


PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU


OBIEKT BUDOWLANY

Nazwa	Przebudowa drogi gminnej Nr 311039W relacji Ćwiersk – Zaborowo oznaczonej nr ewid. działki 130 w miejscowości Ćwiersk, gmina Raciąż
Kategoria	XXV (Drogi i kolejowe drogi szynowe)
Adres	Ćwiersk, 09-140 Raciąż
Jedn. ewid.	Nr 142010_2 Raciąż
Obręb ewid.	Nr 7 Ćwiersk
Numer(y) działek	80dr, 130dr, 114

INWESTOR

Nazwa	Gmina Raciąż	
Adres	Ul. Kilińskiego 2, 09-140 Raciąż	

JEDNOSTKA OPRACOWUJĄCA

Nazwa	DROTECH Paweł Gontarek	
Adres	Ul. M. Kopernika 9A/50, 09-100 Płońsk	

AUTOR OPRACOWANIA

Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Branża	Podpis
mgr inż. Paweł Gontarek	MAZ/0008/OWOD/13	Drogowa	
Miejscowość i data opracowania			Egzemplarz
Płońsk, 16.12.2019 r.			1

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA	2
Opis techniczny	3
1. Przedmiot i zakres opracowania	3
2. Lokalizacja inwestycji	3
3. Podstawa opracowania	3
4. Stan istniejący	4
5. Stan projektowany	5
6. Zestawienie oznakowania pionowego	6
7. Informacje dodatkowe	6
8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	7
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	8
Plan orientacyjny (rys. nr 1), skala 1:10000	9
Plan sytuacyjny (rys. nr 2), skala 1:1000	10

1. Opis techniczny

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z planowaną inwestycją pod nazwą „Przebudowa drogi gminnej Nr 311039W relacji Ćwiersk – Zaborowo oznaczonej nr ewid. działki 130 w miejscowości Ćwiersk, gmina Raciąż”.

Zakres opracowania obejmuje:

- ustawienie oznakowania pionowego

2. Lokalizacja inwestycji oraz działki ewidencyjne objęte niniejszym opracowaniem

Omawiany odcinek drogi gminnej zlokalizowany jest na terenie powiatu płońskiego w gminie Raciąż, w miejscowości Ćwiersk.

Początek odcinka przeznaczonego do przebudowy znajduje się w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 301043W relacji Kaczorowy - Ćwiersk - Drozdowo, natomiast koniec odcinka zlokalizowany jest w km 0+323,00 przedmiotowej drogi gminnej.

3. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 2002r. poz. 1393 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.10.2004 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 poz. 430 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177/2003 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 warunki umieszczenia ich na drogach.

4. Stan istniejący

4.1. Stan przed przebudową

Długość odcinka drogi gminnej nr 311039W przeznaczonego do przebudowy wynosi 323,00 m. Trasa drogi przebiega przez tereny rolnicze (głównie pola uprawne i łąki) o zwartej zabudowie zagrodowej i posiada charakter lokalnego ciągu komunikacyjnego, zapewniającego dojazd właścicielom i użytkownikom przyległych gruntów i zabudowań. Na omawianej drodze występuje głównie lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych oraz osobowych.

Podczas wizji na przedmiotowym odcinku dokonano niezbędnych pomiarów oraz zapoznano się ze stanem faktycznym istniejącej drogi oraz jej elementów.

Droga na odcinku przeznaczonym do przebudowy posiada nawierzchnię żwirowo-gruntową o grubości około 10,00 - 15,00 cm. Stan nawierzchni na omawianym odcinku jest niezadowalający – występują liczne koleiny i nierówności. Brak właściwego profilu poprzecznego i podłużnego, utrudnia odwodnienie korony drogi przez co w okresach wiosenno – jesiennych tworzą się liczne zastoiska wody.

Szerokość nawierzchni na omawianym odcinku drogi wynosi ok 3.50m - 4,00 m, a szerokość pasa drogowego wynosi około 4,00 m - 7,00 m. Pobocza drogi są trawiaste o szer. około 0,50 m – 0,75 m, miejscowo zawyżone przez co ograniczony jest spływ wód opadowych. Droga w swoim przebiegu sytuacyjnym nie posiada normatywnych łuków poziomych.

Odwodnienie drogi ma charakter powierzchniowy.

4.2. Stan po przebudowie

Biorąc pod uwagę natężenie ruchu oraz kategorie pojazdów (dominuje lokalny ruch pojazdów i maszyn rolniczych przy stosunkowo niewielkim udziale samochodów osobowych i dostawczych), przedmiotową drogę gminną zaprojektowano jako jednojezdniową o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do poruszania się w obu kierunkach.

Podstawowe założenia projektowe:

- | | |
|-----------------------|-------------|
| • klasa techniczna | - D |
| • prędkość projektowa | - 30 km/h |
| • kategoria ruchu | - KR1 |
| • obciążenie ruchem | - 100 kN/oś |

Dla projektowanej drogi klasy technicznej D przyjęto:

- | | |
|-----------------|-----|
| • liczba jezdni | - 1 |
|-----------------|-----|

- szerokość jezdni o nawierzchni bitumicznej - 3,50 m
- pobocze utwardzone KŁSM 0/31,5 mm - 0,75 m
- minimalna szerokość korony - 5,00 m

Na odcinku prostym przyjęto:

- pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe - $i = 2\%$
- pochylenie poprzeczne poboczy z KŁSM 0/31,5mm - $i = 8\%$
- pochylenie skarp i przeciwskaarp wykopów i nasypów - 1:1,5

Na odcinku prostym przyjęto:

- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne - $i = 3-4\%$
- pochylenie poprzeczne zew. poboczy z KŁSM 0/31,5mm - $i = 3-4\%$
- pochylenie poprzeczne wew. poboczy z KŁSM 0/31,5mm - $i = 8\%$
- pochylenie skarp i przeciwskaarp wykopów i nasypów - 1:1,5

Niniejsza inwestycja ma na celu przebudowę przedmiotowej drogi gminnej tj. wykonywanie robót, w wyniku których nastąpi podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, poprzez przebudowę istniejącej jezdni o nawierzchni żwirowej na jezdnię o nawierzchni bitumicznej.

