

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU PO ROZBUDOWIE DROGI GMINNEJ
NR 007017F, UL. SOSNOWEJ W DROSKÓW

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu po rozbudowie drogi gminnej nr 007017F w Droszkowie. Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest w powiecie zielonogórskim w województwie lubuskim.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego w terenie objętym opracowaniem,
- *„Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. nr 43/99, poz. 430);*
- *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. 03.220.2181);*
- *Załącznik do nr u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. „Szczegółowe Warunki Techniczne dla Znaków i Sygnałów Drogowych oraz Urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Warunki ich Umieszczania na Drogach”;*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 03.177.2181);*

4. STAN ISTNIEJĄCY

Obszar inwestycji położony jest południowo-wschodniej części miejscowości Droszków.

Ul. Sosnowa w stanie istniejącym jest drogą ślepą z dojazdem poprzez skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1184F (relacji Droszków - Czarna). Ulica posiada przekrój drogowy o nawierzchni z kruszywa łamanego. Stanowi dojazd u budynków o charakterze usługowo-mieszkalnym w zabudowie zagrodowej.

Pas drogowy drogi gminnej nr 007017F (dz. nr 289, 291/4) posiada szerokość ok. 4,0 m.

Niweleta drogi przebiega po istniejącym terenie. Wody opadowe odbierane są powierzchniowo przez grunt.

Drogą powiatową nr 1184F (relacji Droszków - Czarna) posiada przekrój drogowy z jezdnią bitumiczną o szerokości ok. 3,6 m oraz obustronnymi poboczeniami. Przy czym lewostronne pobocze z kruszywa łamanego posiada szerokość ok. 1,7 m. Szerokość pasa drogowego wynosi ok. 18 m. Wzdłuż obu stron jezdni występują rowy chłonno-odparowujące.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Droga w planie i przekroju poprzecznym

Drogę gminną nr 007017F projektuje się jako dwukierunkową, o szer. jezdni 3,50 m wraz z mijankami poszerzającymi jezdnię do min. 5,0 m. Długość odcinka wynosi 552,01 m. Początek opracowania przyjęto na krawędzi jezdni bitumicznej drogi powiatowej nr 1184F.

W planie ulica składa się z kombinacji odcinków prostych o załamaniach w wierzchołkach:

- W1 o wartość $\gamma = 23,036$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 50,0$ m),
- W2 o wartość $\gamma = 12,987$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 160,0$ m),
- W3 o wartość $\gamma = 8,048$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 160,0$ m),
- W4 o wartość $\gamma = 3,765$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 200,0$ m),
- W5 o wartość $\gamma = 3,756$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 200,0$ m),
- W6 o wartość $\gamma = 3,447$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 200,0$ m),
- W7 o wartość $\gamma = 4,340$ grada, (wyokrąglenie łukiem $R = 200,0$ m).

Nawierzchnię ulicy, zaprojektowano z kruszywa łamanego gr. 20 cm. Z obu stron jezdni zaprojektowano pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m.

Na jezdni projektuje się spadek poprzeczny jednostronny o pochyleniu 3%.

Niniejszy projekt obejmuje budowę przepustu w ciągu rowu drogi powiatowej, pod drogą gminną w km 0+003,64. Przepust zaprojektowano z rur karbowanych z polietylenu $\varnothing 80$ cm. Całkowita długość przepustu wynosi 14,0 m. Rury należy ułożyć w spadku podłużnym 2,00%.

Pod zjazdem w km 0+388,71 zaprojektowano przepust w celu uciąglenia projektowanego rowu drogowego. Przepust zaprojektowano z rur karbowanych z polietylenu $\varnothing 60$ cm. Całkowita długość przepustu wynosi 18,2 m. Rury należy ułożyć w spadku podłużnym 0,50%.

W przypadku występowania w podłożu gruntów o niedostatecznej nośności (np. grunty spoiste w stanie plastycznym) rury należy układać na ławie z pospółki o gr. 50 cm.

5.2 Przekrój podłużny i odwodnienie

Niweleta jezdni drogi gminnej została poprowadzona spadkami w granicy od 0,362 % do 7,552% w nawiązaniu do istniejącej niwelety terenu $\pm (1-39)$ cm ze względu na konieczność dostosowania do istniejącego ukształtowania terenu oraz istniejącej zabudowy.

