



## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Podstawa opracowania.**

Projekt stałej organizacji ruchu dotyczy projektu budowlanego pn. „**Budowa dróg wraz z infrastrukturą techniczną na Osiedlu Lidzbarska**”

Budowa dróg będzie prowadzona na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi:

1989, 2089/7, 2065/5, 2089/9, 2084/4, 2066/3, 2079/3, 2050, 2052/2, 2052/4, 2056/5, 2057/1, 2060/12, 2062/2, 2006/1, 1993/10, 1992/3, 1994/2, 1998/18, 1998/10, 2099/5, 2074/1, 1991/1, 2076/2, 2067/3, 2068/9, 2069/3, 2070/3, 2080/4, 2064, 2051/10, 2053/1, 2057/20, 2058/2, 2060/5, 2057/12, 2008/1, 1992/6, 1991/3, 1998/17, 1998/26, 2091/2, 2073, 2089/8, 2065/19, 2083/4, 2080/3, 2065/18, 2051/9, 2052/3, 2055/1, 2057/11, 2060/7, 2061/2, 1998/1, 2049, 1994/1, 1993/9, 1993/11, 1997, 2091/1, 2004/10 w obrębie nr 0001 Miasto Działdowo (jednostka ewidencyjna 280301\_1), powiat działdowski, województwo warmińsko-mazurskie.

Opracowanie wykonano w oparciu o:

projekt budowlany

- Ustawa z dnia 07.07.1994 r. **Prawo Budowlane** Dz. U. nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami ,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. **w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie** ( Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r. )
- Ustawa z 20.06.1997 **Prawo o ruchu drogowym** (tekst jednolity Dz. U. Nr 108 z 2005 poz. 908 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z 21.03.1985. **o drogach publicznych** (Dz. U. Nr 19 poz. 115 z 2007 r
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003. **w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem** (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z późniejszymi zmianami)
- Załącznik Nr 1-4 do Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 **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 dn. 23 grudnia 2003 r.)

### **2. Cel opracowania.**

Opracowanie ma na celu pokazanie docelowej organizacji ruchu na części Osiedlu Lidzbarska objętym przebudową, w obrębie skrzyżowań projektowanych ulic: Traugutta i Reymonta



z ulicą Lidzbarską czyli odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 544 Brodnica – Działdowo – Mława – Ostrołęka.

### **3. Charakterystyka drogi**

Teren budowy dróg położony jest w Działdowie. Miasto Działdowo leży w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie działdowskim, nad rzeką Działdówką. Osiedle Lidzbarska to dzielnica obejmująca obszar ulokowany w zachodniej części miasta. Budowa obejmuje odcinki dróg o łącznej długości 3888,64 m. Przeważa tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z niewielkim udziałem funkcji usługowej. Wiele działek nie jest jeszcze zabudowanych.

Układ komunikacyjny Osiedla Lidzbarska objęty opracowaniem projektowym obejmuje czternaście odcinków:

- ul. Raginisa od km 0+000,00 do km 0+686,40 oznaczony na planie zagospodarowania jako PK1-PK2,
- ul. Sikorskiego od km 0+00,00 do km 0+431,21, PK9-PK10,
- ul. 1-Go Listopada od km 0+000,00 do km 0+434,37 PK3-PK4
- ul. Traugutta od km 0+000,00 do km 0+622,50, PK5-PK6,
- ul. Reymonta od km 0+000,00 do km 0+681,37, PK7-PK8
- ul. Paderewskiego od km 0+000,00 do km 0+223,86, PK13-PK14,
- ul. Legionów Polskich od km 0+000,00 do km 0+335,50, PK15-PK16,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+045,17, PK28-PK29,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+063,00, PK26-PK27,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+059,20, PK24-PK25,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+092,90, PK22-PK23,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+103,90, PK28-PK29,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+054,16, PK19-PK20,
- ulica nazwy od km 0+000,00 do km 0+055,10, PK19-PK21,

