

CHARAKTRYSTYKA DRÓG I RUCHU NA DRODZE

do projektu stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem:

„Przebudowa pasa drogowego drogi powiatowej 2714P Sątopy-Róża”

1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na zlecenie Zamawiającego.

2. Dane do projektowania

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa.
- Ustawa z 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 12).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z dnia 27 kwietnia 2012 r. poz. 462).
- Wytyczne Projektowania Dróg wydane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych w Warszawie w 1995 roku wraz z późniejszymi zmianami.
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych wydany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku w 2014 r..
- Wizja lokalna w terenie wraz z pomiarami uzupełniającymi.
- Inne uzgodnienia z Zamawiającym.

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa istniejącej nawierzchni drogi powiatowej nr 2714P. Początek trasy przyjęto w km 0+000 zaprojektowano 20 metrów od osi torów, koniec projektowanego odcinka przyjęto w km 0+700 zgodnie z projektem zagospodarowania terenu. Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie nakładki min. – asf. wraz z regulacją wysokościową zjazdów na posesje, drogi gminne oraz pola uprawne. Dokumentacja obejmuje także wykonanie poboczy gruntowych.

Geometria: Na początku oraz końcu przebudowywanego odcinka w/w drogi powiatowej istnieje konieczność dowiązania się do istniejącego profilu poprzecznego istniejącej jezdni o naw. min. – asfaltowej (ułożenia warstwy ścieralnej i wyrównawczej). Istniejące spadki podłużne nie ulegną zmianie, niweleta zostanie wyniesiona o grubość projektowanej nakładki przy jednoczesnym zachowaniu istniejących spadków podłużnych niwelety.

Pobocza: Istniejące pobocza zostaną poddane przebudowie.

Odwodnienie rozpatrywanego odcinka drogi powiatowej projektuje się i istnieje jako powierzchniowe przy wykorzystaniu przyjętych w projekcie spadków poprzecznych oraz istniejących pochyłości podłużnych niwelety z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do poboczy gruntowych i pasów zieleni przydrożnej.

Na etapie budowy mogą zaistnieć ewentualne kolizje branżowe, które należy usunąć, w celu kontynuowania zadania.

4. Charakterystyka drogi i warunki ruchu

Aktualnie droga powiatowa nr 2714P poddana przebudowie istnieje o nawierzchni min-asf posiada jezdnię dwukierunkową o szerokości około (5,0m). Pochylenia podłużne i spadki poprzeczne zapewniają jej odpowiednie odwodnienie. Pobocza dla w/w drogi istnieją o nawierzchni gruntowej. W ciągu tej drogi istnieją zjazdy na drogi gminne, pola oraz posesje.

W terenie poddanym przebudowie stwierdzono występowanie uzbrojenia podziemnego w postaci sieci energetycznej, gazowej oraz telekomunikacyjnej, wodociągowej oraz kanalizacji deszczowej. W pasie drogi powiatowej istnieje zadrzewienie.

5. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome zostało oznaczone przedrostkiem „ist” i przedstawione na planie sytuacyjnym (Rys. nr 2.)

6. Plan docelowej organizacji ruchu

Zgodnie z planem sytuacyjnym (Rys nr 2.) projektowane oznakowanie pionowe i poziome oznaczone zostało przedrostkiem „Proj”.

7. Inne zagadnienia

- Oznakowanie pionowe powinno charakteryzować się następującymi cechami:
 - a) drogi powiatowe: znaki średnie (S),
 - b) drogi gminne: znaki małe (M),
 - c) znaki A-7 oraz B-20 o wielkości S w każdym przypadku,
 - d) w każdym przypadku do lic znaków stosować folię odblaskową typu co najmniej 2,
- Wszystkie nowe tablice, zaprojektowane w niniejszym opracowaniu, należy wykonać jako odblaskowe – folia II generacja w celu zwiększenia widzialności oznakowania.
- Pokazane na rysunku znaki należy wstawiać w miejscach, gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.
- Lokalizację znaków i tablic podaną na planach sytuacyjnych należy traktować jako orientacyjną z tolerancją praktycznego przesunięcia rzędu kilku metrów. Wprowadzone oznakowanie organizacji ruchu należy poddać obserwacji dla przeprowadzenia ewentualnej korekty w projekcie.
- Wymiary znaków użytych do projektowanego oznakowania winny posiadać wymiary i jakość jak dla znaków istniejących
- Wysokość umieszczania znaków należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181 wraz ze zm.)
- Całość robót prowadzonych w pasie drogowym należy wykonać zgodnie z obowiązującymi Rozporządzeniami Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729), Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181) oraz na podstawie przedmiotowego projektu.
- Słupki do znaku drogowego z rur stalowych z wygiętym ramieniem, w przypadku braku skrajni ocynkowane wraz z niezbędnymi mocowaniami i fundamentem z betonu.
- Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii zgodnej z przedmiarem robót.

Sporządziła

mgr inż. Barbara Kosmacz