

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU	2
1. WSTĘP	2
1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	2
1.2. PRZEDMIOT INWESTYCJI	2
1.2.1. CEL I ZAKRES DOKUMENTACJI	3
2. STAN ISTNIEJĄCY	3
2.1.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
2.1.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH	3
2.1.3. CHARAKTERYSTYKA PODŁOŻA GRUNTOWEGO	4
2.1.4. ODWODNIENIE	4
2.1.5. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI	4
3. STAN PROJEKTOWANY	4
3.1.1. PARAMETRY PROJEKTOWE	4
3.1.2. ROZWIĄZANIA W PLANIE	5
3.1.3. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE	5
3.1.4. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE	5
4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	5
JEZDNI NA ODCINKU OD KM 0+002,50 DO KM 0+412,70	5
JEZDNI NA ODCINKU OD KM 0+412,70 DO KM 1+680,80	5
PROGI ZWALNIAJĄCE	6
POBOCZA	6
5. ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU	6
5.1. INFORMACJE O DROGACH KRZYŻUJĄCYCH SIĘ	6
5.2. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU	7
5.3. ŁĄCZNE ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA PIONOWEGO	7
6. OPINIE I UZGODNIENIA	7

OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

1. WSTĘP

1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej nr RI.701.7011.34.2011 z dnia 22.11.2011 r.
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 opracowana przez BAMBIT GIS I GPS Usługi Geodezyjne i Kartograficzne Marta Bambit
- Dokumentacja geotechniczna opracowana przez firmę ZamGeo Eugeniusz Zamłyński
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona przez Projektantów w kwietniu 2010r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. (Dz. U. Nr 177, poz.1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz.2181) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem,

1.2.PRZEDMIOT INWESTYCJI

Niniejszy projekt dotyczy przebudowy ulicy Chopina w Łomiankach na odcinku od ulicy Armii Poznań do ulicy Wiślanej.

Celem inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów samochodowych na przedmiotowej ulicy.

1.2.1.Cel i zakres dokumentacji

Niniejsza dokumentacja ma na celu uzyskanie akceptacji zgłoszenia robót budowlanych w właściwej jednostce administracji architektoniczno-budowlanej, na podstawie którego prowadzone będą roboty związane z przebudową przedmiotowej ulicy.

2.STAN ISTNIEJĄCY

2.1.1.Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy odcinek ulicy Chopina zlokalizowana jest w Łomiankach na działkach ewid. nr 59/3, 60/3, 62/3, 63/3, 67/3, 68/6, 70/2, 76/4, 78/2, 81/3, 82/20, 84/3, 86/5, 87/5, 290/3, 291/3, 292/3, 298/2, 299/1, 308/1, 309/5, 312, 317/4, 319/5, 320/5, 321/2, 322/2, 323/2, 324/2, 326, 334, 341/2, 342/10, 343/8, 344/8, 1029, 354/2, 355/6, 356/6, 1238, 359/2, 360/2, 364, 375/4, 381/2, 386/3, 1061, 1074, 1088, 1106, 1120, 1134, 1148, 396/3, 400, 409, 414/3, 416/1, 418/2, 422/3, 426, 422/35, 428/14, 429/11, 733/13, 734, 736, 738, 740, 1036, 1047, 749, 750/9, 751/9, 752/9, 753/10, 754/9, 755/5, 756/5, 764/3, 765/14, 766/8, 767, 289 – obręb 10 Łomianki Dolne oraz 112/3 obręb Kiełpin Poduchowny.

Zakres projektu obejmuje odcinek ulicy o długości 1680,80 od ul. Armii Poznań do ulicy Wiślanej.

Wzdłuż ulicy Gościńcowej na przedmiotowym odcinku zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna po obu stronach ulicy bądź działki przeznaczone pod tą zabudowę.

Szerokość istniejącego pasa drogowego ulicy jest zmienna i wynosi 15,0 m.

2.1.2.Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica Chopina jest drogą gminną publiczną. Na odcinku objętym opracowaniem ulica posiada nawierzchnię umocnioną żużlem na odcinku od ulicy Armii Poznań do ulicy Paderewskiego o szerokości 5,0-6,0 m. a na dalszym odcinku nawierzchnię gruntową umocnioną kruszywem gruzem i żużlem o zmiennej szerokości 5,0 – 7,0m. Ulica nie posiada chodników. Stan nawierzchni w odniesieniu do natężenia ruchu pojazdów oraz bliskość powstającej zabudowy jednorodzinnej jest niezadawalający – nawierzchnia generuje hałas oraz powoduje unoszenie się znacznej ilości pyłu uciążliwego dla mieszkańców. Przyległe ulice: Armii Poznań, Szymanowskiego

(odcinek południowy) i Wiślana posiadają nawierzchnię z betonu asfaltowego a pozostałe nawierzchnię gruntową umocnioną kruszywem, gruzem i żużlem.

