

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa ulicy Lipowej i ulicy Sosnowej w miejscowości Gwizdały, gmina Łochów, powiat węgrowski

INWESTOR:
Burmistrz Gminy Łochów
z siedzibą: Urząd Miejski w Łochowie
Al. Pokoju 75, 07-130 Łochów

<i>Zespół Autorski</i> <i>Imię i Nazwisko, Specjalność i numer uprawnień budowlanych</i>	<i>Zakres opracowania</i>	<i>Data opracowania</i>	<i>Podpis</i>
PROJEKTANT w zakresie dróg: inż. Adam Rosiński uprawnienia nr MAZ/0523/PBD/19 specjalność inżynierska drogowa	Organizacja ruchu	02.2022	

Spis treści

I.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	2
II.	OPIS PROJEKTOWANEGO ROZWIĄZANIA.....	2
1.	Podstawowe dane charakterystyczne elementów budowy	2
2.	Rozwiązania sytuacyjne.....	2
3.	Rozwiązania wysokościowe.....	2
4.	Konstrukcja nawierzchni	2
5.	Odwodnienie.....	3
III.	ORGANIZACJA RUCHU	3
IV.	PLANSZE 1.1-1.14.....	3

I. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji na odcinkach ulicy Lipowej i ulicy Sosnowej w miejscowości Gwizdały będący elementem uzupełniającym projektu budowlanego i wykonawczego opracowanego przez firmę PRO STUDIO Karolina Grochowalska z siedzibą 05-125 Stanisławów Pierwszy ul. Jana Kazimierza 279/3. Dokumentację wykonywano na zamówienie Burmistrza Łochowa z siedzibą Urząd Miejski w Łochowie Al. Pokoju 75, 07-130 Łochów. Autor opracowanie projektu stałej organizacji ruchu nie ponosi odpowiedzialności za rozwiązania projektowe przyjęte w projekcie budowlanym i wykonawczym przez Projektanta mgr inż. Wiolettę Rusek nr uprawnień budowlanych MAZ/0356/POOD/08.

II. OPIS PROJEKTOWANEGO ROZWIĄZANIA

1. Podstawowe dane charakterystyczne elementów budowy

- Szerokość jezdni dla ul. Lipowej- 5,50 m
- Szerokość jezdni dla ul. Sosnowej - 4,00 m

2. Rozwiązania sytuacyjne

ULICA LIPOWA

Przebudowa drogi o szerokości 5,5m, o nawierzchni z betonu asfaltowego, o spadku daszkowym 2%. Na łukach spadek jednostronny z prostą przejściową długości min 50 m w obydwu kierunkach. Kierunek spadku na łuku 2% zgodnie z kierunkiem łuku. Odcinek ulicy będzie miał długość 1713 m. Krawędzie jezdni zakończone poboczem gruntowym szer. 0.75 m.

ULICA SOSNOWA

Przebudowa drogi o szerokości 4,0 m, o nawierzchni z betonu asfaltowego, o spadku daszkowym 2%. Na łukach spadek jednostronny z prostą przejściową długości min 50 m w obydwu kierunkach. Kierunek spadku na łuku 2% zgodnie z kierunkiem łuku. Odcinek ulicy będzie miał długość 287 m. Krawędzie jezdni zakończone poboczem gruntowym szer. 0.75 m.

3. Rozwiązania wysokościowe

Ukształtowanie wysokościowe nawierzchni jezdni obu ulic zostanie dostosowane do przyległych terenów i zabudowań. Na etapie budowy w miejscach różnic wysokościowych między stanem projektowanym i istniejącymi zjazdami wykonawca dokona od- tworzenia istniejących nawierzchni z ich regulacją wysokościową na odcinkach tego wymagających. Projektowana niweleta jezdni powinna przebiegać min 5 cm wyżej w stosunku do istniejącej na całym odcinku ul. Lipowej i Sosnowej

4. Konstrukcja nawierzchni

Przekrój normalny jezdni przyjęto w oparciu o "Dziennik Ustaw Nr 43 poz. 430 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie" oraz na podstawie "Katalogu nawierzchni podatnych i półsztywnych".

Konstrukcja jezdni ul. Lipowej (kategorii ruchu KR4):

warstwa ścieralna z bet. asfaltowego AC11S, gr. 4 cm warstwa wiążąca z bet. asfaltowego AC16W gr. 5 cm

warstwa podbudowy zasadniczej z bet. asfaltowego AC20P gr. 7 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie, gr. 20 cm

warstwa mrozoochronna z kruszywa naturalnego gr. 15 cm Razem: 51 cm

Konstrukcja jezdni ul. Sosnowej (kategorii ruchu KR1):

warstwa ścieralna z bet. asfaltowego AC11S, gr. 4 cm warstwa wiążąca z bet. asfaltowego AC16W gr. 5 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie, gr. 20 cm

warstwa mrozoochronna z kruszywa naturalnego gr. 15 cm Razem: 44 cm

5. Odwodnienie

Woda opadowa zostanie odprowadzona poprzez spadki poprzeczne i podłużne na teren zieleni w pasie drogowym drogi gminnej, do istniejących rowów przydrożnych, które należy odtworzyć do stanu istniejącego. Rowy na łukach odtworzyć jedynie po stronie wewnętrznej łuku.

W ramach przebudowy ul. Lipowej przewiduje się remont istniejących przepustów przecinających koronę drogi. W KM 0+143 ul. Lipowa - przepust fi 600 wraz ze ściankami czołowymi do wymiany (poprzeczny)

W KM 0+404 ul. Lipowa - przepust fi 600 wraz ze ściankami czołowymi do wymiany (poprzeczny) W KM 0+534 ul. Lipowa - przepust fi 600 wraz ze ściankami czołowymi do wymiany (poprzeczny) W KM 0+641 ul. Lipowa - przepust fi 1200 wraz ze ściankami czołowymi do wymiany (poprzeczny) W KM 0+864 ul. Lipowa - przepust fi 600 wraz ze ściankami czołowymi do wymiany (równoległy) W KM 0+880 ul. Lipowa - przepust fi 600 wraz ze ściankami czołowymi do wymiany (poprzeczny)

III. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt organizacji ruchu uwzględnia zastosowanie oznakowania poziomego liniami segregacyjnymi, krawężniowymi oraz warunkowego zatrzymania wg załączonych plansz. Do malowania oznakowania poziomego (cienkowarstwowego) 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 β (widoczność w dzień) 0,30 oraz współczynnik odblasku (widoczność w nocy) $[mcd/lx/m^2]$ do 100.

Tablice znaków kategorii A,B,D należy wykonać przyjmując wymiary jak dla grupy małe „M” dla drogi gminnej. Folia odblaskowa użyta na lica znaków typ 1. W przypadku znaków A7 należy zastosować folię typ 2. Dopuszcza się w uzgodnieniu z organem zarządzającym ruchem zmianę foli użytej do wykonania lica znaków na folię typ 2.

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

Planowane wprowadzenie stałej organizacji ruchu 2022 rok.

Projekt oparto na następujących materiałach:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2018 r. poz. 1990
Oraz przepisy wydane na podstawie tej ustawy:
 - Rozporządzenie 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. Nr 220/2003 poz. 2181, wraz z załącznikami (tzw. czerwona książka), z późniejszymi zmianami (14 zmian)
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dz. U. z 2017 r. poz. 784
- a także:
- mapy w skali 1:500 na których wykonano projekt budowlany

IV. PLANSZE 1.1-1.14