

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT BUDOWLANY

Nazwa	Przebudowa drogi oznaczonej nr ewid. działki 91 w miejscowości Kraszewo Podborne, Gmina Raciąż
Kategoria	XXV (Drogi i kolejowe drogi szynowe)
Adres	Kraszewo Podborne, 09-140 Raciąż
Jedn. ewid.	Nr 142010_2 Raciąż
Obręb ewid.	Nr 31 Kraszewo Podborne
Numer(y) działek	91 dr, 69 dr

INWESTOR

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

JEDNOSTKA OPRACOWUJĄCA

Nazwa	mgr inż. Paweł Gontarek
Adres	Ul. 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, 15.09.2019 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	8
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
Plan orientacyjny (rys. nr 1), skala 1:10000	10
Plan sytuacyjny (rys. nr 2), skala 1:1000	11

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z planowaną inwestycją pod nazwą „Przebudowa drogi oznaczonej nr ewid. działki 91 w miejscowości Kraszewo Podborne, Gmina Raciąż”.

Zakres opracowania obejmuje:

- ustawienie oznakowania pionowego

2. Lokalizacja inwestycji oraz działki ewidencyjne objęte niniejszym opracowaniem

Omawiany odcinek drogi zlokalizowany jest na terenie powiatu płońskiego w gminie Raciąż, w miejscowości Kraszewo Podborne.

Początek odcinka przeznaczonego do przebudowy znajduje się w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 301001W relacji Żukowo Strusie – Kraszewo Podborne – Kraszewo Czubaki, natomiast koniec odcinka zlokalizowany jest w km 0+416,00 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 przeznaczonego do przebudowy wynosi 416,00 m. Trasa drogi przebiega przez tereny rolnicze (głównie pola uprawne i łąki) o rozproszonej 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.

Droga na odcinku przeznaczonym do przebudowy na odcinku od km 0+000,00 do km 0+23,00 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 2,90 m - 3,50 m i grub. około 8,00 cm, natomiast na pozostałym odcinku posiada nawierzchnię żwirowo-gruntową o szerokości ok. 3,50 m, 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.

Pobocza drogi są trawiaste o szer. około 0,50 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

Przedmiotowa droga jest drogą wewnętrzną i nie dotyczą jej warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie).

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 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 | - 4,00 m |

- pobocze utwardzone KŁSM 0/31,5 mm - 0,75 m
- minimalna szerokość korony - 5,50 m

Na odcinku prostym przyjęto:

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

Niniejsza inwestycja ma na celu przebudowę przedmiotowej drogi 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.

Przebudową objęto jezdnię, pobocza drogi ze skarpami oraz zjazdy. Długość odcinka przeznaczonego do przebudowy wynosi 416,00. Zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości 4,00 - 3,50 m, obustronne pobocza o nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm i szerokości 0,50 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./m]	Uwagi
Oznakowanie pionowe			
1	A-7	2,00	
2	A-30	1,00	
3	D-1	2,00	
4	D-42	3,00	podwójny słupek
5	D-43	3,00	podwójny słupek
6	T-6b	2,00	
7	T-1 „100 m”	1,00	

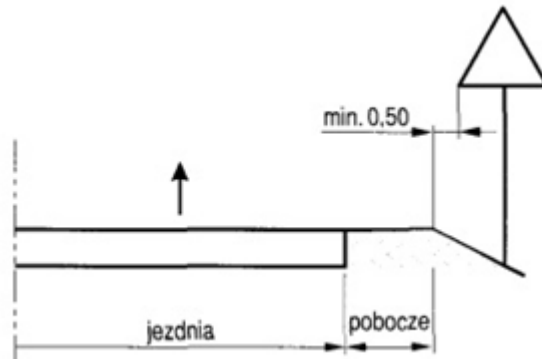
8	T „Zmiana nawierzchni”	1,00	
9	Słupek 50 mm	11,00	

7. Informacje dodatkowe

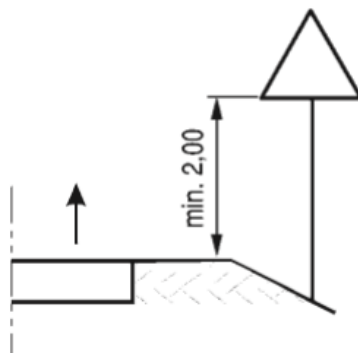
Należy zastosować znaki pionowe należącej do grupy wielkości „M” – małe na drodze. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu „1”, która powinna posiadać odpowiednie wartości współczynnika luminacji β dla folii typu „1” z wyjątkiem znaków A-7, które należy wykonać z folii odblaskowej typu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

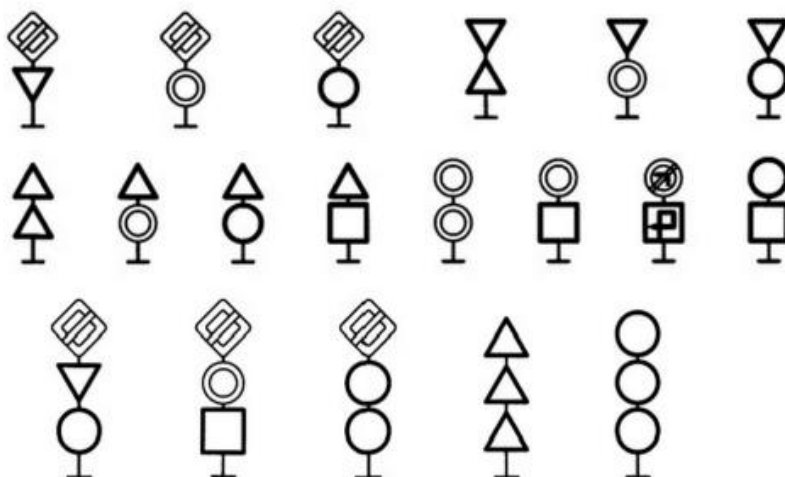
Tab. 1. Podstawowe wymiary znaków [mm]



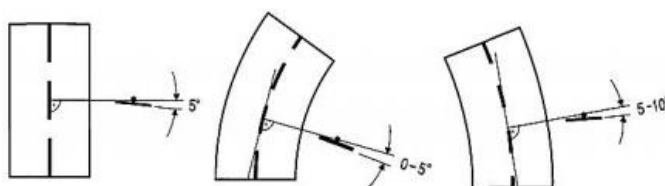
Rys. 1. Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni



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 31.12.2019 r.

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA