

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA.

I. CZĘŚĆ OPISOWA I UZGODNIENIA

- 1. Strona tytułowa*
- 2. Zawartość opracowania*
- 3. Opis techniczny*

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny lokalizacji planowanej inwestycji – rys. nr 1,*
- 2. Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania– rys. nr 2.1 – 2.8*

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU WPROWADZONEJ W RAMACH „Rozbudowa drogi powiatowej nr 4244 W Wierzbno – Karczewiec”

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu opracowany w związku z zamiarem wykonania robót budowlanych polegających na „Rozbudowa drogi powiatowej nr 4244 W Wierzbno – Karczewiec według warunków uzyskanych w trakcie prowadzonych uzgodnień z Zamawiającym oraz Zarządcą drogi.

Projekt opracowano na podstawie:

- inwentaryzacji istniejącego oznakowania poziomego i pionowego dróg objętych opracowaniem,
- warunków ruchu i parametrów przekroju ulic,
- 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,
- uzgodnień i opinii uzyskanych w trakcie opracowania.

II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.

Projekt Stałej Organizacji Ruchu opracowano w celu określenia lokalizacji oznakowania pionowego i poziomego po wykonywaniu włączenia planowanej inwestycji tj. drogi powiatowej nr 4244W.

III. STAN ISTNIEJĄCY I WARUNKI RUCHU.

Teren opracowania/inwestycji położony jest w województwie mazowieckim, powiecie węgrowskim na terenie Gminy Wierzbno.

Obecnie droga objęta zamierzeniem inwestycyjnym służy obsłudze komunikacyjnej luznej zabudowy jednorodzinnej oraz okolicznym rolnikom - działkom / terenom rolniczym.

W stanie istniejącym DP4244W posiada pas drogowy o zmiennej szerokości ok. **10-11m** z jezdnią o zmiennej szerokości o nawierzchni asfaltowej.

Nawierzchnia z betonu asfaltowego nie ma właściwego profilu poprzecznego i podłużnego co utrudnia odwodnienie korony drogi i obniża komfort przejazdu, ze względu na stan nawierzchni wymagający częstych prac utrzymaniowych, tj. profilowania poprzecznego i podłużnego, a przede wszystkim powoduje duży hałas ze względu na ich łączenia.

Ulica nie posiada typowego odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej. Odwodnienie odbywa się aktualnie powierzchniowo w tereny zielone. Zjazdy w obrębie inwestycji są częściowo utwardzone.

Wzdłuż trasy znajdują się drzewa które częściowo przewidziano do wycinki, jak również liczne żywopłoty / krzewy. Istniejące drzewa przewidziano do zabezpieczania palikami drewnianymi w trakcie realizacji etapu budowy.

Parametry techniczne istniejące drogi:

- klasa drogi – **Z „zbiorcza”**;
- nawierzchnia istniejącej DP4244W – **nawierzchnia bitumiczna**;
- szerokość istniejącej ulicy **ok. 5,20 do 6,0m**
- szerokość istniejącego pasa drogowego zmienna ok. **10-11,0m**;
- rozpatrywana droga znajduje się w **Gminie Wierzbno, powiat węgrowski, woj. mazowieckie**;

Rozbudowa ulicy polegająca na budowie odwodnienia drogi płynnie pozytywnie na użytkowanie drogi.

Projektowana inwestycja nie wpłynie na istniejące warunki gruntowe w związku z tym, iż głębokość wykopów nie przekroczy **1,20m** przy budowie robót drogowych.

Grunt, wody naziemne i wody gruntowe nie zostaną zanieczyszczone ponieważ nie przewiduje się odprowadzania ścieków oprócz wody opadowej z nawierzchni jezdni, obustronnego chodnika.

W terenie istniejącym zlokalizowana jest sieć:

- **telekomunikacyjna**
- **wodociągowa**
- **sanitarna**
- **energetyczna**

W związku z planowaną rozbudową część działek stanowiących własność prywatną przekształcona zostanie w pas drogowy.

Inwestycja powoduje konieczność rozbiórek elementów ulic (nawierzchnie, podbudowy, krawężniki, ogrodzenia itp.)

Orientacyjną lokalizację inwestycji przedstawiono na **rysunku nr 1**.

IV. PROJEKTOWANE STAŁE OZNAKOWANIE

1. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome

Oznakowanie poziome i pionowe do wykonania według lokalizacji przedstawionej na rysunku nr 2 PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.

Dane charakterystyczne znaków pionowych

Wielkość znaków zaprojektowano jako średnie. Tarcze znaków zostaną pokryte folią odblaskową typu I, symbole oraz barwy znaków i tabliczek powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Wszystkie lica znaków projektowanych: A-7, D-6 należy wykonać z folii odblaskowej II generacji.

Dane charakterystyczne znaków poziomych

Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej, strukturalne chemoutwardzalne. Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów

Zastosowane znaki drogowe muszą posiadać aktualny certyfikat.

Znaki należy montować w sposób uniemożliwiający obrót znaku wokół własnej osi

Oznakowanie pionowe -Zaprojektowano nowe oznakowanie ostrzegawcze, nakazu, informacyjne .Znaki projektowane należy wykonać i zlokalizować zgodnie ze schematem oznakowania i z warunkami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach(Dz. U. nr 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).

Słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych o średnicy zewnętrznej 60 mm. Znaki należy wykonać z folii odblaskowej 2 typu.

a) Oznakowanie pionowe

Zestawienie oznakowania pionowego				
Oznaczenie	Opis	Ilość sztuk	Ilość słupków	Wielkość
Demontaże				
D-43	Koniec terenu zabudowanego	7	7	średnia
U-9		2	2	średnia

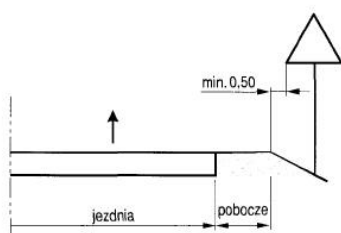
D-15	Przystanek autobusowy	12	6	średnie
E-17	Miejscowość	5	5	średnie
E-18a	Koniec miejscowości	4	-	średnie
D-42	Teren zabudowany	1	1	średnie
A-1	Niebezpieczny zakręt	2	2	średnie
A-2	Niebezpieczny zakręt	2	2	średnie
D-1	Droga z pierwszeństwem	2	2	średnie
Tabliczka T-6	Tabliczka	3	-	średnie
A-7	Ustąp pierwszeństwa	1	1	średnie
Łącznie:		41	28	-
Projektowane				
D-6	Przeście dla pieszych	7	7	średnie
D-15	Przystanek autobusowy	12	6	średnie
D-42	Teren zabudowany	6	4	średnie
D-43	Koniec terenu zabudowanego	6	4	średnie
E-17	Miejscowość	5	5	średnie
e-18	Koniec miejscowości	5	3	średnie
D-1	Droga z pierwszeństwem	2	2	średnie
T-6	Tabliczka	3	-	średnie

E-4	Drogowskaz	2	1	średnie
A-7	Ustąp pierwszeństwa	2	1	średnie
A-16	Przeście dla pieszych	4	4	średnie
B-33	Ograniczenie prędkości	5	3	średnie
B-34	Koniec ograniczenia prędkości	1	1	średnie
B-42	Koniec zakazów	2	2	średnie
A-2	Niebezpieczny zakręt	3	3	średnie
A-1	Niebezpieczny zakręt	3	3	średnie
D-46	Droga wewnętrzna	1	1	średnie
D-47	Koniec drogi wewnętrznej	1	1	średnie
Łącznie:		70	51	-

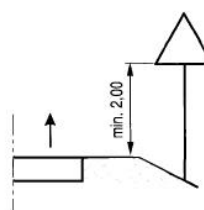
Projekt obejmuje również oznakowanie poziome które pokazano i opisano w części graficznej.

2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

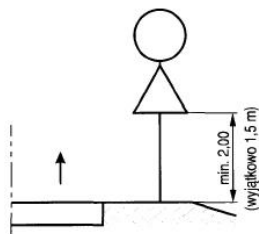
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



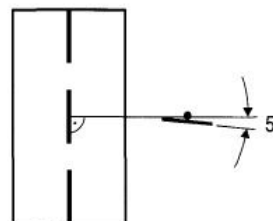
Rysunek 1: Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



Rysunek 2: Wysokość umieszczania znaku



Rysunek 3: Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



Rysunek 4: Odchylenie poziome tarczy znaku

V. WARUNKI ZAJĘCIA PASA DROGOWEGO I WYKONANIA ROBÓT.

Wykonawca robót będzie mógł wprowadzić oznakowanie w pasie drogowym po uprzednim uzyskaniu od zarządcy dróg, uzgodnienia projektu stałej organizacji ruchu. Wymagania odnośnie zastosowania znaków i tablic według **Załącznika Nr 4 (pkt. 11)** do **Rozporządzenia M.I. 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 (**Dz.U. Nr. 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r.**)

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to III kwartał 2025 roku.

Opracował:

.....