

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
po realizacji zadania pt.:
„Budowa drogi gminnej Sokołówka – Żelechlinek wraz z infrastrukturą”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Postawę formalną opracowania niniejszego projektu stanowi umowa zawarta z Urzędem Gminy w Żelechlinku.

Podstawę prawną opracowania stanowią zaś:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017 poz.784 - tekst jednolity)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019 poz. 2311 wraz ze zmianą Dz.U.2020 poz.862)
- Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2020r. poz.110 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 Nr 170 poz. 1393 z późn. zmianami)
- 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.2016 poz.124 - tekst jednolity z późn. zmianami)

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania niniejszego projektu stałej organizacji ruchu obejmuje drogę gminną publiczną o nr-e 116525E na odcinku od skrzyżowania z ul.Susika - drogą powiatową nr 1303E Lubochnia – Żelechlinek – Wolica - (Głuchów) do skrzyżowania z ul. Rawską – drogą powiatową 4110E Żelechlinek – Byliny Nowe – (Rawa Mazowiecka).

Droga objęta planowanym przedsięwzięciem zgodnie z klasyfikacją w zakresie funkcji dróg jest drogą gminną lokalną.

Projektowana droga pełnić będzie funkcję łącznika pomiędzy w/w drogami powiatowymi.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Obecnie teren objęty projektem stanowi droga gminna publiczna o nr-e 116525E o nawierzchni gruntowej naturalnej bez ukształtowanej korony i odwodnienia. Mimo, że łączy dwie drogi powiatowe, stanowi głównie dojazd do przyległych do niej pól. Wzdłuż drogi nie ma żadnego uzbrojenia terenu. Działki przyległe do pasa drogowego to działki rolne. Brak jest obecnie jakiegokolwiek oznakowania na tej drodze, jak – również powiązanego z nią w obrębie skrzyżowań na drogach powiatowych. Z tego też względu do projektu nie załączono odrębnych rysunków stanu istniejącego oznakowania.

4. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

Przedstawione rozwiązanie zostało opracowane na podstawie koncepcji zatwierdzonej przez Inwestora. Rozwiązanie sytuacyjne przedstawione zostało na rys.2.1 i 2.2 i spełnia oczekiwania Inwestora. Projekt pokazuje przebieg projektowanej drogi o nawierzchni bitumicznej szer. min. 6,0m (bez poszerzeń) oraz przyległy do jezdni ciąg pieszo jezdny z kostki betonowej. Pokazano także zjazdy na poszczególne działki rolne prywatne po stronie lewej (wschodniej) zgodnie z kilometrażem oraz dwa skrzyżowania po stronie prawej (zachodniej) w miejscach przewidzianych w mpzp dróg- ulic do terenów mieszkaniowych. Projekt pokazuje także nowe linie rozgraniczające, które wyznaczają granice przyszłego, docelowego pasa drogowego.

Droga poza w/w mieć będzie oświetlenie na całej długości oraz zyska prawidłowe odwodnienie poprzez budowę nowej sieci kanalizacji deszczowej i przydrożnych rowów.

Parametry techniczne projektowanej drogi ą następujące:

- klasa techniczna - L (lokalna)
- kategoria ruchu – KR2
- prędkość projektowa - 50 km/h
- przekrój półuliczny na przeważającej długości z wyjątkiem odcinka końcowego o dług. około 230m o przekroju ulicznym, z ciągiem pieszo-rowerowym z kostki o szerokości 2,5m na całej długości
- nawierzchnia jezdni bitumiczna szerokości 6,0m z poszerzeniami na łukach poziomych

Projektowana droga w całości przebiega przez teren niezabudowany. Przebieg drogi został dopasowany do zróżnicowanego wysokościowo terenu, co wymagało wpisania 7 normatywnych łuków poziomych na odcinku 1040m. Niweleta zapewnienia poprawność odwodnienia. Jej pochylenie jest zmienne i zawiera się w przedziale normatywnych wartości od 0,45% do 5,89%. Załamania niwelety powyżej 0,5% wyokrąglono normatywnymi łukami pionowymi.

5. OZNAKOWANIE

Po zakończeniu robót planuje się wykonanie nowe oznakowanie wg niniejszego opracowania. Projekt stałej organizacji ruchu pokazany został na rys.2.1 2.2. Mimo, iż cały projektowany odcinek o dług. 1,164 km przebiega w terenie niezabudowanym w projekcie oznakowania uwzględniono, iż skrzyżowanie z ul. Susika jest w terenie zabudowanym, a skrzyżowanie z ul. Rawską poza. Z uwagi na 7 normatywnych łuków na odcinku 1040m, których suma kątów zwrotu wynosi prawie 160° całą projektowaną drogę oznakowano jako drogę krętą. Z tego powodu oraz z uwagi na duże spadki podłużne do 5,89% na całym odcinku wprowadzono ograniczenie prędkości do 60km/h oraz zakaz zatrzymywania się i postoju. W rozwiązaniu sytuacyjnym przewidziano docelowo przyszłe dwa skrzyżowania na planowane drogi osiedlowe. Z uwagi na długości ich odcinków po 11m każdy, a więc poniżej 20m nie przewiduje się oznakowania pionowego tych skrzyżowań. W oznakowaniu poziomym przewidziano natomiast linie podwójne ciągłe P-4 i P-1e, co sprawi, że uniknie się konieczności usuwania oznakowania osiowego i niszczenia nawierzchni, a do czasu wybudowania ulic osiedlowych – co zdaniem Inwestora nastąpi zaraz po wybudowaniu przedmiotowej drogi – skrzyżowania te traktowane będą jak zjazdy.

