


PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa inwestycji:	„Remont drogi gminnej Kalinowo – Guty Bujno” odcinek od km 0+650 do km 2+100	–
Adres inwestycji:	działki o numerach ewidencyjnych: 163 obręb Kalinowo; 520/1 obręb Guty Bujno; gmina Ostrów Mazowiecka.	
Inwestor:	Wójt Gminy Ostrów Mazowiecka ul. Gen. Wł. Sikorskiego 5 07-300 Ostrów Mazowiecka powiat ostrowski województwo mazowieckie	
Jednostka Projektowania:	DCPRO Dorota Chmiel ul. 3-go Maja 100/21 07-300 Ostrów Mazowiecka tel. 606 525 515 tel./fax: 29 645 50 65	
Zakres opracowania:	Projekt stałej organizacji ruchu	
Data opracowania:	06.03.2020	

Projektował:

mgr inż. Jacek Chmiel

II. SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

L.P.	Zawartość	nr str.
I.	Strona tytułowa	1
II.	Spis zawartości	2
III.	Opis techniczny	3-5
	1. Podstawa opracowania	3
	2. Zakres opracowania	3-4
	3. Założenia projektowe	4-6
IV.	Część rysunkowa	
- Rys. 1	Plan orientacyjny usytuowania drogi w skali 1:25 000	7
- Rys. 2	Plan lokalizacji oznakowania pionowego w skali 1:1000	8-9

III. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Projekt budowlany „Remont drogi gminnej Kalinowo – Guty Bujno” – odcinek od km 0+650 do km 2+100”
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. nr 58 poz. 515 z późn. zmianami w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 03.177.1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach zał. 1 i 4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 23.12.2003r.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393)
- Ustawa z dnia 20.06.97r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003r. nr 58, poz. 515 z późn. zm.),

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi gminnej nr 260621W w miejscowości Kalinowo. Odcinek drogi gminnej objęty opracowaniem rozpoczyna swój bieg w km 0+650 od strony drogi powiatowej nr 2654W. Na terenach przyległych do pasa drogowego występują tereny rolne oraz częściowo tereny leśne.

W ramach opracowania zaprojektowano remont odcinka drogi od km 0+650 do km 2+100 obsługującego tereny przyległe do pasa drogowego, łączący miejscowość Guty Bujno z miejscowością Kalinowo. Projektowana trasa drogi przebiega po istniejącym śladzie w dowiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu. Zgodnie z MPZP przebudowywany odcinek należy do kategorii dróg zbiorczych. W ramach remontu przyjęto parametry jak dla drogi lokalnej w związku z ograniczoną dostępnością terenu.

Na całym odcinku zastosowano przekrój typu drogowego w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania. Szerokość jezdni przyjęto jako 5,0m ze spadkiem daszkowym 2% na prostych i łukach $R > 500$. Na łukach $R < 500$ zaprojektowano spadek poprzeczny jednostronny 3%. Pobocza gruntowe szerokości 0,75 m utwardzone mieszanką kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm zaprojektowano ze spadkiem poprzecznym 8%. Zjazdy indywidualne zaprojektowano jako utwardzone kruszywem łamanym.

Celem opracowania i planowanego remontu drogi jest poprawa warunków ruchu oraz bezpieczeństwa jej użytkowników poprzez przywrócenie nośności i parametrów użytkowych. Projekt obejmuje ustalenie sposobu oznakowania pionowego po remoncie drogi.

3. ZAŁOŻENIA PROJEKTU

W celu dostosowania istniejącej drogi do aktualnych potrzeb i wymagań przyjęto następujące założenia projektowe:

