

Projekt nr:	Z/305/2011/DOR
Tom nr:	1
Egzemplarz nr:	

DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Nazwa inwestycji: Budowa dróg i chodników, ciągów pieszo – jezdnych, kanalizacji deszczowej i sieci elektroenergetycznej do oświetlenia ulicznego wraz z niezbędnymi urządzeniami infrastruktury technicznej

Inwestor: Gmina Nowa Karczma
ul. Kościarska 9
83-404 Nowa Karczma

Adres inwestycji: 23/14, 156/3, 162/2, 162/3, 23/4, 23/5, 24, 273/2, 274/1, 274/3, 312, 349, 350 obręb Lubań.

Opracował: Andrzej Kowlaczyk

MAJ 2012

SPIS TREŚCI

Uzgodnienie z zarządcą dróg gminnych.

I	OPIS TECHNICZNY	2
1.	Podstawa opracowania	2
2.	Cel i zakres opracowania.....	2
3.	Stan istniejący	2
4.	Stan projektowany	2
4.3.	Oznakowanie	3
4.3.1.	Znaki pionowe.....	3
4.3.2.	Znaki poziome.....	4
4.3.3.	Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.....	5

Rysunki

nr rys.

- Docelowa organizacja ruchu..... D1
- Plan orientacyjny..... D2

I OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora – Gmina Nowa Karczma.
- Decyzja lokalizacyjna.
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500.
- Obowiązujące normy i przepisy.
- Wizja lokalna w terenie.

2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest sporządzenie projektu docelowej organizacji ruchu do projektu wykonawczego dla inwestycji polegającej na realizacji przedsięwzięcia pt. „Utwardzenie dróg gminnych wraz z ich odtworzeniem”.

Nadrzędnym zadaniem przebudowy jest poprawa stanu technicznego dróg i kanalizacji deszczowej, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego poprzez poprawę stanu konstrukcji nawierzchni. Analizowane odcinki ulic są projektowane na parametry drogi klasy D - dojazdowe, jednojezdniowe o przekroju poprzecznym 1x2.

3. Stan istniejący

Miejscowość Lubań położona w południowo-zachodniej części gminy Nowa Karczma sąsiaduje z terenem Przywidzkiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Miejscowość w większości jest zwodociągowana i skanalizowana. Podstawowe funkcje miejscowości to: mieszkaniowa i rolnicza. Obszar objęty niniejszym opracowaniem, charakteryzuje rozproszona zabudowa.

Teren objęty opracowaniem posiada uzbrojenie podziemne:

- kable teletechniczne,
- kable energetyczne ułożone fragmentami w obrębie gospodarstw i budynków mieszkalnych,
- gazowa lokalna (przydomowe zbiorniki propan-butan wraz z instalacją doprowadzającą gaz do budynków),
- sieć wodociągowa – przydomowe studnie głębinowe,
- sieć kanalizacyjna grawitacyjno – tłoczna,
- napowietrzne linie energetyczne na słupach.

W stanie istniejącym nie występują żadne elementy organizacji ruchu tj. brak oznakowania pionowego i poziomego.

4. Stan projektowany

4.1. Drogi

Łącznie projektowane odcinki dróg mają długość około 890m. Projektowany odcinek drogi dojazdowej D-1 (około 420m) ma parametry drogi klasy D – dojazdowej, o przekroju 1x2 i prędkości projektowej 30 km/h. Drogę zaprojektowano z łukami w planie o promieniach 40m i 42,5m. Odcinkowo zaprojektowano przekrój uliczny z obustronnymi chodnikami w pozostałej części występuje przekrój uliczny z jednostronnym chodnikiem.

Projektowany odcinek drogi dojazdowej D-2 (około 130m) ma parametry drogi klasy D – dojazdowej, o przekroju 1x2 i prędkości projektowej 30 km/h. Na całym odcinku zaprojektowano przekrój uliczny z obustronnymi chodnikami.

Projektowany odcinek drogi dojazdowej D-3 (około 120m) ma parametry drogi klasy D – dojazdowej, o przekroju 1x2 i prędkości projektowej 30 km/h. Drogę zaprojektowano z łukami w planie o promieniach 70m i 90m. Odcinkowo zaprojektowano przekrój uliczny z jednostronnym chodnikiem w pozostałej części chodnik nie występuje.

Projektowany odcinek drogi dojazdowej D-4 (około 90m) ma parametry drogi klasy D – dojazdowej, o przekroju 1x2 i prędkości projektowej 30 km/h. Zaprojektowano przekrój uliczny z jednostronnym chodnikiem na całej długości.

Projektowany odcinek drogi dojazdowej D-5 (około 120m) ma parametry drogi klasy D – dojazdowej, o przekroju 1x2 i prędkości projektowej 30 km/h. Drogę zaprojektowano z łukami w planie o promieniach 20m i 31,5m. Na odcinku 25m zaprojektowano łącznik o nawierzchni identycznej jak droga dojazdowa.

4.2. Konstrukcja nawierzchni

kostka betonowa wibroprasowana	8 cm
podsyпка cem. - piaskowa 1:4	5 cm
kruszywo łamane, stabilizowane mechanicznie 0/31.5	20 cm
kruszywo stabilizowane cementem, $R_m=2,5$ MPa	15 cm

Tabela 1. Konstrukcje nawierzchni ulic

polbruk sopocki 20x20x6 antypoślizgowy- czerwony	6 cm
podsyпка cem. - piaskowa 1:4	5 cm
kruszywo łamane, stabilizowane mechanicznie 0/31.5	20 cm

Tabela 2. Konstrukcje nawierzchni chodników

4.3. Oznakowanie

4.3.1. Znaki pionowe

Wszystkie odcinki projektowanych dróg występują w obszarze zabudowanym. Prędkość dopuszczalna na ciągach drogowych wynika zatem z przepisów ogólnych prawa o ruchu drogowym oraz z ograniczeń prędkości znakiem B-33 związanych z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach inwestycji zaprojektowano trzy skrzyżowania skrzyżowania typu T, które oznakowano w sposób typowy pod kątem zasad pierwszeństwa przejazdu.

Relacje z pierwszeństwem przejazdu wskazano znakami D-1, które występują w powiązaniu ze znakami A-7 na wlotach podporządkowanych lub znakiem B-20 na wlocie z drogi D-2.

Przejścia dla pieszych oraz przejścia dla pieszych wskazano znakami D-6.

Ze względu na zabudowę mieszkaniową i potencjalne niebezpieczeństwo przekraczania prędkości zaprojektowano urządzenia do ograniczenia prędkości pojazdów (progi zwalniające płytowe z wyznaczonym przejściem dla pieszych). Wspomniane progi oznaczone są kompletemi A-11a, T-1 i B-33.

Wszystkie znaki drogowe zaprojektowano w grupie wielkości małej „M” z folią odblaskową I generacji, jednak zgodnie z R.M.I. z dnia 7 lipca 2003r. „w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz u.b.r.d. i warunków ich umieszczania na drogach” część oznakowania niżej wymieniona zaprojektowana została w innych grupach wielkości i po części z folią odblaskową II generacji.

Wszystkie znajdujące się w projekcie znaki: A-7;D-6, B-2 i B-20 należy ustawić w grupie wielkości średniej „S” oraz pokryć folią 2. generacji.

Tarcze wszystkich projektowanych znaków należy wykonać z blachy stalowej grubości 1,5mm ocynkowanej ogniowo z podwójnie zagiętymi krawędziami na całym obwodzie. Tylne strony tarcz znaków należy pokryć lakierem barwy szarej. Tarcze należy zabezpieczyć antykorozyjnymi powłokami konwersyjnymi natomiast wszelkie materiały do łączenia i mocowania znaków do konstrukcji wsporczych należy zabezpieczyć przed korozją metodą co najmniej ocynkowania ogniowego. Elementy łączeniowe w postaci śrub, nakrętek i podkładek sprężystych zabezpieczyć poprzez pokrycie powłokami antykorozyjnymi o klasie odpowiadającej stali kwasoodpornej.

Powierzchnie tarcz, przed naniesieniem lic wszystkich rodzajów znaków należy dokładnie odtłuścić.

Dla znaków kierunkowych lica należy wykonać na bazie białej folii odblaskowej z naniesioną transparentną folią ploterową.

Spody tarcz znaków wszystkich grup i kategorii należy umieszczać na wysokości 2,20m nad powierzchnią terenu chyba że na jednym słupku zaprojektowano więcej niż jedną tarczę wówczas dotyczy to znaku montowanego najniżej.

Znaki pionowe należy sytuować w odległości min. 0,5m od krawędzi jezdni, natomiast najmniejsze odległości między sąsiednimi znakami wynoszą 10 m. Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5° w kierunku jezdni oraz w sposób uniemożliwiający ich obrót lub przesunięcie.

Część tarcz została zaprojektowana pod kątem odbiegającym od prostego do osi drogi w celu umożliwienia ich dostrzegalności z różnych kierunków ruchu. Orientacyjnie odchylenie tarcz pokazano na planie sytuacyjnym.

Znaki należy umieszczać na pojedynczych lub wielokrotnych słupkach stalowych ocynkowanych ogniowo o średnicy 60–80mm w taki sposób aby spody tarcz znaków wszystkich grup i kategorii znajdowały się na wysokości 2,20m. Jeśli na jednym słupku zaprojektowano więcej niż jedną tarczę, wówczas powyższe dotyczy znaku montowanego najniżej. Końce słupków należy zabezpieczyć kapturkami zabezpieczającymi. W części dolnej słupka znajduje się kotwa uniemożliwiająca wyciągnięcie lub obracanie słupkiem.

4.3.2. Znaki poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako odblaskowe grubowarstwowe–strukturalne z masy termoplastycznej do nakładania o minimalnej grubości warstwy 3,0mm. Zastosowane oznakowanie powinno wykazywać podwyższoną trwałość, widzialność na mokro, minimalizować ilości zużytego materiału i nie powodować utrudnień spływu wody z jezdni w kierunku poprzecznym.

Powinno być ono zgodne z obowiązującymi przepisami warunków technicznych dotyczących zasad jego stosowania na drogach.

Użyte materiały muszą charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, odblaskowością, szorstkością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie oraz trwałością minimum 5 lat. W skali trwałości oznakowania należy zapewnić jej wysokość na poziomie 6. Wymiary i sposób rozmalowania poszczególnych linii przedstawiono na planach sytuacyjnych zawierających projekt docelowej organizacji ruchu.

W projekcie nie przewidziano zastosowania punktowych elementów odblaskowych ze względu na istniejące oświetlenie całego projektowanego odcinka.

4.3.3. Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu

Oznakowanie ujęte w niniejszym opracowaniu przewiduje się wprowadzić po wykonaniu robót związanych z inwestycją: „Utwardzenie dróg gminnych wraz z ich odtworzeniem” tj. w drugiej połowie 2013 roku.

Sporządził:

Andrzej Kowalczyk

RYSUNKI