

OPIS TECHNICZNY do projektu stałej organizacji ruchu

1. WSTĘP

Przedmiotem projektu docelowej organizacji ruchu jest:

Rozbudowa części drogi gminnej 171001N w miejscowości Zełwagi, gmina Mikołajki

Zakres robót obejmuje odcinek drogi gminnej o długości 0+570,00m o początku na krawędzi jezdni drogi powiatowej oraz odcinek sięgacza o długości 0+215,00m.

Droga objęta przebudową pełni funkcję drogi gminnej, klasy dojazdowej D i kategorii ruchu KR2.

2. NAZWA INWESTORA

Gmina Mikołajki
ul. Kolejowa 7, 11-730 Mikołajki

3. PROJEKTANT

Marcin Gołębiowski

4. FORMALNO PRAWNE PODSTAWY OPRACOWANIA

- Ustawa z dnia 20.06.1997 prawo o ruchu drogowym. (Dz.U.2012.1137 j.t. Z późn. Zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. (Dz. U.2003.177.1729. Z późn. Zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 19.07.2013 r. W sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. (Dz.U.2013. 891. Z późn. Zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29.01.2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. 2016 poz. 124 j.t.)
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Warszawa 2001

5. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA I FUNKCJONALNA DROGI

Klasa techniczna drogi	D
Kategoria ruchu	KR2
Prędkość projektowa	$V_p=30$ km/h
Prędkość ograniczona przepisami	$V_o=30$ km/h
Przekrój jednojezdniowy	4,50 – 5,00m

6. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ GEOMETRII DROGI

6.1. Droga w planie

W celu jak najlepszego dostosowania geometrii drogi do istniejącego zagospodarowania terenu na długości projektowanego odcinka wprowadzono załamanie osi trasy wyokrąglone łukami poziomymi. Na łukach kołowych tego wymagających zastosowano poszerzenia 30/R.

Geometrię skrzyżowań w tym szerokości, promienie łuków wyokrąglających dostosowano do elementów zagospodarowania terenu oraz do korytarzy ruchu pojazdów miarodajnych. Dokładne usytuowanie elementów geometrii jest uwidocznione na planie zagospodarowania terenu.

Wzdłuż drogi zostaną przebudowane zjazdy indywidualne i publiczne. Zjazdy do posesji z betonowej kostki brukowej projektuje się szerokości 3,00m ze skosami wjazdowymi 1:1 na szerokości 1,0m. Zjazd asfaltowy projektuje się szerokości 3,00m i łukami wyokrąglającymi o promieniu 3,00m. Zjazd na plażę gminną należy dostosować do istniejącej szerokości i wlot wyokrąglić łukami o promieniu 4,00m.

6.2. Droga w profilu podłużnym

Przy projektowaniu profilu podłużnego kierowano się jak najlepszym dostosowaniem do istniejącej sytuacji terenowej. Niweleta składa się z odcinków o stałym pochyleniu oraz łuków kołowych wklęsłych i wypukłych dostosowanych do warunków technicznych.

Wszystkie szczegółowe parametry niwelety drogi głównej jak i sięgacza znajdują się na rysunkach profili podłużnych.

6.3. Droga w przekroju poprzecznym

Zasadniczy przekrój projektowanej jezdni przedstawia się następująco:

Droga główna:

- jezdnia szer. 5,00 m o pochyleniu jednostronnym 2% w prawo,
- chodnik prawostronny lub lewostronny szer. 2,05m składający się z krawężnika 15x30 wyniesionego 12 cm ponad jezdnię, nawierzchni z betonowej kostki brukowej szerokości 190 cm o pochyleniu 2% w stronę jezdni, ograniczonej obrzeżem betonowym 8x30,
- opaska prawostronna lub lewostronna szer. 0,53m składająca się z krawężnika 15x22 wyniesionego 4 cm ponad jezdnię, nawierzchni z betonowej kostki brukowej szerokości 30cm o pochyleniu 2% w stronę jezdni i obrzeża betonowego 8x30.

Sięgacz:

- jezdnia szer. 4,50 m o pochyleniu jednostronnym 2% w prawo,
- chodnik prawostronny szer. 1,25m składający się z krawężnika 15x30 wyniesionego 12 cm ponad jezdnię, nawierzchni z betonowej kostki brukowej szerokości 110 cm o pochyleniu 2% w stronę jezdni, ograniczonej obrzeżem betonowym 8x30,
- opaska lewostronna składająca się z krawężnika 15x22 wyniesionego 4 cm ponad jezdnię, nawierzchni z betonowej kostki brukowej szerokości 30cm o pochyleniu 2% w stronę jezdni i obrzeża betonowego 8x30.

7. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO I PROGNOZOWANEGO RUCHU

7.1. Charakterystyka istniejącego ruchu

Na drodze objętej opracowaniem występuje głównie ruch samochodów osobowych, lekkich samochodów ciężarowych oraz maszyn rolniczych obsługujący okoliczne gospodarstwa rolne.

7.2. Charakterystyka ruchu prognozowanego

Nie przewiduje się wzrostu lub spadku ruchu spowodowanego inwestycją. Wskaźniki wzrostu ruchu będą zależały od dotychczasowych zmiennych i zasadne jest przyjmowanie ich na obecnym poziomie

8. CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Organizacja ruchu objęta opracowaniem ma charakter stały.

9. CHARAKTERYSTYKA RUCHOWA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Projektowana organizacja ruchu poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego na odcinku objętym opracowaniem.

Ze względu na turystyczny charakter miejscowości skutkujący wzmożonym ruchem w sezonie wakacyjnym zdecydowano się na pozostawienie strefy zamieszkania na ul. Kaczej i rozszerzenie jej o projektowany sięgacz. Nie wyznacza się pierwszeństwa na skrzyżowaniu sięgacza i ul. Kaczej zgodnie z warunkami

technicznymi (Na skrzyżowaniach dróg w strefie zamieszkania pierwszeństwo nie powinno być określone znakami...)

Wzdłuż trasy projektuje się dwa wyniesione przejścia dla pieszych, wymuszające zwolnienie pojazdu przed nim. Przejścia będą wykonane z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego namalowanymi znakami P-10 i P-25. Zgodnie z rozporządzeniem rozwiązania takie mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi.

Skrzyżowanie z drogą powiatową zostanie oznakowane na wlocie podporządkowanym znakiem A-7 uzupełnionym linią P-13 oraz D-1 na drodze z pierwszeństwem. Na drodze z pierwszeństwem nie przewiduje się oznakowania poziomego, ponieważ istniejąca nawierzchnia jest nawierzchnią brukową.

10. TYPY RODZAJE ORAZ PARAMETRY TECHNICZNE I FUNKCJONALNE OZNAKOWANIA PIONOWEGO, OZNAKOWANIA POZIOMEGO I URZĄDZŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

10.1. Oznakowanie pionowe

Należy zastosować oznakowanie pionowe wielkości małej (M) z folią odblaskową typu 2. Znak A-7 należy zastosować wielkości średniej (S).

Pozostałe parametry należy stosować zgodnie z Rozporządzeniem 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.

Na projekcie zaznaczono lokalizację znaków i urządzeń dla nowej organizacji (projektowanych i pozostających bez zmian) zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

10.2. Oznakowanie poziome

Należy zastosować znakowanie cienkowarstwowe. Pozostałe parametry należy stosować zgodnie z Rozporządzeniem 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.

1.1. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu


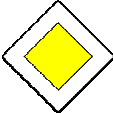




Przejścia dla pieszych w ciągu ul Kaczej projektuje się jako wyniesione spełniające dodatkowo funkcje progów zwalniających, które należy wykonać z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego.

Pozostałe parametry należy stosować zgodnie z Rozporządzeniem 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.

11. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Organizację ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu robót budowlanych. Organizację przewiduje się wprowadzić do 31.12.2020r

Szczegółową lokalizację znaków pionowych i poziomych pokazano na planszach docelowej organizacji ruchu

L.p.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Ilość	Uwagi
Oznakowanie pionowe				
1.	A-7 	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	1	Projektowany Wielkość – średni
2.	D-1 	Droga z pierwszeństwem	2	Projektowany Wielkość 2 szt. średni
3.	D-6 	Przeście dla pieszych	4	Projektowany Wielkość – mały
4.	D-15 	Przystanek autobusowy	1	Projektowany Wielkość – mały
5.	D-40 i D-41 	Początek i koniec strefy zamieszkania	3	Projektowany Wielkość – mały Dwustronny
6.	E-8 	Drogowskaz do plaży gminnej	1	Projektowany Wielkość – mały Dwustronny
Oznakowanie poziome				
7.	P-1e	Linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka	7,00 m	Cienkowarstwowe
8.	P-4	Linia podwójna ciągła	12,25 m	Cienkowarstwowe
9.	P-13	Linia warunkowego zatrzymania z trójkątów	7,55 m	Cienkowarstwowe
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu				
10.	U-16c	Próg zwalniający płytowy z oznakowanym przejściem dla pieszych P-10 i znakiem P-25	2 kpl	

OPINIA