2.1.3.Charakterystyka podłoża gruntowego

Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono występowanie w podłożu gruntów przepuszczalnych – piasków drobnych, średnich i grubych w stanie średnio zagęszczonym. Wodę gruntową nawiercono na głębokości 1,50 – 2,70m.

Szczegółowe informacje o parametrach podłoża gruntowego zamieszczono w dokumentacji geotechnicznej.

2.1.4.Odwodnienie

Odwodnienie ulicy odbywa się powierzchniowo na niżej położone tereny.

2.1.5.Infrastruktura techniczna na terenie inwestycji

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- gazociąg z przyłączami
- oświetlenie drogowe
- kable energetyczne
- kanalizacja telekomunikacyjna i kable telefoniczne

Na terenie inwestycji zlokalizowane są również następujące projektowane urządzenia infrastruktury technicznej:

- kanalizacja sanitarna
- sieć wodociągowa
- sieć gazowa
- kable energetyczne

3.STAN PROJEKTOWANY

3.1.1.Parametry projektowe

Klasa ulicy - L – lokalna

Kategoria ruchu – KR1

Prędkość projektowa - $V_p=30\text{km/h}$

3.1.2.Rozwiązania w planie

Przebieg ulicy dostosowano do geometrii pasa drogowego i skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym.

Projektuje się jezdnię o szerokości 5,0 m (szerokość 6,0 m w obrębie skrzyżowania z ul. Armii Poznań) zlokalizowaną w osi pasa drogowego z poboczami z kruszywa o szerokości 0,75 m. Spadek poprzeczny jezdni – dwustronny daszkowy 2%, spadek poboczy 8%. Krawędzie jezdni na skrzyżowaniach wyokrąglono łukami o promieniach $R=6-8m$.

3.1.3.Rozwiązania wysokościowe

Przy projektowaniu spadków podłużnych dowiązано się do rzędnych ulic przylegających oraz do ukształtowania istniejącego terenu.

Spadki podłużne ulicy zostały pokazane na rysunku nr 4 – Profil podłużny.

Spadek poprzeczny ulicy zaprojektowano jako daszkowy o nachyleniu 2%.

Spadki poprzeczne zostały pokazane na rysunku nr 3 – Przekroje normalne.

3.1.4.Rozwiązania wysokościowe

Nie zmienia się powierzchniowego sposobu odwodnienia ulicy.

4.KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Jezdnia na odcinku od km 0+002,50 do km 0+412,70

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4cm
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grubości min. 10cm
- istniejąca konstrukcja jezdni

Jezdnia na odcinku od km 0+412,70 do km 1+680,80

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 20cm

Progi zwalniające

- kostka betonowa wibroprasowana gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. min. 3cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 22-27cm

Pobocza

- nawierzchnia z kruszywa i żużla uzyskanego z rozbiórki istniejącej nawierzchni

5.Elementy organizacji ruchu.

W czasie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe.

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii: małe, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 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, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.).

Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej II generacji.

Znaki poziome należy stosować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003r.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, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.).

Folie do lic odblaskowych znaków kierunku i miejscowości muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym ważnymi Aprobatami Technicznymi, wydanymi przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Znaki należy tak lokalizować by w przekroju poprzecznym tarcze znaków w całości znajdowały się w odległości minimum 0,50 m od krawędzi drogi. Dopuszcza się stosowanie słupków załamanych.

5.1.Informacje o drogach krzyżujących się.

Wszystkie skrzyżowania znajdują się na obszarze zabudowanym.

5.2. Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu

Zaprojektowaną organizację należy wprowadzić niezwłocznie po zakończeniu przebudowy. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu musi zostać ona sprawdzona za zgodność z niniejszym opracowaniem.

Przewidywany wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 21.10.2013 r.

5.3. Łączne zestawienie oznakowania pionowego

A – 11a – 14szt.

A – 7 – 16 szt.

B – 20 – 1 szt.

B – 33 – 14 szt.

D – 1 – 22 szt.

D – 2 – 2 szt.

T 1 oraz T2 – 14 szt.

T 6b – 4 szt.

6. Opinie i uzgodnienia

Niniejszy projekt organizacji ruchu został przedłożony do zaopiniowania do następujących instytucji:

- Urząd Miasta i Gminy Łomianki
- Zarząd Dróg Powiatowych w Ożarowie Mazowieckim.

Opracował:

inż. Mariusz Jaciubek