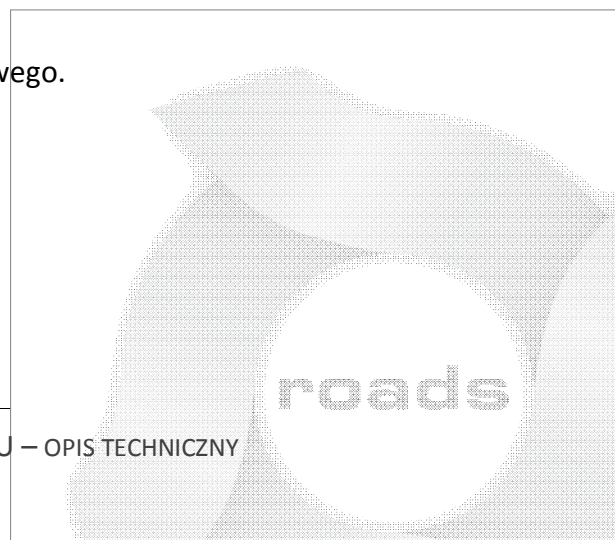
- Słupki ocynkowane Ø6 cm: **8szt.**

b) Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie projektuje się elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

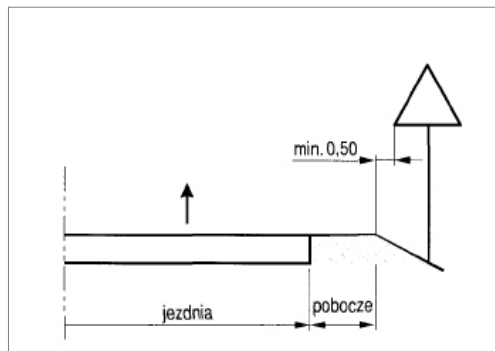
c) Oznakowanie poziome

Nie projektuje się oznakowania poziomego.

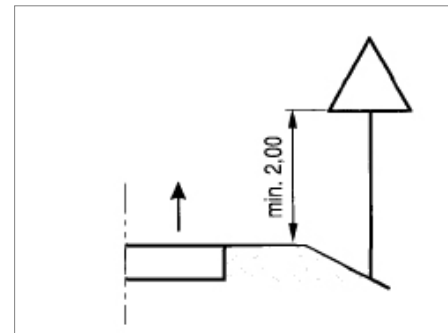


2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

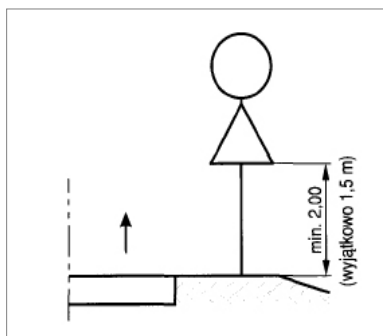
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



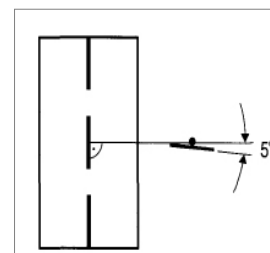
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku

VII. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu przebudowy przedmiotowej drogi. Szacunkowy termin to kwiecień 2017 r.

PROJEKTANT:
mgr inż. Marcin Paweł Parzych

roads