

Projekt:

„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1516N Klon - Wujaki”

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych
Ul. Mrongowiusza 2
12-100 Szczytno



DROMACC
engineering and related
technical consulting



Jednostka projektowa: **DROMACC Maciej Białoszewski**
ul. Goworowska 31A/5
07-410 Ostrołęka

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

Branża:

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Opracował: mgr inż. Maciej Białoszewski

Opracował: Magdalena Kleszczewska

Data		
2017-11	PIERWSZA EDYCJA	
Wersja	PL	Egz. nr ...

INWESTOR:

Zarząd Dróg Powiatowych

Ul. Mrongowiusza 2
12-100 Szczytno



JEDNOSTKA PROJEKTOWA:



DROMACC Maciej Białoszewski
ul. Goworowska 31A/5,
07-410 Ostrołęka

Opracował: mgr inż. Maciej Białoszewski

Magdalena Kleszczewska

SPIS ZAWARTOŚCI.

1. CZĘŚĆ OPISOWA I UZGODNIENIA.

- 1. Strona tytułowa*
- 2. Spis zawartości*
- 3. Opis techniczny*

1. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny lokalizacji ulicy – rysunek nr DR_00*
- 2. Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania – rysunek nr DR 1*

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ROZBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR 1516N KLON – WUJAKI

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano przez DROMACC Maciej Białoszewski, zamieszkałego 07-410 Ostrołęka, ul. Goworowska 31A/5. Opracowanie niniejsze wykonano na zlecenie inwestora tzn. Zarząd Dróg Powiatowych, ul. Mrongowiusza 2, 12-100 Szczytno w ramach umowy na wykonanie opracowania dokumentacji projektowej rozbudowy drogi powiatowej nr 1516N Klon – Wujaki.

Projekt opracowano na podstawie:

- inwentaryzacji istniejącego oznakowania,*
- parametrów geometrii istniejących ulic,*
- istniejących i przewidywanych warunków ruchu,*
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie „Szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem”,*
- obowiązujących wytycznych, norm i przepisów prawnych,*
- rozwiązań ustalonych w projekcie,*
- uzgodnień i opinii uzyskanych w trakcie opracowania,*

II. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

*Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu opracowany w związku ze zleceniem „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1516N Klon – Wujaki
Dokumentacja projektowa obejmuje w szczególności wykonanie:*

- projekt zagospodarowania terenu pasa drogowego rozbudowy drogi powiatowej nr 1516N*

III. STAN ISTNIEJĄCY I WARUNKI RUCHU

Terren opracowania/inwestycji położony jest pomiędzy dwoma miejscowościami

Klon i Wujaki. Są to miejscowości typowo wiejskie. Mieszkańcy generują na chwilę obecną główny ruch w postaci ruchu samochodowego i maszyn oraz urządzeń rolniczych.

Projektowany odcinek drogi zaczyna swój bieg na skrzyżowaniu z drogą powiatową, a kończy w km 5 +540 na terenie lasu za ostatnią zamieszkaną posesją miejscowości Wujaki.

W stanie istniejącym projektowana droga na całym odcinku ma szerokość ok.5 metrów i jest drogą gruntową o nawierzchni żwirowej. Na całej długości trasy nie występują żadne chodniki. Przy drodze zlokalizowane są zjazdy na posesje (w większości nie utwardzone). Wody opadowe z istniejącej drogi nie są w żadnym stopniu zagospodarowane

i zalegają na istniejącej drodze, bądź przyległych gruntach ornych.

Na całej długości drogi występują zadrzewienie w koronie drogi, będące zagrożeniem dla użytkowników ruchu. Przy drodze zlokalizowane są zjazdy (wyjeżdżone w większości nieutwardzone) na prywatnie posesje, bądź w większości pola uprawne.

Istniejąca droga gruntowa przechodzi przez miejscowość Klon i Wujaki, gdzie ruch pieszych również odbywa się na nawierzchni żwirowej. Przy rozpatrywanej drodze zlokalizowane są dwie żwirownie/piaskownie, które generują znaczny ruch w postaci samochodów ciężarowych.

Na rozpatrywanym odcinku występuje jeden przepust, który nie ulegnie przebudowie, poza nawierzchnią drogi, która wymusi zmianę grubości wylewki betonowej na istniejącym przepuście.

Orientacyjną lokalizację inwestycji przedstawiono na rysunku DR_00.

