

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ROZBUDOWA DRÓG GMINNYCH NR 250619W I 250616W
ZLOKALIZOWANYCH POMIĘDZY DROGAMI POWIATOWYMI OSTROŁĘKA – ŁĘG –
KURPIOWSKIE, GOLANKA – GRALE – KURPIEWSKIE – SZKWA I NASIADKI –
SZAFARCZYSKA

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, w ramach umowy na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej rozbudowy dróg gminnych nr 250619W i 250616W zlokalizowanych pomiędzy drogami powiatowymi Ostrołęka – Łęg – Kurpiowskie, Golanka – Grale – Kurpiowskie – Szkwa i Nasiadki – Szafarczyska.

Inwestorem przebudowy drogi jest Gmina Lelis pełniąca rolę zarządcy przedmiotowej drogi.

Podstawa opracowania:

- [1] Umowa z Inwestorem,
- [2] Mapa do celów projektowych w skali 1:1000,
- [3] Uzgodnienia z Inwestorem,
- [4] Inwentaryzacja stanu istniejącego oznakowania,
- [5] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późniejszymi zmianami),
- [6] Rozporządzenie M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr. 43, poz. 430),
- [7] 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,
- [8] obowiązujące przepisy, wytyczne i normy.

II. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla opracowania pn.: „**Rozbudowa dróg gminnych nr 250619W i 250616W zlokalizowanych**

pomiędzy drogami powiatowymi Ostrołęka – Łęg – Kurpiowskie, Golanka – Grale – Kurpiowskie – Szkwa i Nasiadki – Szafarczyska”.

III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania projektowanych dróg gminnych nr 250619W i 250616W w związku z ich rozbudową.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

Obecnie drogi gminne objęte zamierzeniem inwestycyjnym służą jako połączenie komunikacyjne pomiędzy sołectwami: Nasiadki, Dąbrówka i Kurpiowskie. Poza w/w funkcją drogi te zapewniają również dojazd do pól uprawnych, łąk i terenów leśnych zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz do nieruchomości zabudowanych zabudowa zagrodową oraz zabudową mieszkalną jednorodzinną. Do przedmiotowej drogi powiatowej włączają się liczne drogi gruntowe służące obsłudze miejscowych pól oraz stanowiące dojazdy do lasów i zabudowań położonych w sąsiedztwie.

Drogi objęte opracowaniem posiadają jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości od 4,5m do 5,00m w złym stanie technicznym. Droga nie ma właściwego profilu poprzecznego (pobocza wyniesione powyżej krawędzi jezdni) i podłużnego co utrudnia odwodnienie korony drogi oraz występowania wykruszeń krawędzi nawierzchni i łat po naprawie ubytków w nawierzchni obniża komfort przejazdu. Występują liczne uszkodzenia podbudowy o czym świadczy nierówny profil jezdni. Warstwy konstrukcyjne jezdni nie posiadają również odpowiedniej nośności o czym świadczą liczne spękania siatkowe. Dodatkowo występują na całym obszarze wykruszenia masy asfaltowej oraz kruszywa. Jezdnia na całym odcinku kwalifikuje się do kompleksowej przebudowy.

Brakuje wydzielonych zatok przystankowych dla autobusów i oznakowanych przejść dla pieszych. Istniejące rowy drogowe wymagają odtworzenia profilu poprzecznego i podłużnego.

Obecnie występują braki w oznakowaniu pionowym, oznakowanie poziome występuje tylko w rejonie skrzyżowań z drogami powiatowymi w msc. Nasiadki i Dąbrówka.

Orientacyjną lokalizację istniejących obiektów przedstawiono na mapie w skali 1:10 000 (rys. nr 1).

V. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Przedsięwzięcie jest inwestycją polegającą na przebudowie dwóch odcinków dróg o nawierzchni bitumicznej. **Odcinek I** (oznaczony jako **A-B**) – to droga gminna nr 250619W w km **0+000,00 – 2+580,00**. **Odcinek II** (oznaczony jako **C-B-D-E-F**) – to droga gminna nr 250616W w km **0+000,00 – 3+848,85 (odc. C-B-D)**, w km **0+000,00 – 0+037,85 (odc. E-D)**, w km **0+000,00 – 0+046,35 (odc. F-D)**. Drogi przecinają się ze sobą pod różnymi kątami.

Zakres inwestycji obejmuje działki w obszarze oznaczonym przerywaną linią wg załącznika graficznego – rys. nr od 2.1 do 2.5.

1. Projektowane oznakowanie

a) Oznakowanie poziome

W związku z poszerzeniem jezdni do 5,0m wprowadzono na całym odcinku oznakowanie poziome w postaci linii krawędziowej P-7d oraz w miejscach zjazdów do działek przyległych do drogi linię P-7c. W miejscu skrzyżowań drogi gminnej z drogami powiatowymi zaprojektowano linię osiową P-4. W miejscach zjazdów oraz skrzyżowań wprowadzono linię P-1e.

Wzdłuż krawędzi jezdni po stronie utwardzonego pobocza zaprojektowano linię P-7b której ciąg w obrębie skrzyżowań, zjazdów oraz zatok autobusowych przerwano linią P-7a. Na pozostałym odcinku krawędź jezdni oznakowana linią P-7d oraz P-7c.

W ciągu drogi zaprojektowano przejścia dla pieszych które wyznaczono za pomocą znaku poziomego P-10

Miejsce zatrzymania na wlocie skrzyżowania drogi podporządkowanej wyznaczono przez rozmalowanie linii P-13 w przypadku wlotu oznakowanego znakiem A-7, linii P-12 w przypadku oznakowania wlotu znakiem B-20. Miejsce zatrzymania przed przejściem dla pieszych poza terenem zabudowanym wyznaczają umieszczone linie P-14

W celu poprawy bezpieczeństwa pieszych poruszających się po utwardzonym poboczu zaprojektowano umieszczenie w nawierzchni wzdłuż linii krawędziowej P-7d odbłaskowych elementów świetlnych (kocie oczka) w rozstawie 5,0m

b) Oznakowanie pionowe

W ramach przebudowy drogi zaktualizowano oznakowanie pionowe. Skrzyżowanie w terenie zabudowanym oznakowano za pomocą znaków D-1 ustawionych na ciągu głównym oraz aktywnymi znakami B-20 na wlotach podporządkowanych. Poza obszarem zabudowanym skrzyżowania oznakowano znakami: A-6b lub A-6c (na ciągu głównym) w zależności od strony występowania wlotów podporządkowanych na skrzyżowaniu a wlot podporządkowany aktywnym znakiem B-20. Jako uzupełnienie znaków pionowych zastosowano znaki poziome P-12.

W związku z przebudową skrzyżowania z drogą powiatową w msc. Kurpiewskie na rondo z przejazdową wyspą centralną i skanalizowanymi wlotami wprowadzono oznakowanie w postaci znaków C-12 połączonych ze znakiem A-7. Na wyspach kanalizujących zastosowano znaki C-9 a na krawędzi wlotu na rondo rozmalowano linie P-13. Przed wyspami kanalizującymi wloty na rondo zastosowano kliny rozmalowane linią P-21a oraz dodatkowo punktowe elementy odbłaskowe.

Przed dojazdem do ronda zastosowano tablice drogowskazową E-1 z podaniem nazw miejscowości dla poszczególnych wylotów.

W ciągu projektowanej drogi wydzielono zatoki zbiorowej komunikacji autobusowej, które oznakowano znakami D-15.

Przejęcia dla pieszych wyznaczone znakiem P-10 i oznakowane obustronnie znakami D-6. W przypadku przejścia usytuowanego poza terenem zabudowanym zastosowano dodatkowo znaki A-16.

Wylot drogi z miejscowości Dąbrówka oznakowano kompletem znaków E-17a i E-18a o treści „Dąbrówka” oraz uzupełniono znakami D-42 i D-43 teren zabudowany

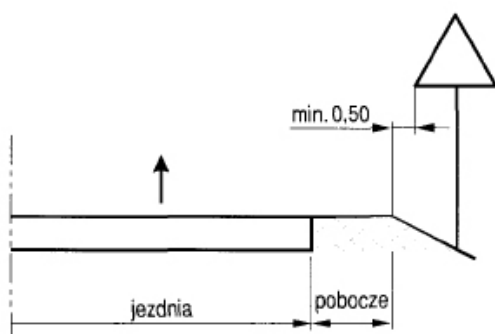
W celu poprawy optycznego prowadzenia drogi na łukach wprowadzono tablice prowadzące U-3a oraz U-3b. Równoległe do krawędzi drogi 250616W naprzeciwko wlotu drogi 250619W ustawiono bariery U-3c i U-3d.

c) Bariery drogowe

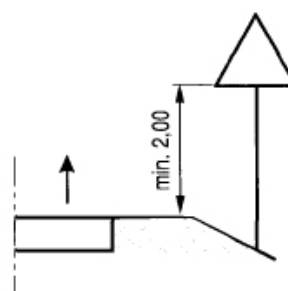
W miejscu przebudowywanego przepustu przecinającego korpus drogi w km 2+032,20 Odcinek A-B zastosowano bariery drogowe U-14a (Bariera SP-05) wraz ze skrajnymi elementami końcowymi długości 4m

Szczegółowo organizację ruchu przedstawiono na rys nr 2 „Plan sytuacyjny oznakowania”

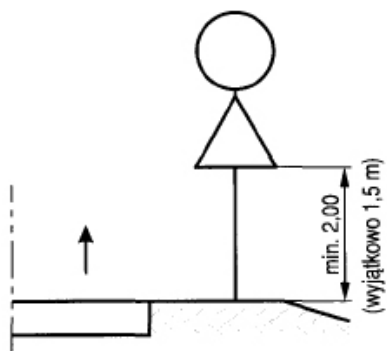
2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze



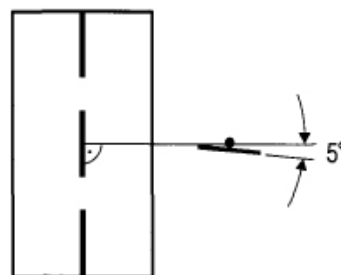
Rysunek 1 Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



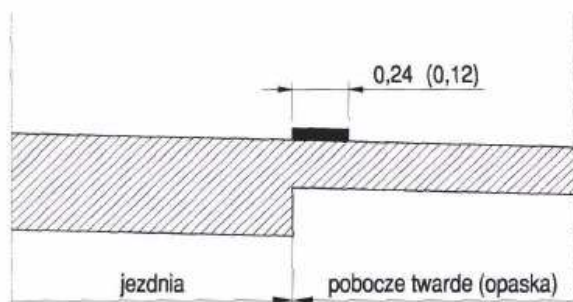
Rysunek 2 Wysokość umieszczania znaku



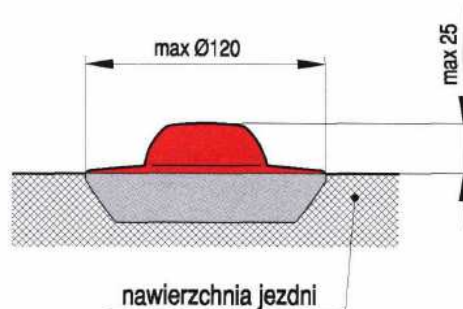
Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



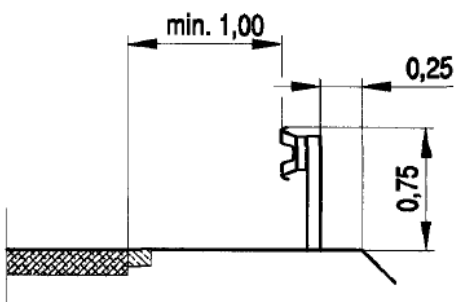
Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku



Rysunek 5: Usytuowanie linii krawędziowej na jezdni z poboczem utwardzonym



Rysunek 6: Montaż punkowego elementu odblaskowego



Rysunek 7: Lokalizacja stalowych barier ochronnych przy krawędzi jezdni

3. Wykaz oznakowania

a) Oznakowanie pionowe

LP	Nazwa znaku	Typ folii odblaskowej	Gruba wielkości	j.m.	ilość
Znaki nowoprojektowane					
1	A-4	1	S	szt	1
2	A-7	2	S	szt	5
3	A-12a	1	S	szt	1
3	A-16	1	S	szt	3
4	A-18b	1	S	szt	4
5	B-20 - Aktywny	2	S	szt	2
6	B-33 (30)	1	S	szt	1

7	B-33 (60)	1	S	szt	5
8	B-34(30)	1	S	szt	1
9	B-34(60)	1	S	szt	1
10	B-42	1	S	szt	3
11	C-9	1	S	szt	2
12	C-12	1	S	szt	3
13	D-6	2	S	szt	8
14	D-15	1	S	szt	2
15	D-42	1	S	szt	1
16	D-43	1	S	szt	1
17	E-1	1	S	szt	3
18	E-17a	1	S	szt	1
19	E-18a	1	S	szt	1
20	U-1a	-----	-----	szt	31
21	U-1c	-----	-----	szt	5
22	U-3a	1	S	szt	16
23	U-3b	1	S	szt	16
24	U-3c	1	S	szt	1
25	U-3d	1	S	szt	1
26	T-1 (150m)	1	S	szt	2
27	T-2 (3,0km)	1	S	szt	2
28	Tabliczka T (STOP 150m)	1	S	szt	2
29	Punktowe elementy odblaskowe barwy białej i czerwonej („Kocie oczka”)	-----	-----	szt	232
30	Punktowe elementy odblaskowe barwy białej („Kocie oczka”)	-----	-----	szt	23
Znaki do usunięcia					
1	A-7			szt	2
2	B-20			szt	2
3	B-34(30)			szt	1
4	B-34(40)			szt	2
5	D-1			szt	2
6	T-1(150m)			szt	1
7	T-6a			szt	2
8	T-6c			szt	2
Znaki do przestawienia					
1	A-1			szt	2
2	A-2			szt	2
3	A-4			szt	2
4	A-6c			szt	1
6	B-33(30)			szt	1
7	B-33(40)			szt	1
8	T-2(1,0km)			szt	1

Bariery drogowe rozbiórka			
1	Bariera energochłonna U-14a	m	24
Bariery drogowe projektowane			
1	Bariera energochłonna U-14a typ N2, W5, A	m	232

b) Oznakowanie poziome

LP	Nazwa znaku	j.m.	Ilość [m, m ²]	przelicznik m na m ²	[m ²]
1	P-1e	m	46	0,12	5,52
2	P-4	m	82,75	0,24	19,86
3	P-7a	m	427	0,12	51,24
3	P-7b	m	1075	0,24	258
4	P-7c	m	1049	0,06	62,94
5	P-7d	m	10447,85	0,12	2244,432
6	P-10	m ²	50	1	50
7	P-12	m	15,5	0,5	7,75
8	P-13	m	15,5	0,2625	4,06875
9	P-14	m	14	0,375	5,25
10	P-21	m ²	34,8	0,38	13,224
RAZEM:					2716 m ²

VI. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu przebudowy projektowanego odcinka drogi. Szacunkowy termin to kwiecień 2015r.

VIII. UWAGI I ZALECENIA

- Zastosować znaki należące do grupy wielkości – średnie,
- Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu „1” oraz „2” wg tabeli

PROJEKTANT:
mgr inż. Marcin Paweł Parzych