

KOMPLET INWEST

ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH
KOMPLET INWEST
Tomasz Granops
ul. Wielka Odrzańska 18A/5, 70 - 535 Szczecin

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO W MIEJSCOWOŚCI WARDYŃ

Temat opracowania:

„Przebudowa drogi gminnej położonej na dz. ewid. nr 122, 135
w miejscowości Wardyń.”

Inwestor:

Gmina Choszczno, ul. Wolności 24
73-200 Choszczno

Adres:

Dz. ewid. nr 122, 135, Wardyń

Projektant:

mgr inż. Łukasz Szawaryński, upr. bud.
ZAP/0054/POOD/13

PODPIS

Opracował:

mgr inż. Małgorzata Śledź

Szczecin, grudzień 2015r.

Zawartość opracowania

1	OPIS TECHNICZNY	3
1.1	Podstawa opracowania	3
1.2	Zakres i cel opracowania	3
1.3	Opis stanu istniejącego	3
1.4	Stan projektowany.	3
1.5	Projektowana droga w przekroju poprzecznym	4
1.6	Konstrukcja nawierzchni	4
1.7	Zasady Oznakowania	5
1.8	Opis projektowanej organizacji ruchu drogowego	5
1.9	Termin wprowadzenia oznakowania	6
2	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
	Rys.1 Plan orientacyjny skala 1:10 000	
	Rys.2 Plan sytuacyjny skala 1:500	

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Podstawa opracowania

Postawą opracowania projektu jest:

- zlecenie Gminy Choszczno;
- mapa zasadnicza w skali 1:500;
- Załączniki nr 1 - 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r. nr 220 poz.2181).
- Dokumentacja projektowa przebudowy drogi gminnej w miejscowości Wardyń.

1.2. Zakres i cel opracowania

Celem opracowania niniejszej organizacji ruchu drogowego jest zapewnienie bezpiecznego ruchu pojazdów drogi gminnej w miejscowości Wardyń. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na dz. ewid. nr 122, 135 w miejscowości Wardyń.

1.3. Opis stanu istniejącego

W stanie istniejącym droga gminna w miejscowości Wardyń jest w złym stanie technicznym. Ciąg pieszy oraz jezdny nie jest jednoznacznie określony.

1.4. Stan projektowany

Do celów projektowych przyjęto poniższe parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi D-droga dojazdowa,
- prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- szerokość jezdni 5,5 m,

Jezdnię drogi gminnej zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego o szerokości 5,5m. W projekcie uwzględniono pobocze gruntowe o szerokości 1,0m wykonane z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - przekrusz z litej skały o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm. Nawierzchnię poboczy należy zamięłować kłińcem 0/5mm. Nie dopuszcza się stosowania prze kruszonych kamieni narzutowych.

Koniec opracowania znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową. W tym miejscu przewiduje się rozbiórkę istniejącego poszerzenia nawierzchni bitumicznej oraz części chodnika z betonowej kostki brukowej. W stanie projektowym na jezdni drogi powiatowej należy wykonać frezowanie 3-4 cm warstwy ścieralnej w celu dowiązania się do istniejącej niwelety jezdni.

Zjazd do posesji należy wykonać z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm. Szerokość zjazdu należy dopasować do szerokości bramy wjazdowej na posesję. Należy założyć szerokość zjazdu nie mniejszą niż 4,0m. Krawędź zjazdu ułożyć w stosunku 1:1 do krawędzi jezdni. Całość należy ograniczyć krawężnikiem betonowym obniżonym o wymiarach 15x22cm.

Projekt zakłada wycinkę 6 drzew. Drzewa znajdują się między km 0+310,00 a km 0+400,00.

1.5. Projektowana droga w przekroju poprzecznym

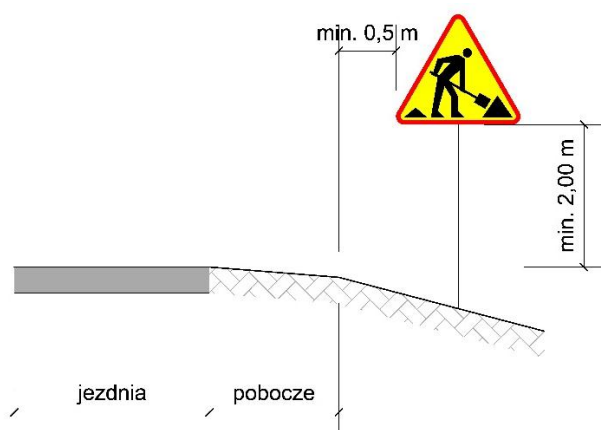
Na drodze zaprojektowano przekrój daszkowy o nachyleniu 2%

1.6. Konstrukcja nawierzchni

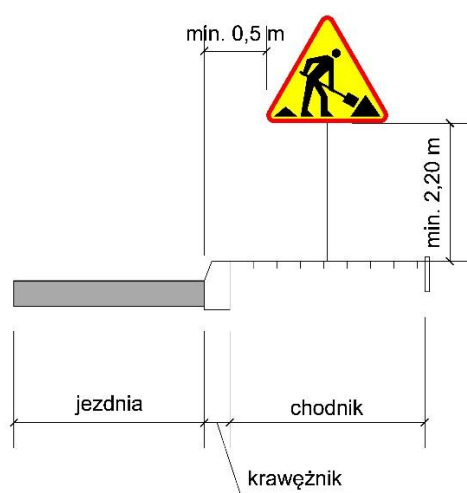
- Konstrukcja drogi o nawierzchni bitumicznej:
 - 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
 - 6cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
 - 20cm - kruszywo łamane stanowiące przekrusz z litej skały o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm (zamielowane kłińcem 0-5mm)
 - 15cm - warstwa stabilizacji gruntu cementem RM=2,5MPa
- Konstrukcja zjazdu z kostki brukowej:
 - 8cm – kostka brukowa
 - 3cm – podsypka cementowo-piaskowa
 - 15cm - kruszywo łamane stanowiące przekrusz z litej skały o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm (zamielowane kłińcem 0-5mm)

1.7. Zasady oznakowania

Znaki drogowe pionowe w ciągu przedmiotowych ulic projektuje się wielkości średniej (S). Na licach wszystkich znaków pionowych stosować folię odblaskową typu „2”. Znaki pionowe umieszczać na słupkach z rur stalowych ocynkowanych min. Ø 60 mm lub montować na wysięgnikach zlokalizowanych na słupkach sygnalizacji świetlnej . Znaki pionowe należy ustawić w odległości min. 0,50m od krawędzi korony drogi, licząc od brzegu znaku i na wysokości min. 2,20 m nad poziomem chodnika lub min. 2,00 m nad poziomem pobocza.



Rys.1 Sposób umieszczania znaków na drogach z poboczem gruntowym





Rys.2 Sposób umieszczania znaków na ulicach

Znaki pionowe powinny być ustawione w sposób taki aby zachowana została ich stabilność i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom drogi. Roboty oznakowania pionowego wykonać zgodnie z projektem i Szczegółowymi Warunkami Technicznymi dla Znaków i Sygnałów Drogowych oraz urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Warunkami ich Umieszczania na Drogach (Dz.U. Nr 220 z 2003r).

1.8. Opis projektowanej organizacji ruchu drogowego



Wykaz projektowanych znaków pionowych:

Lp.	Symbol znaku*	Znaczenie znaku	Szt.	Uwagi
1	 A-7	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	1	folia typu 2 średnie

2	 D-6	Przejście dla pieszych	2	folia typu 2 średnie
SUMA:			3	

Szczegóły oznakowania pokazano na rys. 2.

Wykaz projektowanych znaków poziomych:

Lp.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Długość [m]	Pow. mal. [m ²]
1	 P-4	Linia podwójna ciągła	20	4,8
2	 P-10	Przejście dla pieszych	6	12
3	 P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	11	1,93
Całkowita pow. malowania [m²]=				18,73

1.9. Termin wprowadzenia oznakowania

Projektowane oznakowanie zostanie wprowadzone po zakończeniu robót drogowych.