

F. H. U. TOMIN
ul. Jana Matejki 10
98-300 Wieluń
tel. 506 151 166, e-mail: tomin.wielun@wp.pl

-----EGZ. NR 1-----

Stadium	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Nazwa obiektu	Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych Młyny-Odcinek
Inwestor	Gmina Rudniki ul. Wojska Polskiego 12a 46-325 Rudniki
Lokalizacja inwestycji	dz. nr ewid. 651, 370, 37, 48/1, 46, 32, 38/1, 36, 31/8 – obręb Młyny dz. nr ewid. 278 – obręb Odcinek, gm. Rudniki
Kategoria obiektu	XXV
Data opracowania	Wrzesień 2020

AUTOR OPRACOWANIA

Funkcja	Tytuł zawodowy	Imię i nazwisko	Podpis
<i>Projektant branża drogowa</i>	mgr inż.	Tomasz Stasiak upr. projekt. LOD/0872/POOD/08 izba ŁOD/BD/8424/08 upr. do proj. bez ogr. w spec. drogowej	

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne

STADIUM:

Projekt zmiany stałej organizacji ruchu

TEMAT:

Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych Młyny-Odcinek

LOKALIZACJA:

dz. nr ewid. 651, 370, 37, 48/1, 46, 32, 38/1, 36, 31/8 – obręb Młyny

dz. nr ewid. 278 – obręb Odcinek, gm. Rudniki

2. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2018r., poz. 1990 z późn. zm)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003r. w spr. szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784)
- 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 (Dz. U. z 2003r Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U z 2002r. Nr 170, poz. 1393 z późn. zm.)
- projekt przebudowy drogi dojazdowej

3. Stan istniejący

Teren niezabudowany . W sąsiedztwie pasa drogowego pola uprawne oraz zbiornik wodny.

Istniejące drogi o zróżnicowanej szerokości ok. 3,00-5,50m i nawierzchni tłuczniowej.

Odwodnienie powierzchniowe zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu.

Teren uzbrojony – zgodnie z załączoną mapą zasadniczą brak podziemnych sieci uzbrojenia terenu, na terenie inwestycji znajduje się napowietrzna linia energetyczna.

4. Cel, zakres opracowania oraz charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

Celem niniejszego opracowania jest projekt zmiany stałej organizacji ruchu związany z projektem pn. „Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych Młyny-Odcinek ”

Opracowanie swoim zakresem obejmuje przebudowę drogi wewnętrznej na odcinku o długości 855,66m.

Układ komunikacyjny zgodny z przebiegiem istniejącym.

Parametry charakterystyczne projektowanej drogi:

-długość w opracowaniu: 553,58m

-klasa drogi: droga wewnętrzna

- nawierzchnia jezdni projektowana: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 4,00m
- szerokość poboczy: 0,50m
- w ciągu trasy 10 łuków poziomych osi trasy w planie
- przekrój jezdni jednostronny 2%

5. Projektowane oznakowanie pionowe

Rodzaj oraz lokalizacja zgodna z rysunkiem:

- do oznakowania pionowego w pasie drogi dojazdowej należy zastosować znaki **małe (M)** z wyjątkiem znaków A-7, które powinny mieć grupę wielkości **średnie (S)**
- należy stosować znaki z blachy ocynkowanej pokryte farbą proszkową z podwójnymi zaginanyymi ciągłymi krawędziami. Lica znaków muszą być pokryte folią odblaskową typu 1, lica znaków A-7 muszą być pokryte folią odblaskową typu 2
- wszystkie znaki pionowe należy ustawiać na słupkach stalowych średnicy min. 60mm, tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka
- znaki na drogach z poboczem należy umieszczać w odległości min. 0,50m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczania znaków min. 2,00m z wyjątkiem znaków umieszczonych na chodniku gdzie wysokość powinna wynosić min. 2,20m. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta).

Materiały do oznakowanie pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

6. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w rejonie zbiornika wodnego projektuje się bariery ochronne system H1W5 wg rysunku PZT o długości 134m z każdej strony.

System H1W5:

- odległość pomiędzy słupkami – 2 [m],
- poziom powstrzymywania – H1 zgodne z EN 1317 część 1 i 2,
- szerokość pracująca – W=1,6 [m] (W5),
- poziom intensywności zderzenia – A(ASI=0,9),
- maksymalne odkształcenie dynamiczne – 1,3 [m],
- stal – S235JR według EN 10025-2:2004,
- cynkowanie - według EN ISO 1461:2009,
- śruby – według EN ISO 898-1:2009:
- M10×25 zgodnie z EN ISO 4017:2000; klasa 5.8,

- M16×25 zgodnie z WT/DP-299; klasa 4.6,
- M16×40 zgodnie z WT/DP-299; klasa 4.6,
- nakrętki według EN ISO 4032:2000,
- podkładki według EN ISO 7091:2000,
- momenty dokręcające:
 - M10 – $T = 30 \pm 10$ [Nm],
 - M16 – $T = 70 \pm 10$ [Nm],

7. Uwagi

--- Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu – **przed oddaniem do użytkowania w/w inwestycji**