

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA: „PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MSC. ŁĘG PRZEDMIEJSKI KOL. CHRUSTY”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano w firmie „ROADS” Biura Projektowe i Wykonawstwo – Marcin Paweł Parzych 07-402 Lelis; Durlasy 22, na zlecenie Gminy Lelis, ul. Szkolna 37, 07-402 Lelis.

Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Gmina Lelis pełniąca rolę zarządcy przedmiotowej drogi.

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 wewnętrznej w msc. Łęg Przedmiejski kol. Chrusty, Gmina Lelis, pow. ostrołęcki, woj. mazowieckie.

III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania drogi gminnej oraz skrzyżowania tejże drogi z drogą powiatową nr 2539W.

Stała organizacja ruchu zawiera oznakowanie pionowe oraz oznakowanie poziome.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

1. Geometria

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej o łącznej długości odcinków 637,30 m. W chwili obecnej istniejące odcinki drogi gminnej posiadają nawierzchnie żwirowo-gruntową o zmiennej szerokości od 2,50 m do 4 m. Obecnie droga służy obsłudze komunikacyjnej zwartej 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 nie posiada odpowiedniego profilu poprzecznego i podłużnego co utrudnia jej sprawne odwodnienie.

Przebudowa drogi oraz zastosowanie oznakowania pionowego wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo oraz komfort jazdy.

2. Istniejąca organizacja ruchu

Na przedmiotowej drodze nie występuje oznakowanie poziome oraz pionowe. Na jezdni drogi powiatowej nr 2539W w obrębie proj. włączenia drogi gminnej, występuje oznakowanie poziome w postaci linii krawędziowych oraz osiowych (wg **rys. nr 2**).

V. PROJEKTOWANY ZAKRES BUDOWY DROGI GMINNEJ

Projektowaną drogę wewnętrzną podzielono na odcinki: a-b (km 0+000,00 – 0+474,00); c-d (km 0+000,00 – 0+060,00); e-f (km 0+000,00 – 0+055,30) i g-h (km 0+000,00 – 0+050,00).

Przebudowa drogi będzie polegała na wykonaniu jezdni bitumicznej o zmiennej szerokości (od 3,50 m do 5,00 m) wg geometrii przedstawionej na projekcie zagospodarowania terenu. Dodatkowo wzdłuż jezdni przewidziano wykonanie poboczy obustronnych z kruszywa o szerokości 0,50 m. Do wszystkich działek niezabudowanych zaprojektowano zjazdy o nawierzchni z kruszywa; do działek zabudowanych zjazdy bitumiczne. Połączenie jezdni zjazdów z jezdnią główną skosami o wartości 1:1.

Parametry proj. drogi:

- klasa techniczna drogi – niesklasyfikowana (droga wewnętrzna)
- kategoria obciążenia ruchem – KR 1
- prędkość projektowa – 30 i 50 km/h
- liczba jezdni × ilość pasów ruchu - 1×1
- szerokość jezdni – zmienna od 3,50 m do 5,00 m
- szerokość poboczy – 0,50 m
- korona drogi – zmienna wg PZT
- spadek poprzeczny jezdni - daszkowy 2 %
- spadek poprzeczny poboczy – 6 %

Plan sytuacyjny przedstawiono na kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 – **rys. nr 2.**

VI. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

1. Projektowane oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu

- **Oznakowanie pionowe**

Zaprojektowano znaki pionowe na drodze gminnej wg **rys. nr 2.**

Do oznakowania pionowego należy zastosować tablice znaków o wielkości małej (z wyjątkiem znaków A-7 i B-20 i B-33) z folią odblaskową typu „2”. Tablice znaków należy umieścić na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 50-60 mm.

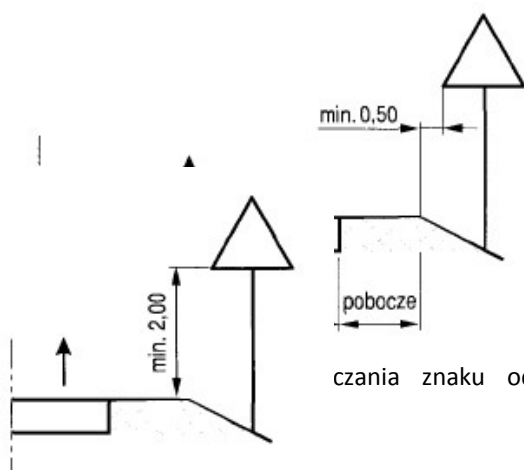
Wykaz projektowanego oznakowania pionowego:

Oznaczenie	Opis	Ilość sztuk	wielkość
A-7	Ustąp pierwszeństwa	3	Średnia
A-30	Inne niebezpieczeństwo	2	mała
B – 33	ograniczenie prędkości (do 30 km/h)	2	średnia
B-20	stop	1	średnia
D – 1	droga z pierwszeństwem	8	średnia
D-40	Strefa zamieszkania	1	mała
D-4a	Droga bez przejazdu	2	mała
D-4b	Wjazd na drogę bez przejazdu (prawa strona)	1	mała
D-4b	Wjazd na drogę bez przejazdu (lewa strona)	1	mała

D-41	Koniec strefy zamieszkania	1	mała
T-1	Tabliczka: koniec nawierzchni bitumicznej	2	-
T-6a	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z pierwszeństwem), (w lewo)	1	-
T-6a	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z pierwszeństwem), (w prawo)	1	-
T-6c	tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze podporządkowanej),	1	-
RAZEM TABLICE ZNAKÓW		27	
SŁUPKI		20	

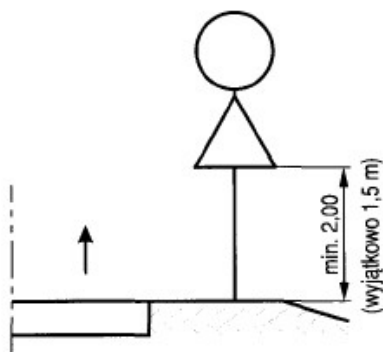
2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

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

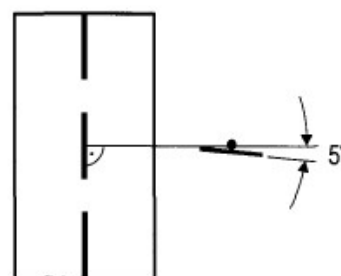


czania znaku od

Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku

VI. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu przebudowy przedmiotowej drogi gminnej. Szacunkowy termin to październik 2015 r.

PROJEKTANT:
mgr inż. Marcin Paweł Parzych