

Opis techniczny

OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania

- Mapa w skali 1:500.
- Dodatkowe pomiary oraz wizja lokalna przeprowadzona w terenie.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.).
- Zał. 1 – 4 do rozporządzenia 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. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.).
- Obowiązujące normy i specyfikacje techniczne.

II. Zakres opracowania

Celem opracowania jest sporządzenie dokumentacji technicznej mającej na celu wykonanie drogi gminnej oraz zjazdów na przyległe posesje w miejscowości Ożar. Zakres przebudowy obejmuje odcinek o długości 994.24m między drogą wojewódzką nr 156 a powiatową 2152.

Zakres opracowania obejmuje:

- wykonanie koryta pod projektowaną nawierzchnię.
- ułożenie warstwy kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie stanowiącego podbudowę gr. 10cm,
- ułożenie płyt żelbetowych 120x80x16 w śladzie kół poruszających się pojazdów,
- wypełnienie przestrzeni między płytami oraz na zewnątrz płyt na szerokość po 75cm kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie gr. 31cm,
- wykonanie nawierzchni zjazdów na przyległe posesje oraz drogi wewnętrzne z betonowej kostki brukowej,
- wyprofilowanie i dowiązanie do terenu przyległego przez zastosowanie warstwy humusu i obsianie trawą.

III. Stan istniejący

W stanie istniejącym droga gminna posiada nawierzchnię gruntową lokalnie gruntową ulepszoną. Stanowi dojazd do istniejącej zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Teren przyległy do pasa drogowego wykorzystywany jest rolniczo oraz z przeznaczeniem do zabudowy mieszkaniowej.

IV. Charakterystyka ruchu

Projektowaną drogą gminną prowadzony będzie głównie ruch lokalny związany z dojazdem do przyległej do drogi zabudowy.

V. Stan projektowany

Projekt zakłada wykonanie drogi gminnej publicznej klasy D która zapewni skomunikowanie terenów znajdujących się między drogą wojewódzką nr 156 a drogą powiatową 2152Z.

Początek drogi km 0+000.00 zlokalizowano na krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej nr 156. Koniec (km 0+994.24) na krawędzi projektowanej jezdni drogi powiatowej 2152Z.

Na włączeniu do drogi wojewódzkiej zakłada się wykonanie skrzyżowania typu T z podporządkowaniem wlotu drogi gminnej.

Zaprojektowano jezdnię drogi gminnej z betonowej kostki brukowej o szerokość 6,00m na długości 30.00m z wyokrągleniem krawędzi jezdni drogi gminnej i wojewódzkiej łukami o promieniu $R=10.00m$.

Na dalszym odcinku zakłada się wykonanie przekroju jednojezdniowego o jednym pasie ruchu w dwóch kierunkach z mijankami. Zakłada się wykonanie nawierzchni z kruszywa oraz płyt betonowych w śladzie kół.

Zaprojektowano 2 rzędy płyt żelbetowych o wymiarach 120x80x16cm ułożonych w śladzie kół pojazdu. Osiowy rozstaw płyt wynosi 180 cm.

Płyta na krótszym boku musi być wyposażona z jednej strony w zamek wypukły z drugiej zamek wklęsły który po połączeniu zapobiega przesuwaniu i klawiszowaniu płyt. Odcinki łukowe są wykonywane poprzez odpowiednie przesunięcie płyt względem siebie przy ciągłym przyleganiu do siebie.

Przestrzeń między płytami należy wypełnić kruszywem łamanym 0/32 stabilizowanym mechanicznie.

Po zewnętrznej stronie płyt należy także wykonać nawierzchnię z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie o szerokości 75cm.

W miejscach projektowanych zjazdów na boczne drogi wewnętrzne zakłada się wykonanie nawierzchni drogi gminnej z betonowej kostki brukowej na szerokości 6,00m które jednocześnie będą stanowiły miejsca mijania się pojazdów.

Konstrukcja w obrębie skrzyżowania oraz zjazdów na drogi boczne

- betonowa kostka brukowa gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 25 cm,

Konstrukcja w obszarze płyt śladowych

- warstwa ścierna - żelbetowe płyty śladowe 120x80x16cm
- podsypka piaskowa gr. 5cm
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 10 cm,

Konstrukcja między płytami śladowymi

- nawierzchnia z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 21 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 10 cm,

Konstrukcja po zewnętrznej stronie płyt śladowych

- nawierzchnia z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 21 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 10 cm,

Konstrukcja nawierzchni zjazdów

- nawierzchnia z kruszywa łamanego frakcji 0/32mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 25 cm,

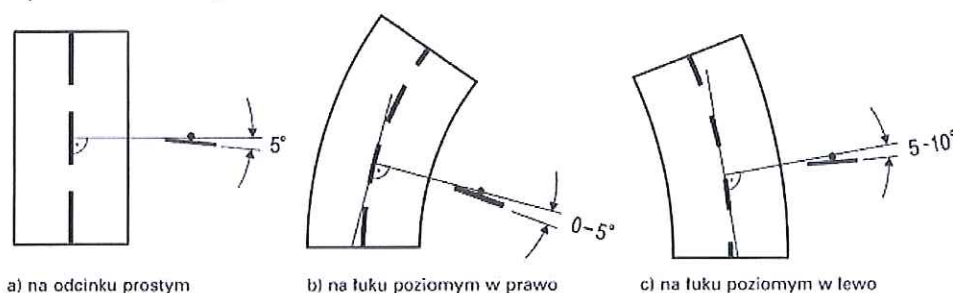
W obrębie nawierzchni z betonowej kostki brukowej konstrukcję ograniczono wtopionymi krawężnikami betonowymi 15x30 na ławie betonowej z oporem. Należy stosować krawężniki łukowe.

Pomiędzy konstrukcją jezdni drogi wojewódzkiej i projektowanej gminnej zaprojektowano opornik kamienny 15x30 na ławie betonowej z oporem. Przed ustawieniem opornika należy przyciąć istniejącą krawędź jezdni a przestrzeń między krawężnikiem a konstrukcją jezdni uszczelnić masą zalewową.

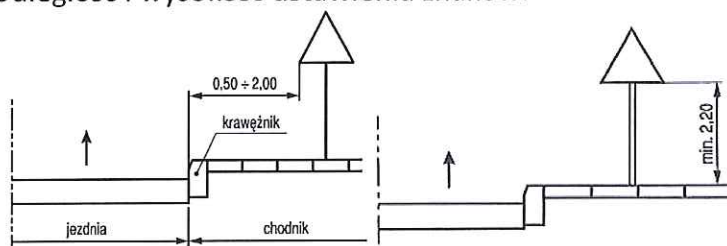
VI. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
małe	M	750	600		600
średnie	S	900	800		600

W zakresie skrzyżowania drogi gminnej z wojewódzką znaki grupy średniej.

VII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg planszy organizacji ruchu - Rys 2. Do oznakowania należy zastosować znaki z grupy wielkości małe i średnie. Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH		
Nazwa	Stan	Szt.
A-6b	Proj. średnie	2
A-6c	Proj. średnie	2
A-7	Proj. średnie	2
B-33	Proj. średnie	2
RAZEM		8

b)

Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe koloru białego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH	
Nazwa	IŁOŚĆ
P-1e	18 m
P-4	180 m
P-6	200 m
P-7d	227 m
P-13	14 m

Opracował:
mgr inż. Marcin Jurewicz