

OPIS TECHNICZNY
do projektu stałej organizacji ruchu na drogi gminne nr 250604W i
250603W w gminie Lelis

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt stałej organizacji ruchu dla dróg gminnych nr 250604W i 250603W opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

Projekt opracowano na podstawie:

- projektu zagospodarowania terenu pasa drogowego z proj. budowlanego, przebudowy dróg,
- inwentaryzacji istniejącego oznakowania pionowego i poziomego,
- załącznik nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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 (Dz. U. Nr. 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późn. Zmianami).
- ustaleń z zarządcą drogi co do zakresu zmian w istn. oznakowaniu stałym drogi,

II. CEL I ZAKRES PROJEKTU

Projekt niniejszy posłuży do uzyskania zatwierdzenia stałej organizacji ruchu w związku z przebudową dróg gminnych nr 250604W i 250603W zlokalizowanych pomiędzy drogą powiatową nr 2536W od drogi krajowej nr 53-Obierwia – Chudek - Baranowo w gminie Lelis.

III. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA PASA DROGOWEGO

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę nawierzchni jezdni dróg gminnych nr 250604W i 250603W na łącznej długości 2125 mb. W chwili obecnej istniejąca droga gminna nr 250603W posiadają jezdnię bitumiczną szerokości od 4,50m do 5,50m z obramowaniem jednostronnym krawężnikiem betonowym, chodnikiem oddzielnym od jezdni pasem zieleni, oraz poboczem gruntowym o szerokości ok 1m.

Droga gminna nr 250604W posiada jezdnię bitumiczną na odcinku 1287mb od drogi gminnej nr 250603W o szerokości ok. 5,00m z obustronnym poboczem

gruntowym, na odcinku od km 1+287,00 do km 1+990,00 droga gminna posiada nawierzchnię żwirową o szerokości od 4,00m do 4,50m.

Obecnie drogi objęte zamierzeniem inwestycyjnym służą obsłudze komunikacyjnej zwartej oraz rozproszonej zabudowy typu wiejskiego. Jednocześnie zapewnia połączenie komunikacyjne miejscowości położonych wzdłuż tej drogi, oraz dojazd do pól uprawnych, łąk i terenów leśnych wzdłuż drogi.

Na jezdni bitumicznej są widoczne uszkodzenia w postaci spękań siatkowych, spękań odbitych poprzecznych oraz liczne deformacje i obłamania krawędzi a także wykruszenia masy bitumicznej, spowodowane obciążeniem ruchu pojazdów. Na drodze występuję oznakowanie pionowe w złym stanie i wymaga wymiany na nowe oraz uzupełnienia.

Przebudowa drogi wraz z robotami towarzyszącymi oraz zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu znaki pionowe i poziome wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa oraz komfort jazdy, a w szczególności na bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów.

Projektowane parametry drogi po przebudowie:

- jezdnia bitumiczna o szerokości 5,50m
- utwardzone pobocze jednostronne o szerokości 1,30m
- pobocze z kruszywa za utwardzonym poboczem, szer. 0,50m
- pobocze z kruszywa za krawędzią jezdni, szer. od 0,50m do 1,00m

Istniejące oznakowanie pionowe:

Istniejące oznakowanie pionowe na drogach gminnych objętych opracowaniem jest w złym stanie oraz nie spełnia przepisów dotyczących lokalizacji i ilości tych znaków.

Istniejące oznakowanie poziome:

Na drodze gminnej nr 250604W i nie występuje oznakowanie poziome. Na drodze gminnej nr 250603W oznakowanie poziom występuje w postaci linii P-4 jedynie w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 2536W.

IV. PROJEKTOWANE STAŁE OZNAKOWANIE PIONOWE I POZIOME DROGI PO PRZEBUDOWIE

1. Projektowana stała organizacja ruchu

W związku z przebudową dróg gminnych nr 250603W i 250604W zaprojektowano usunięcie istniejących znaków pionowych w złym stanie. Projektowane znaki pionowe należy wykonać z folii odblaskowej typu 1, a do znaków A-7, B-20, D-6 z folii odblaskowej typu 2. Projektowane znaki pionowe powinny być w grupie wielkości znaków średnich.

Po przebudowie dróg gminnych nr 250603W i 250604W należy wykonać oznakowanie poziome cienkowarstwowe farbą chlorokałczukową zapewniającą dobrą widoczność w ciągu całej doby, odpowiedni okres trwałości, odporności na ścieranie i zabrudzenia.

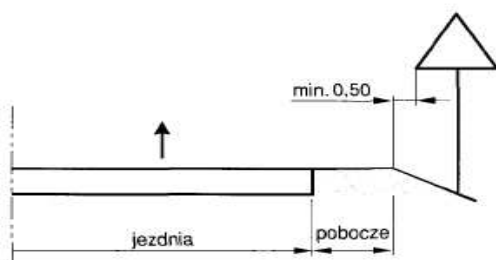
Dodatkowo wprowadzono punktowe elementy odblaskowe barwy biało czerwonej umieszczone przy linii P-7b i P-7a w celu podkreślenia wydzielenia utwardzonego pobocza.

W celu uspokojenia ruchu zaprojektowano wykonanie skrzyżowania skanalizowanego w obrębie włączenia drogi gminnej nr 250603W do drogi powiatowej nr 2536W. Oraz zastosowano linie P-21 redukując szerokości pasów ruchu.

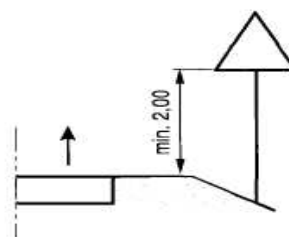
W celu poprawienia bezpieczeństwa pieszych zaprojektowano przykręcane azyle na przejściach dla pieszych. Oraz zaprojektowano ustawienie barierek typu „olsztynskiego”.

Lokalizację znaków pionowych i poziomych przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania pionowego i poziomego dróg po przebudowie.

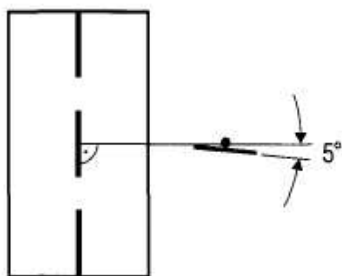
2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze



Rysunek 1: Odległość umieszczenia znaku od krawędzi jezdni



Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



*Rysunek 2: Odchylenie
poziome tarczy znaku*

V. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Projektowana stała organizacja ruchu na drogach gminnych nr 250604W i 250603W oraz na drodze powiatowej nr 2536W w obrębie skrzyżowań z przebudowywanymi drogami gminnymi zostanie wprowadzona po zakończeniu przebudowy dróg gminnych. Planowany termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu II kwartał 2016r

Opracował: