



PLAND

PROJEKTOWANIE DROGOWE

PRZEMYSŁAW LIPCZYŃSKI

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

DLA ZADANIA:

***„Przebudowa ulicy Kościelnej
w Białczu gm. Witnica”***

- działki 157, 138, 176, 166/6, 158/5, 158/4

Oświadczamy, że niniejszy projekt sporządzono zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej na dzień wykonania projektu.

PROJEKTOWAŁ /PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU-BRANŻA DROGOWA/:
mgr inż. Marek Bogusławski Nr15/PW/98 /spec. konstrukcje budowlane drogowe/

OPRACOWAŁ /PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU-BRANŻA DROGOWA/:
mgr inż. Przemysław Lipczyński /spec. inżynierii ruchu/

Inwestor: **GMINA WITNICA
RADY NARODOWEJ 6
66-460 WITNICA**

DOBRA WRZESIEŃ 2015

Spis treści

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

2. OPIS TECHNICZNY

3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Umowa z Inwestorem
2. Mapa sytuacyjna w skali 1: 500, 1:10000
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
4. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
5. Wizja lokalna - czerwiec-wrzesień 2015 r.

2. OPIS TECHNICZNY

2.1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie stanowi inwestycję drogową, polegającą na przebudowie ulicy Kościelnej w Białczu gm. Witnica, zlokalizowanej na działkach: 157, 138, 176, 166/6, 158/5, 158/4.

Przebudowa ulicy obejmować będzie: utwardzenie terenu pod wspólną pieszo-jezdnię dla ruchu kołowego i pieszego, utwardzenie terenu pod zjazdu do posesji, elementy uspokojenia ruchu w postaci wyniesień jezdni, odwodnienie poprzez jezdnię przepuszczalną do warstw chłonnych i gruntu, oznakowanie pionowe i poziome, rozbiórkę istniejących jezdni, remont istniejących rowów i przepustów, założenie trawników na poboczach i skarpach.

Usytuowanie przedsięwzięcia przedstawia plan orientacyjny rys.1.

W chwili obecnej ulica Kościelna posiada jezdnię dla pojazdów i pieszych wraz ze zjazdami do posesji z kruszywa. Jezdnia ta jest w złym stanie technicznym, wymagającym zmian zarówno jeżeli chodzi o rodzaj nawierzchni jak i sposób odwodnienia.

2.2 Parametry techniczne projektowanych elementów

Droga gminna na której planowana jest przebudowa ulicy przebiega w istniejącym pasie drogowym.

Obiekt budowlany w postaci ulicy dojazdowej będzie posiadał następujące parametry techniczne:

ulica gminna - pieszojezdnia

klasa "D" dojazdowa w strefie zamieszkania

prędkość projektowa 30 km/h

jezdnia dwukierunkowa, dwupasowa, w strefie zamieszkania, ograniczonej prędkości do 20 km/h

długość – 0 km 926,34 m

szerokość jezdni - 5,0; 4,5 m

pochylenie poprzeczne daszkowe i jednostronne – i=1%; i=2%

wyniesienia jezdni z rampą najazdową 1:10

2.3. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja utwardzenia nawierzchni:

- warstwa ścieralna - kostka brukowa betonowa gr. 8 cm:
 - *pas środkowy szer.2,8m/2,3m i zjazdu - ekologiczna /DOMINO EKO/ drenażowa szara,
 - *pasy skrajne szer. 0,9 m - pełna szara
 - *linie oddzielające pas środkowy i skrajny obustronne szer.0,2m - pełna czerwona
 - *wyniesienie jezdni szer (1,8m;1,3m) - pełna czerwona
- podsypka piaskowa - 3 cm, /c-p 1:4 dla wyniesienia jezdni/
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 25 cm /35 cm na wyniesieniu jezdni/
- warstwa odsączająca z piasku - 20 cm.
- geotkanina wzmacniają na podsypce 5 cm z piasku.

2.4. Obramowania

Zastosować opornik betonowy 12x25x100 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem, ułożonym w poziomie nawierzchni.

2.5. Stała organizacja ruchu

Planowana przebudowa znajduje się w obszarze zabudowy m.Białcz, oznakowanego istniejącymi tablicami D-42 na wlotach do miejscowości.

Do stałej organizacji ruchu na ulicy dojazdowej przewiduje się następujące elementy oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu:

1. Znaki pionowe ustawione na wlocie ulicy informujące o strefie zamieszkania D-40 i D-41,
2. Wykonanie progów zwalniających wyspowych z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego w formie "poduszek spowalniających" z wybrukowanymi znakami poziomymi P-25 próg zwalniający,
3. Znaki pionowe ustawione na dojeździe do progów zwalniających w formie znaków ostrzegawczych A-11a „próg zwalniający” oraz tabliczek T-1 "20m",

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA OZNAKOWANIA

GRUPY WIELKOŚCI ZNAKÓW:

Grupa wielkości ZNAKÓW	KATEGORIA ZNAKÓW			
	A OSTRZEGAWCZE	B/C ZAK/NAK	D INFORMACYJNE	
	dł.boku [mm]	Średnica [mm]	dł. podstawy [mm]	wysokość [mm]
MAŁE	750	BRAK	600	600

Oznakowanie pionowe.

Zastosować znaki pionowe z grupy znaków małych na drodze gminnej. Wszystkie znaki lokować zg. z instrukcją oznakowania pionowego.

Lica znaków wykonać z jednolitej folii odblaskowej typ.2 na podkładzie z blachy aluminiowej lub stalowej w ramach lub z krawędzią podwójnie zagiętą na całym obwodzie. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa .

Znaki montować na słupach stalowych ocynkowanych śr. 60 cm

Wszystkie elementy konstrukcji stalowych powinny być zabezpieczone przed korozją poprzez ocynkowanie ogniowe i malowanie proszkowe.

LOKALIZACJA ZNAKÓW PIONOWYCH

Znaki umieszczać zg. instrukcją o znakach drogowych pionowych.

Odległość od krawędzi jezdni powinna wynosić od 0,5 m do 2,0 m, mierząc odległość od krawędzi jezdni do najbliższej krawędzi znaku.

Odległość ustawienia znaków od siebie nie powinna być mniejsza od 10 m.

Szczegóły lokalizacji znaków należy na bieżąco uzgodnić z zarządcą drogi lub w przypadku wątpliwości z projektantem.

Dolna krawędź znaku powinna być umieszczona ponad zieleńcem lub chodnikiem na wysokości 2,2 m.

Tarcza znaków powinna być obrócona o 5 stopni w kierunku jezdni od prostopadłej do osi drogi.

Znaki powinny być ustawione i utrzymane w sposób zapewniający ich bardzo dobrą widoczność przez cały czas instalacji - nie ograniczoną żadnymi przeszkodami (drzewa, słupy) , posiadać niezabrudzone tarcze.

Oznakowanie poziome.

Do oznakowania powierzchni brukowanych zastosowano kostki brukowe białe.

Opracował :

mgr inż. Marek Bogusławski 15/PW/98
mgr inż. Przemysław Lipczyński