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- |  |                      |
|--|----------------------|
| - klasa drogi                          | - L i D              |
| - prędkość projektowa                  | - 40 km/h            |
| - nośność podłoża                      | - G3, G4             |
| - głębokość przemarzania               | - 1,00 m (II strefa) |
| - konstrukcja nawierzchni dla ruchu    | - KR 1               |
| - spadek poprzeczny nawierzchni        | - 2 %                |
| - szerokość jezdni na odcinku ulicznym | - 5,00 - 6,00 m      |
| - szerokość chodnika                   | - 1,25 – 2,00 m      |
| - szerokość ścieżki rowerowej          | - 2,00 m             |



Projekt budowlany przebudowy dróg będzie obejmował wykonanie pełnej konstrukcji jezdni zamkniętej obustronnym krawężnikiem lekkim, chodników, jednostronnej ścieżki rowerowej (tylko w ul. Raginisa i w ul. 11-go Listopada). Nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego w ul. Raginisa a w pozostałych ulicach z kostki betonowej brukowej. Nawierzchnia chodników i ścieżek rowerowych z kostki betonowej brukowej.

#### **4. Uzasadnienie zmian w organizacji i jej charakterystyka.**

Zmiana organizacji ruchu spowodowana jest przebudową ulic. Ulice zapewniają przejazd pojazdom w ruchu lokalnym oraz dojazd do budynków mieszkalnych jednorodzinnych i wielorodzinnych. Ulica Traugutta krzyżuje się z drogą wojewódzką (ulicą Lidzbarską) w km 54+462,20 tej drogi a ulica Reymonta w km 54+574,24.

#### **5. Charakterystyka planowanej organizacji ruchu.**

Projekt stałej organizacji ruchu określa zakres ograniczeń w ruchu oraz sposób oznakowania pionowego i poziomego odcinków projektowanych ulic. Docelową organizację ruchu przedstawiono w części rysunkowej opracowania. Projektuje się uzupełnienie istniejącego oznakowania pionowego i elementy nowe oznakowania pionowego i poziomego. Całe zadanie uzgadnia Starosta Działdowski ale dwa skrzyżowania wymagają uzgodnienia z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Olsztynie. Z uwagi na trwałość projektu – przebudowy drogi wojewódzkiej nr 544 nie można w okresie gwarancji zmieniać przyjętych rozwiązań projektowych. Proponowane do likwidacji znaki A-7 i B-33 nie są uwzględnione w zatwierdzonej stałej organizacji ruchu. Zostały ustawione prawdopodobnie przez służby miejskie.

#### **6. Oznakowanie pionowe.**

Ustawienie znaków należy wykonać w/g załączonego planu oznakowania z użyciem znaków wykonanych z materiałów odblaskowych – folii typ „1”. Znaki typu średniego: ostrzegawcze o długości boku 900, okrągłe o średnicy 800 mm, informacyjne o długości podstawy 600 mm. Średnica słupków dla znaków 60 mm. Znak należy mocować do słupka za pomocą ocynkowanych obejm stalowych. Należy zastosować znaki wykonane na podkładach z blachy stalowej z zaokrąglonymi krawędziami. Tył znaku powinien być koloru szarego. Projekt obejmuje ustawienie nowoprojektowanych znaków oraz wymianę istniejących znaków na nowe. Znaki zdemontowane wykonawca przekaże inwestorowi.

Technologie robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru robót przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Wykonawca na czas budowy ustawi oznakowanie zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy a istniejące oznakowanie przewidziane do wymiany po zdemontowaniu zostanie przekazane zarządcy drogi.

#### **7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji**

Planowane wprowadzenie nowej organizacji 30 listopada 2017 r.



### **UWAGI:**

1. Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcją producentów i przepisami oraz ze szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP.
2. Przed przystąpieniem do robót w pasie drogowym wykonawca zobowiązany jest do zgłoszenia rozpoczęcia robót i uzyskania pozwolenia na zajęcie pasa drogowego u zarządcy drogi.

Projektant