

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:
„PRZEBUDOWA ULICY MYŚLIWSKIEJ, DOKTORA PSARSKIEGO I POZIOMKOWEJ W KADZIDŁE”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano w firmie „ROADS” Projektowanie Dróg – Marcin Parzych 07-402 Lelis; Durlasy 22, na zlecenie Gminy Kadzidło, ul. Targowa 4, 07-420 Kadzidło.

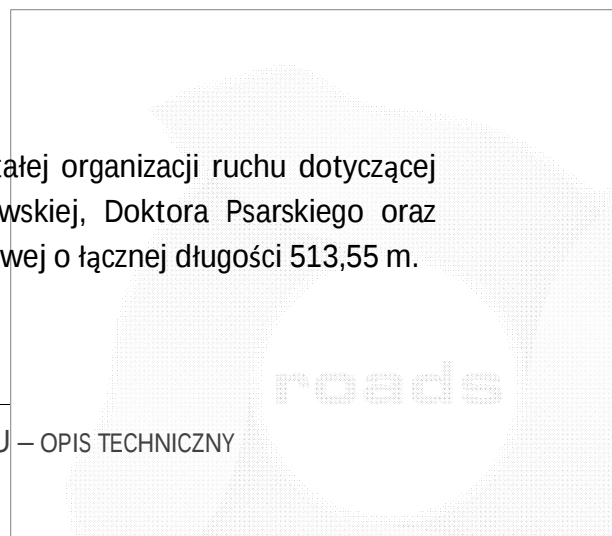
Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Wójt Gminy Kadzidło, pełniący rolę zarządcy przedmiotowych dróg gminnych – ulic: Myśliwskiej, Doktora Psarskiego oraz Poziomkowej.

Podstawa opracowania:

- [1] Umowa Inwestorem,
- [2] Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- [3] Projekt budowlany przebudowy przedmiotowych ulic,
- [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 dróg gminnych (klasy D) tj. ulic: Myśliwskiej, Doktora Psarskiego oraz Poziomkowej w Kadzidło o nawierzchni zwirowo-gruntowej o łącznej długości 513,55 m.



III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania ulic objętych opracowaniem.

Stała organizacja ruchu zawiera oznakowanie pionowe przedmiotowych ulic.

Zakres przebudowy - przebudowa ulicy Myśliwskiej w lokalizacji: 0+000 – 0+165,65, Doktora Psarskiego w lokalizacji: 0+000 – 0+171,50 oraz Poziomkowej w lokalizacji: 0+000 – 0+176,40 w Kadzidle, gmina Kadzidło, powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

1. Geometria

W chwili obecnej istniejące odcinki ulic objętych opracowaniem posiadają nawierzchnie gruntowo - żwirową szerokości zmiennej od 3,50 m do 4,50 m.

Obecnie droga służy obsłudze komunikacyjnej rozproszonej zabudowy jednorodzinnej. Jednocześnie zapewnia dojście pieszych do w/w zabudowań.

Istniejąca szerokość ulic oraz istniejący stan nawierzchni nie pozwala na bezpieczne użytkowanie drogi przez pieszych oraz pojazdy mechaniczne.

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.

W ulicy Doktora Psarskiego w km od 0+000,00 do 0+010,00 występuje jezdnia o nawierzchni bitumicznej (szerokość 5,00 m) stanowiąca włączenie do ulicy Prusa (skrzyżowanie proste). Po za obszarem skrzyżowania, na ulicach objętych opracowaniem brak oznakowania pionowego.

Przebudowa ulic wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo oraz komfort jazdy.

Pas drogowy po za istn. jezdnią i pobocznymi nie jest pokryty pospolitą roślinnością typu krzaki i drzewa. Nie stwierdzono kolizji projektowanego zagospodarowania z elementami uzbrojenia technicznego. W przypadku ulicy Poziomkowej występują lokalne zbliżenia napowietrznych słupów energetycznych do pobocza projektowanej ulicy jednakże zachowana jest skrajnia pozioma i nie ma potrzeby stosowania elementów zabezpieczających oraz szczególnego oznakowania pionowego.

Orientacyjną lokalizację istniejącej ulic oraz powiązanie z innymi drogami przedstawiono na rysunku PLAN ORIENTACYJNY (rys. nr 1).

2. Istniejąca organizacja ruchu

Droga znajduje się wśród rzadkiej zabudowy jednorodzinnej. Natężenie ruchu bardzo małe. Ruch lokalny z przewagą samochodów osobowych. Ruch pieszych w jednym poziomie z pojazdami mechanicznymi.

Brak oznakowania pionowego i poziomego na przedmiotowych ulicach za wyjątkiem skrzyżowań – włączyć w ulicę Prusa.

V. PROJEKTOWANY ZAKRES ROZBUDOWY DROGI

Przebudowa ulic będzie obejmowała:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- budowę zjazdów z kruszywa,
- wykonanie poboczy z kruszywa,
- 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: od 5,50 m do 6,00 m;
- spadek poprzeczny na jezdni: - daszkowy 2% lub jednostronny wg PZT
- szerokość poboczy z kruszywa: 1 m
- spadek poprzeczny poboczy z kruszywa: 4%
- szerokość zjazdów z kruszywa: 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 – Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania.

Do oznakowania pionowego należy zastosować tablice znaków o wielkości średniej z folią odbłaskową 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
2	A-7	
1	A-30	
4	D-1	
3	T-6a	
1	T	Zmiana nawierzchni jezdni
11	SUMA	

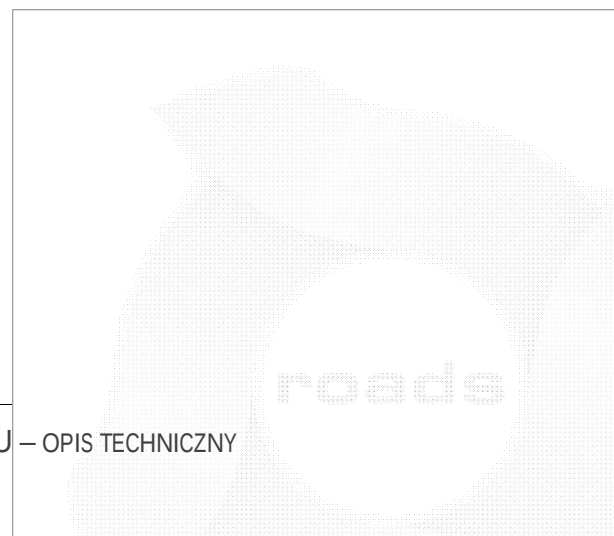
- Słupki ocynkowane Ø6 cm: 7 szt.

b) Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie projektuje się elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

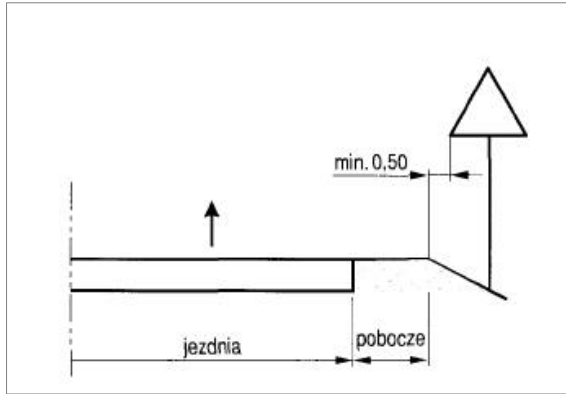
c) Oznakowanie poziome

Nie projektuje się oznakowania poziomego.

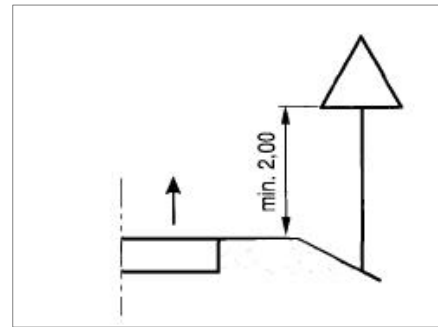


2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

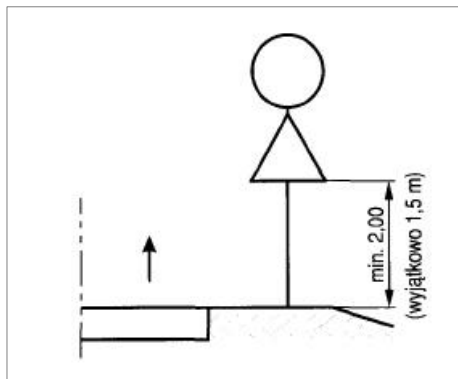
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



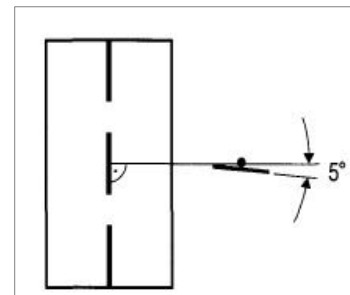
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



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 IV kwartał 2018 r.

PROJEKTANT:
mgr inż. Marcin Paweł Parzych