Sposób odwodnienia drogi będzie się odbywał poprzez przepuszczalną konstrukcję jezdni oraz za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych (powierzchniowo) w projektowany rów drogowy. Woda proj. rowem zostanie odprowadzona do istn. rowu w ciągu drogi powiatowej oraz do rowu melioracyjnego w dz. nr 290.

6. ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

6.1. Charakterystyka ruchu na drodze

Droga gminna nr 007017F klasy D, ul. Sosnowa w stanie istniejącym jest drogą ślepą z dojazdem poprzez skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1184F (relacji Droszków - Czarna). Droga stanowi dojazd u budynków o charakterze usługowo-mieszkalnym w zabudowie zagrodowej. W obrębie przedmiotowej drogi dopuszczony jest ruch wszystkich typów pojazdów, a ruch pojazdów ma charakter lokalny. Obowiązująca prędkość na drodze jak w terenie zabudowanym, tj: 50 km/h oraz 60 km/h w godzinach 23.00 a 5.00.

6.2. Opis projektowanych rozwiązań

6.2.1. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie stosowano urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6.2.2. Oznakowanie poziome

Nie stosowano oznakowania poziomego.

6.2.3. Oznakowanie pionowe

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje oznakowanie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1184F. Na wlocie drogi podporządkowanej usytuowano znak A-7. Drogę z pierwszeństwem ruchu oznaczono znakiem D-1.

Dokładny sposób oznakowania poziomego pokazano na rys **nr 2**.

- Istniejące znaki pionowe przedstawione są na rysunku w kolorze szarości.
- Istniejące znaki pionowe przestawione w nową lokalizację przedstawione są na rysunku w kolorze szarości z podpisem „istn. do przesunięcia”.
- Znaki projektowane posiadają kolorystykę zgodną z rzeczywistością.

Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki średnie I-szej generacji o licach zabezpieczonych folią odblaskową, zamocowanych na słupkach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki pionowe należy ustawić zgodnie z warunkami ustawiania znaków (Załącznik do nru 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. „Szczegółowe Warunki Techniczne dla Znaków i Sygnałów Drogowych oraz Urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Warunki ich Umieszczania na Drogach”).

Szczegółową lokalizację znaków w przekroju poprzecznym ulicy oraz rodzaju montowanych słupków (słupki proste, jedno gięte, dwu gięte) Wykonawca uzgodni z zarządcą drogi przed montażem i wykonaniem słupków.

Przy pracach związanych z usytuowaniem wszystkich znaków pionowych należy zachować szczególną ostrożność i w miarę możliwości wykonać je ręcznie z uwagi na możliwość uszkodzenia istniejącego lub projektowanego uzbrojenia podziemnego bądź to możliwość występowania nie zewidencjonowanego uzbrojenia podziemnego.

7.1. Opis występujących zagrożeń i utrudnień.

Nie przewiduje się utrudnień i zagrożeń w ruchu, projektowane rozwiązania mają na celu poprawienie bezpieczeństwa ruchu samochodowego i ruchu pieszego.

Przewidywany termin wprowadzenia oznakowania 31.12.2019 r.

7.2. Tabelaryczne zestawienie oznakowania

Zestawienie ilości znaków pionowych.

Rodzaj znaków pionowych	Razem [szt.]		
	Proj.	Istn. do likwidacji	Istn. do przestawienia
A - Ostrzegawcze	1	-	-
B - Zakazu	-	-	-
C - Nakazu	-	-	-
D - Informacyjne	2	-	-
E - Drogowskazowe (kierunku i miejscowości)	-	-	-
F - Uzupełniające	-	-	-
G - znaki dodatkowe przed przejazdami kolejowymi	-	-	-
T - tabliczki	-	-	-
U - zapory drogowe i tablice kierujące	-	-	-

7.3. Uwagi

Wykonawca robót ma obowiązek zapoznać się ze wszystkimi uwagami zawartymi w opiniach dokonanych z właścicielami dróg i prowadzić roboty stosując się do tych uwag.

projektant:

mgr inż. Krzysztof Komar