

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.	Plan orientacyjny skala 1:25 000	str. 7
6.	Plan sytuacyjny skala 1:500	str. 8 - 9

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 póź. 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 1:500,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu w związku z remontem drogi powiatowej nr 1952B Stare Szabły - Jakać Borki w lokalizacji km 7+135,00 – 7+125,00. Niniejszy projekt stanowi integralną część Projektu budowlanego.

Nowa organizacja ruchu wprowadzona będzie po zakończeniu realizacji inwestycji w terminie – do 31 listopada 2015 r.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Przedmiotowa droga posiada status drogi powiatowej o nr 1952B i pełni funkcję drogi układu lokalnego. Początek rozpatrywanego odcinka przyjęto przed wsią Jakać Borki w km 7+135,00 zgodnie z kilometrażem drogi. Koniec zaś za ostatnimi zabudowaniami wsi Jakać Borki w lokalizacji km 8+125,00. Przedsięwzięcie obejmuje odcinek drogi o łącznej długości 990 mb.

Przedmiotowa droga w km 7+135 – 7+800,00 przebiega przez tereny nieurbanizowane w otoczeniu gruntów rolnych a w km 7+800,00 – 8+125,00 w otoczeniu zabudowy zagrodowej wsi Jakać Borki.

Rzeźba terenu przez który przebiega droga jest mało urozmaicona, którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 118,75 – 126,02 m.n.p.m.

Szerokość geodezyjna pasa drogowego wynosi od 7,0 m na odcinku w km 7+135,0 – 7+712,0 i 7+969,0 – 8+125,0 oraz 9,5 m na pozostałym odcinku w km 7+712,0 – 7+969,00. W pasie drogowym istnieje jezdnia o zróżnicowanych szerokościach i nawierzchni bitumicznej. Po obu stronach jezdni istnieją pobocza gruntowe porośnięte trawą i częściowo utwardzone żwirem. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu istniejącymi rowami przydrożnymi do istniejących cieków wodnych i na nieutwardzone grunty przyległe.

Do przyległych działek istnieją ukształtowane zjazdy indywidualne o zróżnicowanych parametrach geometrycznych. Istniejące zjazdy do pól mają nawierzchnie gruntowe, zaś w terenie zabudowanym do posesji nawierzchnie utwardzone pospółką. Szczegóły inwentaryzacji zjazdów zawarto w tabeli robót na zjazdach.

W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają: napowietrzna sieć energetyczna, wodociąg oraz linia telefoniczna.

Na drodze istnieje oznakowanie pionowe w postaci tablic miejscowości i ograniczeń prędkości. Oznakowane jest również skrzyżowanie z podporządkowaną drogą gminną w km 7+963,84 znakami D-1 i A-7 z tablicami T-6. Szczegółowo inwentaryzację istniejącego oznakowania pokazano na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

4. Charakterystyka rozwiązań projektowych

Planowany remont istniejącej drogi ma na celu odtworzenie stanu pierwotnego poprzez wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni, poboczy żwirowych i brukowanych kamieniem narzutowym, nawierzchni utwardzonych istniejących zjazdów a także usprawnieniu odwodnienia oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Projektuje się na całym odcinku drogę o przekroju szlakuwym z jezdnią o szerokości 5,0 m i obustronnymi poboczami o szerokościach po 0,75 m, 1,0 m i 1,5 m. Odwodnienie drogi przewiduje się metodą powierzchniowego spływu naturalnymi oraz projektowanymi spadkami terenu do rowów przydrożnych i na powierzchnie nieutwardzone pasa drogowego. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się remont istniejących rowów i 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.

Szczegóły przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

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 6,5 m, 7,0 m, 7,5 m,*
- *szerokość jezdni 5,0 m w przekroju szlakuwym*
- *pobocza szer. 0,75 m, 1,0 m, 1,5 m*
- *spadek poboczy jednostronny; żwirowych 6 %, brukowanych 4%*
- *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 1:25000, natomiast szczegółowo drogę oraz organizację ruchu kołowego ujmują plan sytuacyjny w skali 1:500.

W stosunku do stanu istniejącego wprowadza się w ramach uzupełniania dodatkowe oznakowanie pionowe następująco:

- znak A-1 w odległości 150 – 200 m przed łukiem drogi w km 7+570,0 ,
 - tablicę miejscowości E-17a który należy umieścić na wspólnym słupku z istniejącym znakiem D-43
- Ponadto z uwagi na remont drogi i likwidację przyczyny należy zdemontować znaki A-11.

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 UZGODNIEN