IV. PROJEKTOWANY ZAKRES OPRACOWANIA

Rozpatrywane przedsięwzięcie polega przede wszystkim na wykonaniu drogi zbiorczej klasy „Z”. Jest to przedsięwzięcie liniowe polegające na wykonaniu drogi o szerokości 6m z nawierzchni asfaltowej wraz z jednostronnym chodnikiem o szerokości 2 metrów w m.Klon, bądź dwustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1 metra i zjazdów na posesje indywidualne, bądź publiczne, które będą powierzchniami wyłączone z terenów biologicznie czynnych. Na znakomitej większości drogi należy zaprojektować rowy przydrożne.

Jedyny przepust znajduje się w km ok.2+120. Jest to przepust w przekroju prostopadłościennym o wymiarach 200x200 cm. Jest wykonany z elementu

prefabrykowanego żelbetowego w dobrym stanie technicznym. Składa się z dwóch zespołów przepustów ułożonych równolegle. Jego długość wynosi 1150 centymetrów, to jest 11,5 metra. Rozpatrywany przepust jest w dobrym stanie technicznym i nie wymaga zmiany lokalizacji, ani parametrów z racji projektu drogi powiatowej. Na krawędzi istniejącej jezdni zlokalizowane są bariery energetyczne, które muszą ulec przebudowie z racji zmiany lokalizacji jezdni oraz ich nie normatywnych długości.

Rozpatrywany przepust wymaga oczyszczenia, gdyż w momencie inwentaryzacji, to jest w dniu 18.05.2016 na ścianie czołowej ze strony płynącej wody zgromadziły się na deski i żerdzie utrudniające przepływ wody. Podczas inwentaryzacji wykonano szereg zdjęć, które zostały dołączone do niniejszego opracowania.

V. PROJEKTOWANA CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Zaprojektowane oznakowanie ma za zadanie zabezpieczyć miejsce prowadzonych robót polegających na rozbudowie drogi powiatowej nr 1516N.

Na czas prowadzonych prac w zakresie budowy nie wystąpiła konieczności całkowitego zamknięcia przejazdu, z uwagi na to prace prowadzone z zajęciem części jezdni. (zamknięcie częściowe zostało podzielone na etapy).

Prowadzone roboty nie mogą być dłuższe niż 300m. Zwężenia jezdni oznakowane zaporą kierunkową U-3D wraz z oznakowaniem ostrzegawczym A-14, A-12, Oznakowanie należy zastosować według etapów przedstawionych w części graficznej.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze i zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.

Do oznakowania robót zostaną użyte znaki ostrzegawcze A-14, A-12, zapory U-3D, U-3C, U-20a, U-20b.

Wielkość znaków użytych do oznakowania robót powinna być z grupy duże - ostrzegawcze o boku 1050mm. Lica znaków muszą być pokryte folią II typu a tarcze znaków wykonane z blachy ocynkowanej z podwójnie giętymi krawędziami. Znaki należy umieścić w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni (licząc od krawędzi znaku w miejscu najbliższym jezdni) na wysokości min. 2,20 m od poziomu terenu (licząc od dolnej krawędzi znaku). Zapory drogowe użyte do oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy - pokryte materiałem odblaskowym - oraz utrzymane w należytym stanie przez cały okres trwania robót. Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zapewniać stabilność.

Zapory drogowe U-20a należy mocować na wysokości 0,9 – 1,1 m mierząc od poziomu terenu do ich górnej krawędzi.

Wykonawca robót powinien zapewnić całodobowy nadzór nad urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, w przypadku ich uszkodzenia oznakowanie należy natychmiast uzupełnić.

Zapory drogowe powinny być pokryte materiałem odblaskowym.

Po zakończeniu prac teren robót zostanie uporządkowany a zapory zostaną natychmiast zdemonstrowane.

UWAGA:

Projekt Tymczasowej Organizacji Ruchu przewiduje oznakowanie znakami z folii min. II generacji o rozmiarze dużym.

Podczas prowadzenia robót zawartych w dokumentacji należy umożliwić dojazd oraz dojsie do posesji właścicielom działek.

VI. TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie ścisłego terminu wprowadzenia czasowej organizacji ruchu.

Wprowadzenie projektowanego czasowego oznakowania nastąpi zgodnie z zasadami ustalonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. o drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Opracował:

.....