

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA: „PRZEBUDOWA DROGI W GOLANCE KOL. ZAGÓRZE”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

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 (klasy D) w Golance kol. Zagórze o nawierzchni żwirowo-gruntowej o łącznej długości 819,37 m.

III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania drogi gminnej. Stała organizacja ruchu zawiera oznakowanie pionowe.

Zakres przebudowy drogi gminnej w lokalizacji: 0+000 – 0+819,37 w obrębie miejscowości Golanka kol. Zagórze, gmina Kadzidło, powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

1. Geometria

Obecnie droga objęta zamierzeniem inwestycyjnym służy obsłudze komunikacyjnej rozproszonej zabudowy typu wiejskiego. Jednocześnie zapewnia połączenie komunikacyjne do drogi powiatowej Nr 2587W Golanka – Krobia - Jazgarka oraz dojazd do pól uprawnych, łąk zlokalizowanych wzdłuż drogi.

Przedmiotowa droga nie posiada nadanego numeru drogi publicznej. Szerokość istniejącego pasa 6 m. Szerokość jezdni żwirowo-gruntowej zmienna 3,50m – 4,50 m. Nie występuje oznakowanie pionowe.

Istniejąca szerokość jezdni i stan nawierzchni żwirowej/gruntowej nie pozwala na bezpieczne użytkowanie drogi. Szerokość jezdni jest zbyt wąska na wykonywanie bezpiecznych manewrów wymijania. Również ze względu na duże obciążenia od maszyn rolniczych, konstrukcja nawierzchni 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.

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

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 ROZBUDOWY DROGI

Przebudowa drogi gminnej będzie obejmowała:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- wykonanie poboczy z kruszywa,
- ustawienie oznakowania pionowego.

Parametry proj. drogi:

- klasa drogi: D (dojazdowa)
- prędkość projektowa V_p : 30 km/h
- kategoria obciążenia ruchem – KR 1
- liczba jezdni \times ilość pasów ruchu - 1 \times 2
- szerokość jezdni: 4,50 m;
- spadek poprzeczny na jezdni: - daszkowy 2% lub jednostronny wg PZT
- szerokość poboczy z kruszywa: 0,50 m
- spadek poprzeczny poboczy z kruszywa: 6%

VI. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

1. Projektowane oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Zaprojektowano znaki pionowe wg rys. nr 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. Ze względu na niewielką szerokość jezdni zastosowano ograniczenie prędkości do 40 km/h na całym odcinku drogi

| ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO | | |
|--|-------|-------|
| Ilość | Nazwa | Treść |
| 1 | A-1 | |
| 1 | A-3 | |
| 1 | A-4 | |
| 2 | A-7 | |

| | | |
|----|------|--------------------------------|
| 1 | A-30 | |
| 2 | B-33 | 40 |
| 1 | T | Koniec nawierzchni bitumicznej |
| 1 | T-1 | 150 m |
| 2 | T-4 | 3 |
| 12 | SUMA | |

- Słupki ocynkowane Ø6 cm: 8 szt.

b) Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

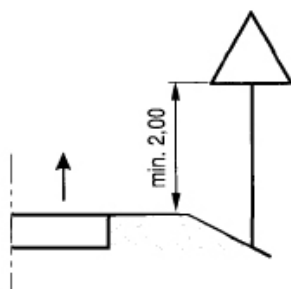
brak

c) Oznakowanie poziome

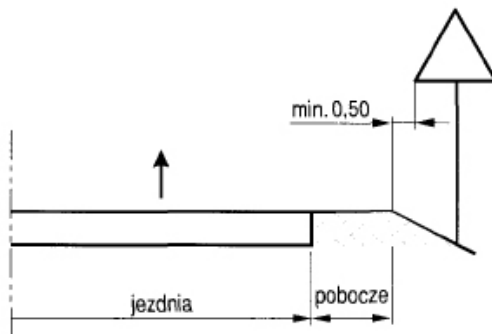
brak

2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

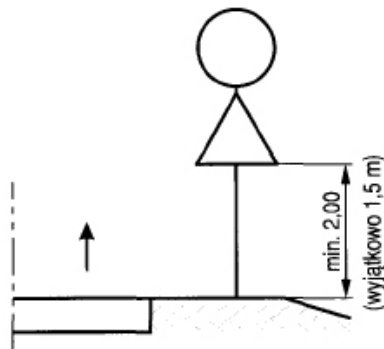
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



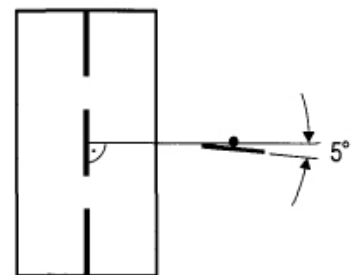
Rysunek 1: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 2: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



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 maj 2019 r.

PROJEKTANT:
mgr inż. Marcin Paweł Parzych