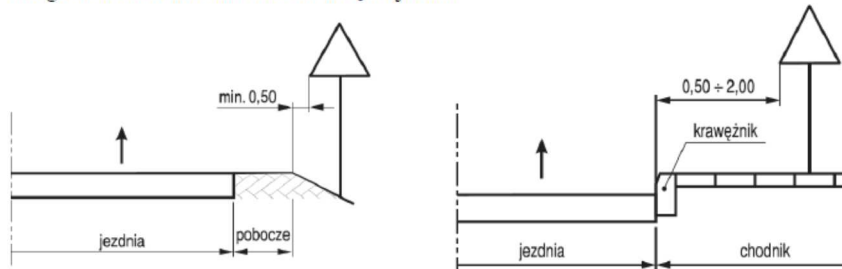
- droga gminna zbiorcza,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość jezdni z betonu asfaltowego – 5,0 m,
- szerokość poboczy z mieszanki kruszywa łamanego– 0,75 m,
- spadek poprzeczny jezdni dwustronny 2% i jednostronny do 3% na łukach,
- długość projektowanego odcinka – 1450,0 m,
- konstrukcja projektowana na obciążenie ruchem KR1-2

Na odcinku planowanym do rozbudowy zaprojektowano oznakowanie pionowe, oznakowanie poziome nie zostało zastosowane z uwagi na szerokość istniejącej jezdni.

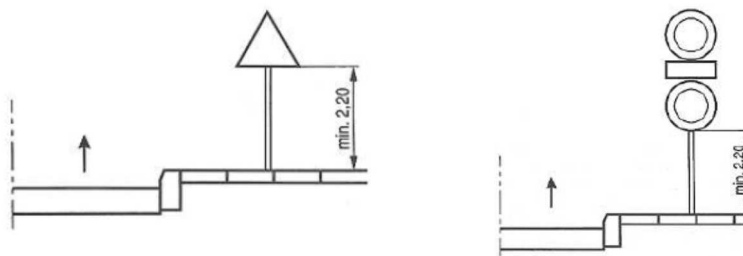
Sposób oznakowania drogi po remoncie wraz z lokalizacją projektowanego oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym lokalizacji oznakowania w skali 1:1000 (rysunek nr 2.1-2.2).

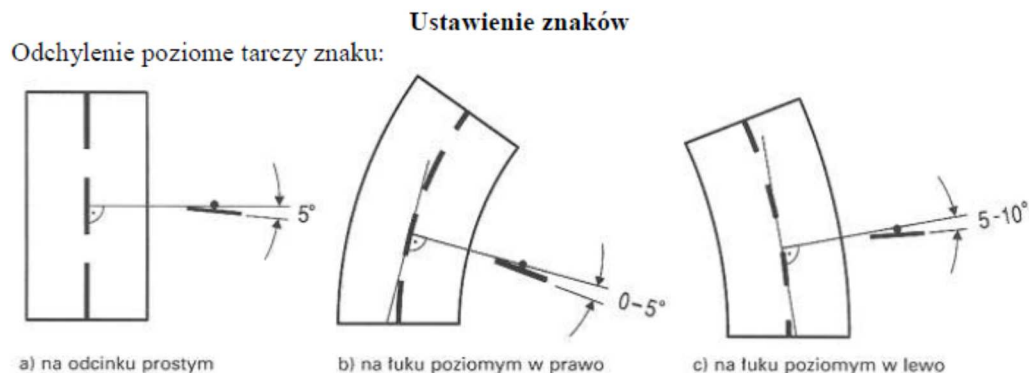
Tarcze znaków pionowych należy montować na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm, wielkość znaków średnia z zachowaniem wymaganej skrajni pionowej (-min. 2,2m) i poziomej (-min. 0,5m od rzutu pionowego zewnętrznej krawędzi znaku do krawędzi jezdni), zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach.

Odległość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków:





W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony w poboczu gruntowym w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni (dla najbardziej wysuniętego elementu znaku).

Uwagi:

- a) lica znaków należy wykonać z folii odblaskowej II typu,
- b) nie dopuszcza się spawania słupków używanych do montażu znaków,
- c) znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa „B”,
- d) sposób kotwienia konstrukcji wsporczych znaków w podłożu powinien gwarantować ich stabilność oraz równość w pionie i w poziomie,
- e) słupki znaków należy wykonać z rur ocynkowanych śr. 60 mm.

Szczegółowe wymagania odnośnie technologii robót zawarte w STWiOR stanowiącej odrębne opracowanie.

Termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu:

Wprowadzenie projektowanej stałej organizacji nastąpi po wykonaniu robót budowlanych związanych z przebudową drogi, przewidywany termin to III-IV kwartał 2020r.

Opracował:

mgr inż. Jacek Chmiel