

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Projekt „Przebudowa drogi dojazdowych do placu pokoszarowego, ul. Prądyńskiego, placu za budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej w Krośnie Odrzańskim” opracowano na podstawie umowy zawartej, pomiędzy Gminą Krosno Odrzańskie reprezentowaną przez Burmistrza Krosna Odrzańskiego, a Biurem Usług Drogowych „TRASA” z Rzepina, reprezentowanym przez Wojciecha Przyłuckiego.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.

- ❑ Podkład syt. – wys. terenu w skali 1:500 wykonany przez geodetę uprawnionego Pana Pawła Pawłowskiego,
- ❑ Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające.
- ❑ 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 43/99, poz. 430).
- ❑ Rozporządzenie 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.)
- ❑ Dziennik Ustaw załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.
Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach,
- ❑ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych Dz.U. Nr 170 poz. 1393,

- ❑ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- ❑ Uzgodnienia,
- ❑ Katalog typowych konstrukcji jezdni podatnych i półsztywnych. IBDiM, Warszawa 1997.

3. ZAKRES OPRACOWANIA

W zakres branży drogowej projektu „Przebudowa drogi dojazdowych do placu pokoszarowego, ul. Prądyńskiego, placu za budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej w Krośnie Odrzańskim” wchodzi opracowanie:

W zakres opracowania wchodzi branża drogowa i sanitarna – regulacja studzienek wpustowych. W projekcie dokonano inwentaryzacji geodezyjnej drogi dojazdowej do placu pokoszarowego, ul. Prądyńskiego, placu za budynkiem nr 19 przy ulicy Poznańskiej oraz przyjęto technologię budowy nawierzchni dróg wraz z miejscami postojowymi. W szczególności przewidziano:

- Zaprojektowanie nowej nawierzchni wraz z poszerzeniem jezdni dróg przy ulicy Prądyńskiego, ul. Poznańskiej z betonu asfaltowego zgodnie z Rozporządzeniem 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 43/99, poz. 430).
- Zaprojektowanie nowej nawierzchni miejsc postojowych z betonowej kostki brukowej.
- Opracowanie docelowej organizacji ruchu na ul. Prądyńskiego i ul. Poznańskiej w oparciu o założenie jednokierunkowego ruchu.

4. CEL OPRACOWANIA.

Opracowanie ma na celu budowę nowej nawierzchni drogi dojazdowych do placu pokoszarowego, ul. Prądyńskiego, placu za budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej w Krośnie Odrzańskim.

Projektowana inwestycja wyeliminuje zastoiska wody opadowej, poprawi komfort jazdy.

5. DANE TECHNICZNE

Proj. droga dojazdowa będzie posiadała następujące parametry:

- klasa techniczna – D;
- prędkość projektowa - 50 km/h;
- nawierzchnia – bitumiczna;
- szerokość jezdni – 3,50 – 6,00 m;
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2 % daszkowe,
- dopuszczalny nacisk osi - 100 kN/m;

6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.

Projektowana inwestycja położona jest w województwie lubuskim, powiecie krośnieńskim, na terenie gminy Krosno Odrzańskie, na terenie administracyjnym miasta Krosno Odrzańskie na działkach ewid. 644, 646, 645/87, 628/22, 629/1, 627/79 należących do Inwestora oraz 805 należąca do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Zielonej Górze.

Przed rozpoczęciem przebudowy ul. Prądyńskiego posiada nawierzchnię w części bitumiczną i betonową plac za budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej.

Projektowane drogi zlokalizowane są pomiędzy ul. Poznańska początek opracowania - droga krajowa nr 29 relacji Słubice – Połpin a placem pokoszarowym oraz budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej.

Na przedmiotowych odcinkach ul. Prądyńskiego posiada przekrój o szerokości od 3,0 do 11,0 m (w miejscu istniejących miejsc postojowych za budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej) i przebiega w terenie zabudowanym.

W stanie istniejącym ulica Prądyńskiego posiada przekrój zbliżony do daszkowego.

Z wizji lokalnej w terenie wynika, że, na ul. Prądyńskiego występują liczne nierówności, wyboje i brak regularnych spadków poprzecznych i podłużnych.

W pobliżu inwestycji, znajduje się istniejąca infrastruktura techniczna, którą stanowią doziemne kable telekomunikacyjne, elektryczne, gazociąg, wodociąg, kanalizacja sanitarna i kanalizacja deszczowa.

7. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ.

7.1. DROGI DOJAZDOWE W PLANIE.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o numerach ewidencyjnych 644, 645/87, 628/22, 629/1, 627/79, 805 - miasto Krosno Odrzańskie. Całość opracowania składa się z projektowanych dwóch dróg dojazdowych ul. Prądyńskiego.

Początek opracowania odcinka pierwszego zaczyna się od ul. Poznańskiej jest to droga krajowa nr 29 km 0+000 do km 0+116,60, gdzie proj. droga łączy się z placem pokoszarowym, koniec odcinka. Szerokość jezdni wynosi 6,0 m. W pasie drogi krajowej należy istniejącą nawierzchnię sfrezować około 4 cm, ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego nadając odpowiedni spadek podłużny, poprzeczny oraz ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego o gr. 5 cm. Na projektowanym odcinku należy poszerzyć jezdnię z 4,0 m do 6,0 m w km 0+008,10 – 0+088,00 zgodnie z planem sytuacyjnym oraz przekrojami poprzecznymi. Istniejącą nawierzchnię bitumiczną na odcinku poza pasem drogi krajowej od km 0+012,70 – 0+116.60 należy rozebrać - wymienić nawierzchnię na nową z betonu asfaltowego. Zaprojektowano po stronie lewej 9 miejsc postojowych o wymiarach 2,5 x 4,5 m zlokalizowanych pod kątem 45° do jezdni. Po stronie prawej wydzielono na jezdni linią poziomą P-19 miejsca postojowe równoległe do jezdni w liczbie 8 sztuk o wymiarach 2,5 x 6,0 m. Spadek niwelety drogi jest od strony drogi krajowej nr 29.

Początek opracowania odcinka drugiego zaczyna się od km 0+000 a kończy w km 0+237,95 za budynkiem nr 19 przy ul. Poznańskiej, gdzie zaprojektowano plac do zawracania oraz miejsca postojowe prostopadłe do jezdni pod kątem 90° o wymiarach 2,5 x 4,5 w liczbie 41 sztuk w tym 5 miejsc dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6 x 4,5 m. Szerokość jezdni wynosi 3,5 – 6,0 m. Na projektowanym odcinku drogi istn. nawierzchnię betonową należy rozebrać - wymienić nawierzchnię na nową z betonu asfaltowego. Zaprojektowano dwa miejsca na kontenery – odpady komunalne pierwszy w km 0+128,00 o wymiarach 4,4 x 6,5 m, natomiast drugi w km 0+214,00 o wymiarach 4,00 x 7,15 m o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o gr. 8 cm(konstrukcja jak dla zjazdów).

Na całej długości dróg należy wyregulować wysokościowo istniejące wpusty deszczowe do których będą odprowadzane wody opadowe.

Jezdnie dróg obramowano z obu stron krawężnikiem betonowy 15 x 30 cm na ławie betonowej z betonu B-15. W miejscach obniżen tj. zjazdy, miejsca postojowe obramowano krawężnikiem betonowym najazdowym o wymiarach 15 x 22 cm na ławie betonowej z betonu B-15 wystającym nad poziom nawierzchni jezdni 4 cm.

Na wszystkich drogach należy indywidualnie zaprojektować podjazdy do garaży pod względem wysokościowym z uwagi na zróżnicowane wysokości progów bram wjazdowych.

7.2. DROGI W PRZEKROJU PODŁUŻNYM.

Projektowana niweleta dróg dojazdowej nawiązuje do stanu istniejącego. Dokonano jedynie jej korekty w celu zapewnienia minimalnych wymaganych spadków do odprowadzenia wody opadowej z jezdni do proj. wpustów deszczowych. Niwelety projektowanych dróg zaprojektowano ze spadkami rzędu 0,61% - 3,55%.

7.3. DROGI W PRZEKROJU POPRZECZNYM.

Drogi zaprojektowano w przekroju ulicznym o szerokości w świetle krawężników – dla odcinka pierwszego tj. km 0+000 – 0+116,60 (kilometraż lokalny), zaprojektowano szerokość jezdni 6,0m. Dla odcinka drugiego tj. km 0+000 – 0+237,95 (kilometraż lokalny), zaprojektowano szerokość jezdni 3,5 – 6,0m według planu sytuacyjnego rys. nr 2. Jezdnie dróg obramowano z obu stron krawężnikiem betonowy 15 x 30 cm na ławie betonowej z betonu B-15. W miejscach obniżen tj. zjazdy, miejsca postojowe obramowano krawężnikiem betonowym najazdowym o wymiarach 15 x 22 cm na ławie betonowej z betonu B-15 wystającym nad poziom nawierzchni jezdni 4 cm. Na całej długości opracowania zaprojektowano spadek poprzeczny na odcinku pierwszym od ul. Poznańskiej do placu pokoszarowego jednostronny daszek 2%, natomiast na drugim odcinku drogi ul. Prądyńskiego zaprojektowano spadek dwustronny daszkowy 2%.

7.4. KONSTRUKCJA JEZDNI DRÓG

Konstrukcję jezdni dróg przyjęto na podstawie Rozporządzenia 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 43/99, poz. 430), jak dla dróg klasy D w strefie zamieszkania w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. Załącznik nr 5 pkt. 5.5 rozporządzenia.

Projektowana konstrukcja jezdni.

Na odcinku pasa drogi krajowej:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16 mm, gr. 5 cm,
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 mm wg. przekrojów skażonych,
- Frezowanie 4 cm,

Na odcinkach projektowanych i na poszerzeniu:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16 mm, gr. 5 cm,
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 mm, gr. 8 cm,
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- Warstwa gruntu stabilizowanego cementem dla podłoża G1 - $R_m = 1,5$ Mpa, gr. 10 cm

Projektowana konstrukcja miejsc parkingowych i na zjazdach:

- Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm,
- Podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm,
- Podbudowa zasadniczej z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,

7.5. CHODNIKI

Zakres opracowania obejmuje budowę nowych chodników oraz przełożenie istn. chodników według planu sytuacyjnego rys. nr 2.

Projektowana konstrukcja chodnika:

- Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm,
- Podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm,

8. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

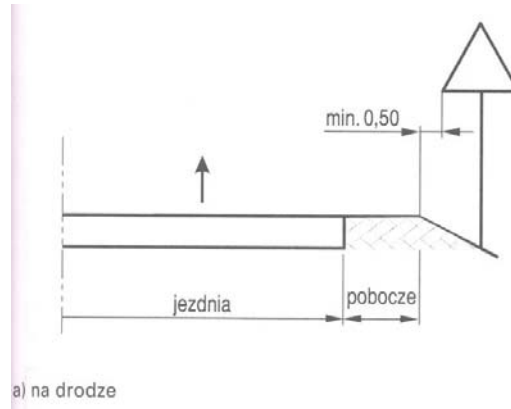
Oznakowanie pionowe - zaprojektowano oznakowanie wg rys nr 2.

Projektuje się schemat stałej organizacji ruchu poprzez korektę oznakowania dla odcinka pierwszego tj. km 0+000 – 0+116,60 (kilometraż lokalny) poprzez likwidację znaków: B-36 wraz ze znakiem B-5 w km 0+014,5, przestawienie znaków: D-3, B-18 wraz z tabliczką „nie dotyczy służb komunalnych” w km 0+087, oraz zaprojektowanie znaków: B-5 z tabliczką „nie dotyczy zaopatrzenia” oraz D-3 w km 0+009; D-18 z T-30 w km 0+019; D-18 z tabliczką „koniec” w km 0+072.5.

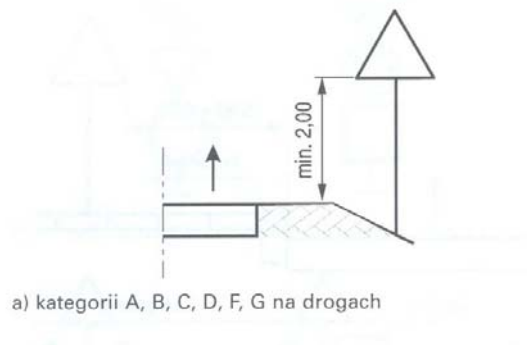
Dla odcinka drugiego tj. km 0+000 – 0+237,95 (kilometraż lokalny) poprzez likwidację dwóch znaków w postaci B-35 w km 0+227, zaprojektowanie znaku: D-3 w km 0+006; B-2 w km 0+114; B-36 z tabliczką „dotyczy godz. 6-18” w km 0+182,5 oraz w miejscach postoju dla osób niepełnosprawnych zaprojektowano 5 znaków T-29.

Znaki projektowane należy wykonać i zlokalizować zgodnie z warunkami określonymi w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie

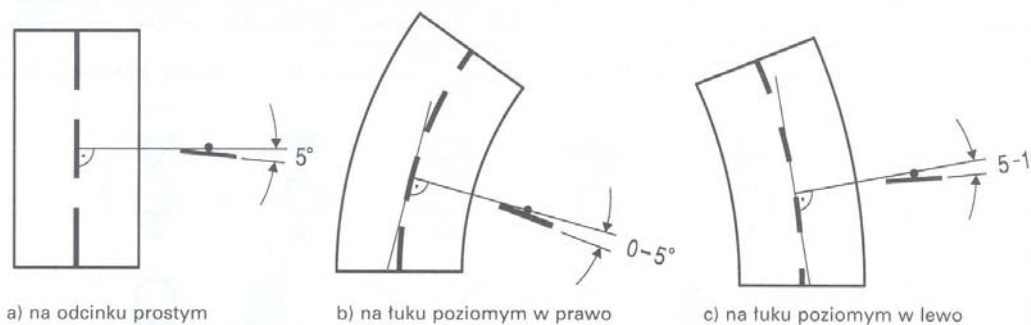
szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).



Wysokość umieszczania znaków.



Sposób umieszczania znaków względem osi jezdni.



**Znaki użyte do organizacji ruchu powinny być wielkości średniej.
Znaki należy wykonać z folii odbłaskowej drugiej generacji.**

Oznakowanie poziome

Linie projektowane zaznaczono na rysunku kolorem czarnym wg rys nr 2.

Projektuje się oznakowanie poziome dla odcinka pierwszego tj. km 0+000 – 0+116,60 (kilometraż lokalny) w postaci: linii oznakowania pasa postojowego P-19 o dł.=35m w km 0+019 – km 0+049 oraz P-19 o dł.=23m w km 0+054 – km 0+072.

Dla odcinka drugiego tj. km 0+000 – 0+237,95 (kilometraż lokalny) projektuje się oznakowanie poziome w postaci: dwóch „kopert” P-20 w km 0+214.

Projektowane oznakowanie wykonać jako cienkowarstwowe.

TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.

Zestawienie ilości znaków pionowych.

Rodzaj znaków pionowych	Projektowane [szt.]	Do przestawienia [szt.]	Do usunięcia [szt.]
A - Ostrzegawcze	-	-	-
B - Zakazu	3	1	2
C - Nakazu	-	-	-
D - Informacyjne	4	1	-
E - Drogowskazowe (kierunku i miejscowości)	-	-	-
F - Uzupełniające	-	-	-
G - znaki dodatkowe przed przejazdami kolejowymi	-	-	-
T - tabliczki	8	1	-
U - zapory drogowe i tablice kierujące	-	-	-
U-7 słupki przeszkodowy	-	-	-

Zestawienie ilości znaków poziomych.

Rodzaj znaków poziomych	Razem [m]
P - 19	23[m]
P - 20	2[szt.]

9. TERMIN WPROWADZENIA OZNAKOWANIA.

Wprowadzenie zaprojektowanego oznakowania przewiduje się po realizacji całego zamierzenia budowlanego do końca grudnia 2008 roku.

opracował:

mgr inż. Wojciech Przyłucki