Do oznakowania pionowego należy stosować znaki średnie zasadniczo pokryte folią odblaskową I generacji, z wyjątkiem znaków: A-7, B-20 i D-6, dla których należy stosować folię II generacji. Znaki należy ustawić w lokalizacji jak na rysunkach na słupkach stalowych ocynkowanych o średnicy 2" prostych lub tzw. „szubienicach” w obrębie ciągu pieszo-rowerowego.

W oznakowaniu kierunkowym na drogowskazach tablicowych użyto nazw miejscowości jakie podawane są na rondzie w Żelechlinku i dalej na drogach powiatowych.

Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe. Zakres oznakowania poziomego zgodnie z rysunkami 2.1 i 2.2. Oznakowanie osiowe wykonać w rzeczywistej osi jezdni z uwzględnieniem poszerzenia jezdni. Przed przystąpieniem do znakowania poziomego dokonać trasowania, które odbiera inspektor nadzoru. Ewentualną potrzebę dokonania korekt zgłaszać należy Inwestorowi.

Ze względów bezpieczeństwa z uwagi na krętość drogi, znaczne spadki podłużne i nasypy przewidziano linie krawędziową od strony pobocza na przekroju półulicznym wzdłuż której należy zastosować tzw. „kocie oczka” o czerwonym odblasku, a także na odcinku gdzie wprowadzono zakaz wyprzedzania w linii osiowej zastosować „kocie oczka” o białej barwie wysyłanego odbłyśku.

Ponadto w lokalizacji 0+900 – 1+020 (strona prawa) m.in. jako element bezpieczeństwa zostaną wykonane nasadzenia żywopłotu na skraju półki z zachowaniem min.20cm docelowej skrajni od obrzeża ciągu pieszo-rowerowego.

6. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA

Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu to grudzień 2024 roku.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW PIONOWYCH

Typ A - 6 sztuk:

- A-3 2 sztuki
- A-6b 1 sztuka
- A-6c 1 sztuki
- A-7 2 sztuki

Typ B - 10 sztuk:

- B-20 2 sztuki (średnie)
- B-25 2 sztuki (małe)
- B-27 2 sztuki (małe)
- B-33 2 sztuki (małe)
- B-36 2 sztuki (małe)

Typ C - 4 sztuki:

- C-13/16 2 sztuki
- C-13a/16a 2 sztuki

Typ D - 8 sztuk:

- D-1 2 sztuki
- D-6 4 sztuki
- D-42 1 sztuka
- D-43 1 sztuka

Typ E - 6 sztuk:

- E-2a 6 sztuk

Typ T - 4 sztuki:

- T-0 2 sztuki
- T-5 2 sztuki

Słupki stalowe ocynkowane o średnicy 2 cali

- 12 sztuk

Słupki stalowe ocynkowane o średnicy 2 cali podwójne

- 6 kompl. (12 słupków)

Słupki tzw. szubienice w obrębie ciągu pieszo-rowerowego

- 12 sztuk

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW POZIOMYCH

Linie segregacyjne ciągłe

P-4 $130,6\text{mb} \times 0,24\text{m}^2/\text{mb} = 31,35\text{m}^2$

P-7b $1007,1\text{mb} \times 0,24\text{m}^2/\text{mb} = 241,7\text{m}^2$

Linie segregacyjne przerywane

P-1b $871,21\text{mb} \times 0,04\text{m}^2/\text{mb} = 34,85\text{m}^2$

P-1e $26,0\text{mb} \times 0,12\text{m}^2/\text{mb} = 3,12\text{m}^2$

P-3a $119,8\text{mb} \times 0,2\text{m}^2/\text{mb} = 23,96\text{m}^2$

P-7a 76 mb x 0,12m²/mb = 9,12m²
P-7c 32 mb x 0,06m²/mb = 1,92m²

Przejścia dla pieszych

P-10 21m²

Linie zatrzymań

P-12 14,8mb x 0,5m = 7,5 m²

P-14 1,93 m²

P-23 25 sztuk = 16,5m²

P-26 25 sztuk = 17,25m²

Łącznie znaki poziome 410,2m²

Inne:

Punktowe bierne elementy odbłaskowe typ H1 białe – 14 sztuk

Punktowe bierne elementy odbłaskowe typ H1 czerwone – 148 sztuk