Przebudowę objęto jezdnię, pobocza drogi ze skarpami oraz zjazdy. Zaprojektowano jezdnie o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,50 m, obustronne pobocza o nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm i szerokości 0,75 m każde oraz zjazdy o nawierzchni wykonanej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm. Parametry zjazdów dostosowano do projektowanej nawierzchni jezdni (usytuowanie wysokościowe) oraz poprawę parametrów normatywnych (szerokość, łuki wjazdowe). Zaplanowano również humusowanie i obsianie trawą skarp nasypów.

5. Stan projektowany

Niniejsza dokumentacja projektowa wprowadza elementy stałej organizacji ruchu mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W pasie drogowym przedmiotowej drogi gminnej zlokalizowano oznakowanie pionowe.

Rozmieszczenie poszczególnych elementów stałej organizacji ruchu pokazano na planie sytuacyjnym (rysunek nr 2) natomiast zestawienie oznakowania przedstawiono poniżej.

6. Zestawienie oznakowania pionowego

L.p.	Nazwa	Ilość [szt.]	Uwagi
Oznakowanie pionowe			
1	A-7	1,00	

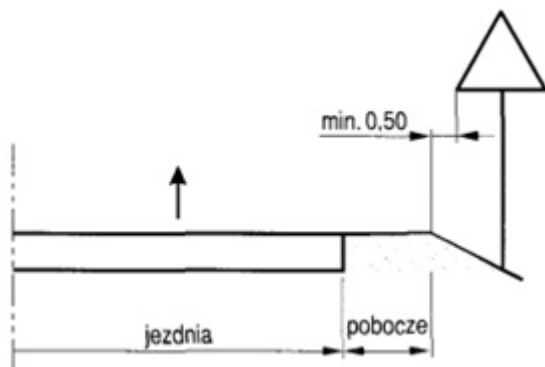
2	A-6b	1,00	
3	A-6c	1,00	
4	D-42	2,00	
5	D-43	2,00	
6	A-30	1,00	
7	T	1,00	
8	Słupek 50 mm	6,00	

7. Informacje dodatkowe

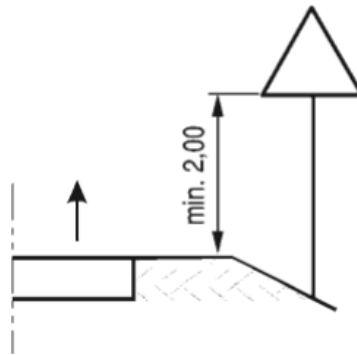
Należy zastosować znaki pionowe należącej do grupy wielkości „M” – małe na drodze. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu „1”, która powinna posiadać odpowiednie wartości współczynnika luminacji β dla folii typu „1” z wyjątkiem znaków A-7, które należy wykonać z folii odblaskowej typu „2”.

Grypa znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne
		Długość boku	Średnica	Długość podstawy	Wysokość (n=0,1,2)
Wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300n
Duże	D	1050	900	900	900+225n
Średnie	S	900	800	600	600+150n
Małe	M	750	600	600	600+150n
Mini	MI	600	400	400	400+10

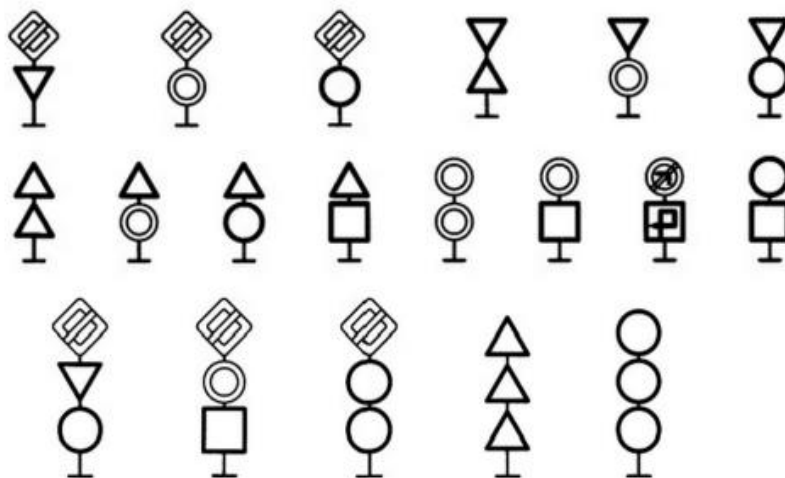
Tab. 1. Podstawowe wymiary znaków [mm]



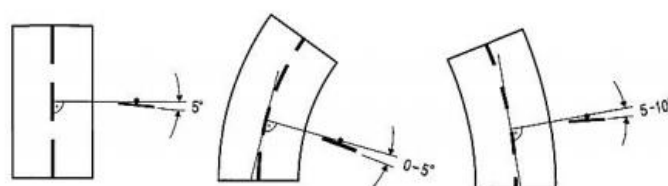
Rys. 1. Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni



Rys. 2. Wysokość umieszczenia znaków na słupku



Rys. 3. Zasady umieszczania kilku znaków na jednym słupku



Rys. 4. Odchylenie poziome tarczy znaku

8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu ustala się na 31.12.2020 r.

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA