

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

1. Zawartość opracowania	str. 1
2. Opis techniczny	str. 2-4
3. Orientacja	str. 5
4. Projekt stałej organizacji ruchu (rys.1)	str. 6

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ciągu drogi gminnej ulica Fabryczna będący elementem projektu budowlanego i wykonawczego budowy chodnika i zjazdów przy ulicy Fabrycznej wraz z odwodnieniem do kanalizacji deszczowej, elementami odwodnienia powierzchniowego w miejscowości Łochów i Łopianka, gmina Łochów, powiat węgrowski. Trasa projektowanego odcinka przebiega w terenie zabudowanym.

Projekt wykonywany jest na zamówienie Burmistrza Gminy Łochów z siedzibą w Urzędzie Miasta Łochów Al. Pokoju 75, 07-130 Łochów.

Droga gminna jest drogą klasy L. Jest drogą z pierwszeństwem przejazdu w stosunku do dróg poprzecznych.

## 2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest częściowo w miejscowości Łochów (ulica Fabryczna) oraz miejscowości Łomianka (droga w przekroju szlakurowym). Obiekt znajduje się w terenie zabudowanym. Zabudowę stanowią budynki jednorodzinne wolnostojące, wielorodzinne oraz budynki gospodarcze. Grunty przyległe niezabudowane to przede wszystkim działki rolne i budowlane.

W stanie istniejącym ulica Fabryczna posiadają nawierzchnię twardą bitumiczną w przekroju ulicznym ograniczoną obustronnie krawężnikami betonowymi typ lekkimi 15x30 [cm]. Na pozostałym odcinku jezdni nie jest ograniczona krawężnikami. W rejonie ulicy skrzyżowań zlokalizowane są ciągi chodników dla pieszych o zmiennej szerokości wykonane kostkami brukowymi. Zjazdy do posesji zostały wykonane z różnych materiałów, tj. kostki brukowej lub płyt betonowych MON.

Odwodnienie korpusu drogi powierzchniowe do istniejących rowów lub na zieleńce, w przekroju ulicznym do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W obrębie projektowanego odcinka umieszczono sieci instalacji podziemnych takie jak:

- sieć instalacji elektroenergetycznej,
- sieć instalacji teletechnicznej,
- sieć wodociągowa i kanalizacji sanitarnej
- sieć kanalizacji deszczowej

## 3. OPIS PROJEKTOWANEGO ROZWIĄZANIA

### 5.1 Geometria ulic w planie

Rozwiązanie sytuacyjno - wysokościowe dostosowano do istniejących warunków terenowych. Zgodnie z § 15 ust.1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w projekcie zastosowano wariant chodnika przyległego do jezdni szerokości 2 m.

Przekrój drogowy uliczny i półuliczny.

### 5.2 Chodnik

Zaprojektowano chodniki dla pieszych szerokości 2 m. Ciąg pieszy poprowadzono jednostronnie. Nawierzchnię chodnika oddzielono od nawierzchni jezdni krawężnikiem betonowym 15x30 [cm] ustawionym na ławie betonowej C12/15 z oporem. Światło krawężnika wystającego wynosi 12 cm (14 cm przy wpuście deszczowym). Kostka brukowa (HOLLAND prostokąt czerwona fazowana) powinna być ułożona w taki sposób aby po zagęszczeniu wystawała 1 cm ponad wierzch krawężnika betonowego. Od strony terenu lub projektowanego zieleńca nawierzchnię chodnika należy zabezpieczyć obrzeżem betonowym 8x30 [cm] ustawionym na ławie betonowej C12/15 z oporem. Spadek poprzeczny 2% należy zachować na całej długości chodnika. Kierunek pochylenia pokazano na przekrojach normalnych.

### 5.3 Zjazdy

W projekcie uwzględniono przebudowę istniejących zjazdów na posesje wg planu. Szerokość zjazdów przyjęto 5m. Nawierzchnię zjazdów należy oddzielić od jezdni krawężnikiem betonowym 15x30 [cm] ustawionym na ławie betonowej C12/15 z oporem. Światło krawężnika 4 cm ponad poziom warstwy ścieralnej. Warstwa ścieralna zjazdów powinna być prowadzona w poziomie chodnika i na szerokości ciągu pieszego mieć spadek równy 2% (maksymalnie 3%). Różnicę wysokości między poziomem krawężnika wtopionego przy jezdni, a nawierzchnią chodnika należy pokonać na szerokości 0,75 m z zachowaniem 10 %-12% spadku (chodnik przyległy). Kostka brukowa (HOLLAND prostokąt szara fazowana) powinna być ułożona w taki sposób aby jej powierzchnia po zagęszczeniu wystawała 1 cm nad opornik wtopiony 12x25 [cm] ustawiony na ławie betonowej C12/15. Skosy lub łuki najazdowe na łączeniu nawierzchni należy dociąć wzdłuż krawędzi opornika wtopionego. Sposób wykonania ław pokazano na rysunkach elementów konstrukcyjnych.

W celu poprawy swobody najazdu, sprowadzić opornik wtopiony do jezdni obustronnymi skosami 1:1 lub łukiem o promieniu  $R=5$  m.

### 5.4 Niweleta

Niweleta dostosowana do niwelety istniejącej jezdni.

### 5.5 Zieleń

Na powierzchniach poza urządzeniami bezpośrednio związanymi z obsługą ruchu bądź odwodnieniem, należy wykonać zieleńce zgodnie z planem. Warstwę 10 cm ziemi urodzajnej wyprofilować ręcznie i obsiać trawą. Poza obszarem zieleńców oznaczonych na planie na szerokości 0,75 m przy obrzeżu chodnikowym należy wykonać zieleniec zgodnie z opisem. Tren poza zieleńcami w granicach pasa drogowego należy wyrównać i wyprofilować z wykorzystując grunt z korytowania i wykopów. Drzewa na terenie budowy należy zabezpieczyć do czasu zakończenia robót folią ochronną oraz deskami 19-25 mm. Krzaki i porosty wyciąć na powierzchni przeznaczonej na budowę chodnika.

## 3. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt organizacji ruchu uwzględnia zastosowanie oznakowania poziomego liniami segregacyjnymi oraz liniami krawędziowymi wg załączonej planszy nr 1. Przejścia dla pieszych oznakowano liniami P10 szerokości 4 m. Przed znakami P10 od strony najazdu zastosowano oznakowanie linią P-14. Do malowania oznakowania poziomego (cienkowiarskiego) należy zastosować farbę białą na bazie rozpuszczalników stosowaną na zimno z materiałem odblaskowym w postaci mikrokulek i grubością znakowania 0,6-0,8 mm. Współczynnik luminancji  $\beta$  (widoczność w dzień) 0,30 oraz współczynnika odblasku (widoczność w nocy)  $[mcd/lx/m^2]$  do 100.

Projektowane oznakowanie pionowe zmienia częściowo ustawienie, bądź całkowicie likwiduje istniejące oznakowanie.

Ruch pieszy został uporządkowany i skierowany na projektowany chodnik. Tablice znaków kategorii A, D należy wykonać przyjmując wymiary jak dla grupy małe „M”. Folia odblaskowa użyta na lica znaków typ 1. W przypadku znaków A7, D6 należy zastosować folię typ 2. Zgodnie z projektem znaki D6 należy wyposażyć w sygnalizatory ostrzegawcze diodowe z własnym zasilaniem.

Tablice znaków należy ustawić na słupkach stalowych w taki sposób aby odległość tablicy znaku mierzona od krawędzi jezdni wynosiła minimum 0,5 m do 2,0 m. Wysokość krawędzi tablicy znaku mierzona od nawierzchni chodnika lub zieleńca minimum 2,20 m.

Planowane wprowadzenie stałej organizacji ruchu 2016/2017 rok.

Projekt oparto na następujących materiałach:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, tekst jednolity, Dz.U. 58/2003, poz. 515

Oraz przepisy wydane na podstawie tej ustawy:

- Załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach, Dz.U. 220/2003, poz. 2181.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nad tym zarządzaniem, Dz.U. 177/2003, poz. 1729

a także:

- mapy w skali 1:500 na którym wykonano projekt budowlany
- własna inwentaryzacja rejonu objętego projektem