

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1.	Strona tytułowa	str. 1
2.	Spis zawartości opracowania	str. 2
3.	Opis techniczny	str. 3 – 5
4.	Karta uzgodnień	str. 6
5.	Zestawienie projektowanych znaków	str. 7
6.	Plan orientacyjny skala 1:50 000	str. 8
7.	Plan sytuacyjny skala 1:1000	str. 9 - 11

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu kołowego

1. Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181),
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu w związku z remontem drogi powiatowej nr 1952B Śniadowo – Truszkki – Jakać Borki – Stare Szabły - Szabły Młode – Jakać Dworna – dr. 677. Odcinek I Szabły Młode – Stare Szabły w lok. rob. km 2+680,00 – 4+844,00 oraz odcinek II w lok. rob. km 4+844,00 – 5+480,00.

Niniejszy projekt stanowi integralną część Projektu budowlanego.

Nowa organizacja ruchu wprowadzona będzie po zakończeniu realizacji inwestycji w terminie – do 31 listopada 2013 r.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Przedmiotowa droga posiada status drogi powiatowej o nr 1952B i pełni funkcję drogi układu lokalnego. Początek projektowanego odcinka przyjęto na zakończeniu istniejącej nawierzchni bitumicznej poza zabudową miejscowości Stare Szabły; lok. robocza km 2+680. Koniec zaś za zjazdem do ostatniej zabudowy wsi Szabły Młode – km 5+480,00. Inwestycja obejmuje odcinek drogi o łącznej długości 2800 mb.

Rozpatrywany odcinek w km 2+680,0 – 4+580,00 przebiega przez tereny nieurbanizowane w otoczeniu gruntów rolnych a w km 5+580,00 – 5+480,00 w otoczeniu zabudowy zagrodowej wsi Szabły Młode. Rzeźba terenu przez który przebiega droga jest mało urozmaicona, którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 112,03 – 117,68 m.n.p.m.

Szerokość geodezyjna pasa drogowego jest zróżnicowana i wynosi od 7,0 do 9,0 m z miejscowymi poszerzeniami do 11,5 m w km 4+643,10 – 4+814,5 oraz 12,5 m w km 5+355,00 – 5+480,00. W pasie drogowym istnieje jezdnia o zróżnicowanych szerokościach i rodzajach nawierzchni następująco:

- km 2+680- 4+619,30 nawierzchnia żwirowa szerokości 5,5 – 7,0 m
- km 4+619,30 – 4+843,50 nawierzchnia bitumiczna szerokości 4,3 – 5,0 m
- km 4+843,50 – 5+107,70 nawierzchnia brukowa szerokości 4,3 – 5,2 m
- km 5+107,70 – 5+480,00 nawierzchnia bitumiczna szer. 4,2 – 4,5 m.

Po obu stronach jezdni istnieją gruntowe pobocza porośnięte trawą. Korona drogi zbudowana jest z gruntów piaszczystych. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu rowami przydrożnymi do istniejących cieków wodnych.

W ciągu drogi znajdują się przepusty pod jej koroną w lokalizacji:

- km 3+759,00 rurowy $\phi 80$ L = 6,5 m – stan techniczny niezadowalający
- km 4+958,80 rurowy $\phi 80$ L = 13,2 m – stan techniczny niezadowalający
- km 5+186,30 rurowy $\phi 40$ L = 8,0 m – stan techniczny niezadowalający

Do przyległych działek w części gdzie droga przebiega w nasypie lub wykopie istnieją ukształtowane zjazdy, w części zaś gdzie droga przebiega w poziomie przyległych gruntów dostęp do działek zrealizowany jest bez wyodrębnionego zjazdu. Istniejące zjazdy do pól mają nawierzchnie gruntowe o różnych szerokościach. W części odcinka przebiegającego wśród zabudowy wsi Szabły Młode zjazdy do części posesji posiadają utwardzone nawierzchnie; betonowe, z kostki brukowej oraz żwirowe o zróżnicowanych szerokościach.

W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne linie energetyczne, wodociągowe oraz telefoniczne.

Na drodze istnieje oznakowanie pionowe w postaci tablic miejscowości oraz oznaczenia terenów zabudowanych miejscowości Stare Szabły i Szabły Młode. Oznakowane jest również skrzyżowanie z podporządkowaną drogą gminną w km 4+643,10 znakami D-1 i A-7 z tablicami T-6.

4. Charakterystyka rozwiązań projektowych

Planowane przedsięwzięcie ma na celu remont drogi polegający na wykonaniu nawierzchni bitumicznej jezdni, chodników o nawierzchniach utwardzonych, poboczy żwirowych i zjazdów o nawierzchniach utwardzonych a także usprawnieniu odwodnienia oraz bezpieczeństwa ruchu.

Projektuje się drogę o przekroju szlakurowym w km 2+680 – 4+643,10 z jezdnią o szerokości 5,0 m i obustronnymi poboczami o szerokościach po 1,0 m oraz o przekroju półulicznym w km 4+643,10 – 5+480,00 z jezdnią o szerokości 5,5 m. W przekroju półulicznym po stronie lewej zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 m a po stronie prawej pobocze żwirowe o szerokości 1,0 m. Odwodnienie drogi przewiduje się metodą powierzchniowego spływu naturalnymi spadkami terenu oraz projektowanymi ściekami na trawiaste powierzchnie pasa drogowego. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się remont istniejących przepustów.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu a niweleta drogi poddana będzie jedynie nieznacznej korekcie. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki istniejącego zadrzewienia.

Droga po przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

Dane techniczne

- klasa techniczna drogi (L)
- prędkość projektowa 40 km/h
- ruch KR1
- szerokość korony drogi 7,0 m w km 2+680 4+634,10
- szerokość jezdni 5,0 m w przekroju szlakurowym w km 2+680 4+634,10
- szerokość korony drogi 8,0 m w km 4+634,10 – 5+480
- szerokość jezdni 5,5 m w przekroju półulicznym w km 4+634,10 – 5+480
- chodniki szerokości 1,5 m ze spadkiem jednostronnym 2% w kierunku jezdni
- pobocza szerokości 1,0 m ze spadkiem jednostronnym 6 %
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- spadki jezdni na łukach wg wyliczeń ich parametrów

5. Projektowana organizacja ruchu

Lokalizację projektowanej drogi przedstawiono na planie orientacyjnym w skali 1:50000, natomiast szczegółowo drogę oraz organizację ruchu kołowego ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:1000.

Pozostawia się bez zmian istniejące oznakowanie pionowe w zakresie tablic miejscowości E-17a i E-18a i oznaczeń terenów zabudowanych D-42 i D-43. Projektuje się wymienić słupki na metalowe oraz

tablice na nowe istniejących znaków D-1, A-7, T-6 na skrzyżowaniu w km 4+643,10 z pozostawieniem ich lokalizacji lub przy nieznacznej korekcie.
Istniejący przed skrzyżowaniem w km 4+643,10 znaki A-28 należy usunąć.

Wprowadza się dodatkowe oznakowanie pionowe i poziome następująco:

- w celu uprzedzenia o konieczności zmiany kierunku jazdy na niebezpiecznym skrzyżowaniu w km 4+643,10 typu „T” wprowadza się znaki U-3c i U-3d,
- na początku i końcu trasy należy ustawić znaki A-12a w celu ostrzeżenia o zbliżaniu się do zwężenia jezdni, które może być niebezpieczne dla kierujących
- w km 5+280 po stronie lewej należy znak D-15
- w km od 4+646,00 – 5+461,00 po stronie lewej należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe poziome linią ciągłą gładką P- 7b „linia krawędziowa ciągła - szeroka” i P-7a „linia krawędziowa przerywana - szeroka” na zjazdach.

Ze względu na brak możliwości wykonania robót związanych z przebudową drogi przy całkowitym zamknięciu ruchu na drodze, roboty można wykonywać przy dopuszczeniu ruchu lokalnego - wahadłowo.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z instrukcją o znakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym

6. Zasady umieszczania znaków

Znaki należy umieszczać z prawej strony jezdni. Należy zastosować znaki z grupy średnich (S), odblaskowe – typ folii 2.

Jako konstrukcję wsporczą tablic stanowią słupki metalowe o przekroju okrągłym koloru szarego.

Tarcze znaków powinny być wykonane według wymiarów i wzorów podanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

Odległość znaku od krawędzi jezdni w poziomie do skrajnego punktu tarczy powinna mieścić się w granicach 0,5 – 2,0 m.

Każdy materiał do wykonania znaku pionowego na który nie ma polskiej normy (PN lub BN) musi posiadać świadectwo dopuszczenia wydane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów lub aprobatę techniczną.

Opracował:

KARTA UZGODNIENÍ