

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:

„BUDOWA ULICY SPORTOWEJ W DYLEWIE ”

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 przedmiotowego odcinka drogi gminnej.

Podstawa opracowania:

- [1] Umowa Inwestorem,
- [2] Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- [3] Szkic pobrany z zasobów GDDKiA w skali 1:1000
- [4] Projekt budowlany rozbudowy przedmiotowego odcinka drogi,
- [5] Uzgodnienia z Zarządcą drogi,
- [6] Inwentaryzacja stanu istniejącego,
- [7] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane,
- [8] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- [9] Rozporządzenie M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- [10] 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,
- [11] obowiązujące przepisy, wytyczne i normy.

II. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu na włączeniu drogi gminnej ul. Sportowej w msc. Dylewo do drogi krajowej nr 53 Olsztyn - Ostrołęka (w km 111+208 drogi krajowej)

III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania włączenia drogi gminnej ul. Sportowej w msc. Dylewo do drogi krajowej nr 53 Olsztyn – Ostrołęka.

Stała organizacja ruchu zawiera oznakowanie pionowe i poziome.

Zakres opracowanie:

- Stała organizacja ruchu na skrzyżowaniu drogi gminnej ulicy Sportowej z drogą krajową nr 53 Olsztyn – Ostrołęka

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej zlokalizowany jest na terenie gminy Kadzidło, powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

1. Geometria

Przedsięwzięcie obejmuje budowę odcinka drogi gminnej o przekroju szlakuowym (bezkrawężnikowym) o łącznej długości 979,50 m.

Droga gminna ul. Sportowa posiada ist. nawierzchnię żwirową o zmiennej szerokości 3,00m – 4,00 m z obustronnymi poboczami gruntowymi,

Odwodnienie ca całej długość drogi odbywa się powierzchniowo poprzez spływ wód w tereny przyległe.

Obecnie odcinki dróg objęte zamierzeniem inwestycyjnym służą obsłudze komunikacyjnej rozproszonej zabudowy typu wiejskiego. Jednocześnie zapewniają połączenie komunikacyjne do drogi powiatowej Nr 2534W Dylewo – Obierwia oraz drogi krajowej nr 53 Olsztyn – Ostrołęka, a także dojazd do pól uprawnych, łąk wzdłuż drogi. Szerokość drogi krajowej nr 53 wynosi 6 m.

2. Istniejąca organizacja ruchu

Przedmiotowa droga gminna znajduje się wśród rzadkiej zabudowy typu wiejskiego. Natężenie ruchu bardzo małe. Ruch lokalny, głównie samochody oraz pojazdy rolnicze. Ruch odbywa się w obu kierunkach.

Obecnie na odcinku drogi gminnej nie występuje oznakowanie pionowe i oznakowanie poziome

Na drodze krajowej nr 53 według pomiaru ruchu drogowego wykonanego w 2015 r. średni dobowy ruch drogowy pojazdów samochodowych ogółem wynosi 8840 poj/dobę, a jego struktura przedstawia się następująco:

▪ motocykle	35
▪ sam. osob. mikrobusy	7198
▪ lekkie sam. ciężarowe dost.	650
▪ sam. ciężarowe bez przyczep	260
▪ sam. ciężarowe z przyczepami	591
▪ autobusy	101
▪ ciągniki	5

V. PROJEKTOWANY ZAKRES ROZBUDOWY DRÓG

Budowa odcinka drogi będzie obejmować:

- budowę nawierzchni bitumicznej o szerokości 5 m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1 m,
- budowę zjazdów indywidualnych z kruszywa naturalnego,
- budowę zjazdów publicznych oraz dróg dojazdowych o nawierzchni jak drogi głównej i szerokości zgodnie z projektem zagospodarowania terenu,
- ustawienie oznakowania pionowego i wymalowanie oznakowania poziomego na drodze gminnej oraz na skrzyżowaniach z drogą powiatową 2534W Dylewo – Obierwia oraz drogą krajową nr 53 Olsztyn – Ostrołęka.

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: od 7,00 m
- szerokość jezdni bitumicznej 5,0 m. – ul. Sportowa
- 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 oraz 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 NA WŁĄCZENIU DROGI GMINNEJ DO DROGI KRAJOWEJ		
Ilość	Nazwa	Treść
1	A-6b	
1	A-6c	
2	A-7	
2	T-1	200 m
6	SUMA	

- Słupki ocynkowane $\varnothing 6$ cm: **4 szt.**

b) Oznakowanie poziome

Na skrzyżowaniu z drogą krajową:

Oznakowanie projektowane:

Nazwa znaku	j.m.	Ilość [m, m ²]	przelicznik m na m ²	Powierzchnia [m ²]
P-1e	m	15	0,12	1,8
P-4	m	60	0,24	14,4
P-13	m	12	0,2625	3,15
P-6	m	100	0,08	8
P-7d	m	107,3	0,12	12,88
RAZEM:				40,23 m ²

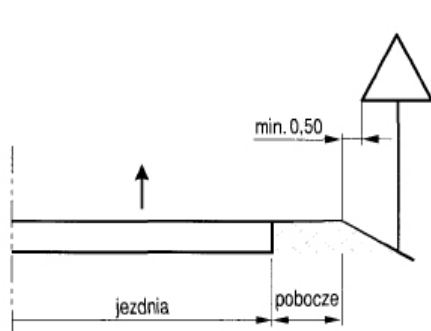
Oznakowanie istniejące do usunięcia:

Nazwa znaku	j.m.	Ilość [m, m ²]	przelicznik m na m ²	Powierzchnia [m ²]
P-1a	m	155	0,04	6,2
P-7c	m	110	0,06	6,6
RAZEM:				12,8 m ²

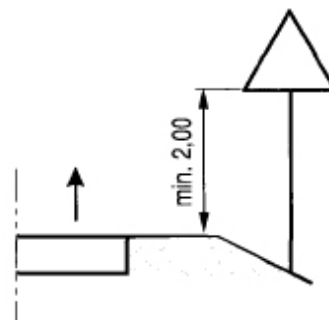
Projektowane oznakowanie poziome wykonać, jako grubowarstwowe farbą chemoutwardzalną koloru białego.

2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

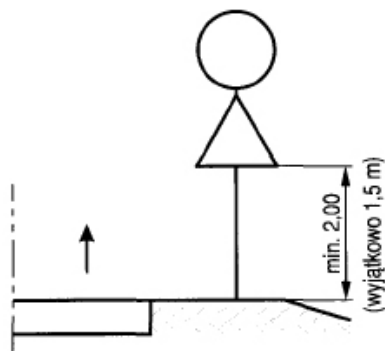
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



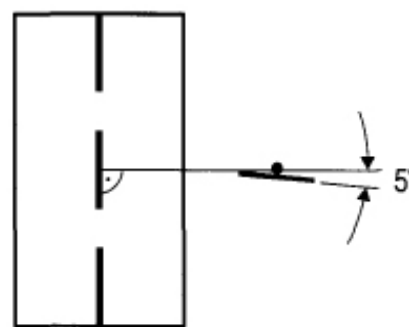
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



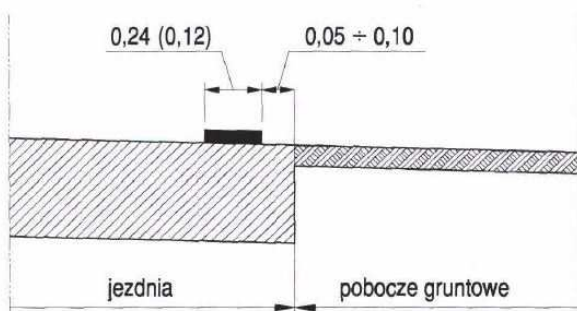
Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku



Rysunek 5: Usytuowanie linii krawędziowej na jezdni z poboczem gruntowym

VII. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu budowy przedmiotowego odcinka drogi. Szacunkowy termin realizacji do końca roku 2018 r.

PROJEKTANT:
mgr inż. Marcin Paweł Parzych