

CAD Projekt – Robert Wieczorkowski

ul. Moniuszki 10 ; 59-800 Lubań; tel. 721 55 25

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa i adres inwestycji	BUDOWA CHODNIKA W m. ŚWIERADÓW ZDRÓJ W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 358 /ul. Nadbrzeżna na działkach nr 1 am. 2 obr. V, nr 1 am. 6 obr. V, nr 1 am. 6 obr. VI, nr 1 am. 12 obr. VI, nr 57 am. 13 obr. VI, nr 6 i 13 am. 16 obr. VI, nr 32 am. 17 obr. VI/
Inwestor	Gmina Świeradów Zdrój ul. 11 Listopada 35, 59-850 Świeradów Zdrój
Planowany termin wprowadzenia zmiany oznakowania: maj 2012 r	
Projektant	Mgr inż. Robert Wieczorkowski

Luty 2012 r.

Spis treści

1. Strona tytułowa.
2. Spis treści.
3. Karta uzgodnień.
4. Opis techniczny.
5. Część rysunkowa :

Rys. nr 0 Plan orientacyjny. Skala 1:10000

Rys. nr 1-11. Projekt docelowej organizacji ruchu. Skala 1:500.

OPIS TECHNICZNY

I. Przedmiot i zakres projektu.

Przedmiotem opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu dla przebudowy odcinka drogi wojewódzkiej nr 358 polegającą na budowie chodnika w pasie drogowym w m. Świeradów Zdrój od km 29+958 do km 31+787 długości 1829,00 m częściowo po stronie prawej i lewej. Zakres obejmuje oznakowanie pionowe i poziome.

II. Inwestor.

Gmina Miejska Świeradów Zdrój
ul. 11-Listopada 35
59-850 Świeradów Zdrój

III. Podstawa opracowania.

- [1] Prawo o ruchu drogowym /D.U. nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami/
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23/09/2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem /D.U. nr 177 poz. 1729/
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 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 /D.U. nr 220 poz. 2181/

IV. Stan istniejący.

Droga wojewódzka nr 358 relacji (DW 361) Krobica – Świeradów Zdrój – Szklarska Poręba (DK 3) zaliczana jest do dróg klasy G (główne). Administrowana jest przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu. Posiada nawierzchnię jezdni bitumiczną o szerokości od 6,0 do 7,0 m i ziemne pobocza o szerokości od 0,75 do 1,5 m. Na przedmiotowym odcinku przebiega przez m. Świeradów Zdrój. Posiada jedną jezdnię o dwóch pasach ruchu. Odcinek zlokalizowany w granicach miejscowości częściowo posiada chodnik o nawierzchni z kostki betonowej tj. od km 28+295,70 do km 29+958,00. Planowany chodnik ma być kontynuacją istniejącego ciągu. Droga na części istniejącego chodnika posiada odcinki kanalizacji deszczowej oraz oświetlenie drogowe, a na części rowy przydrożne. W rejonie planowanej inwestycji brak jest miejscowych ograniczeń prędkości a obowiązująca dopuszczalna prędkość wynosi do 50 km/h. SDR na tym odcinku w 2010 roku to 1228 poj/dobę.

Istniejąca organizacja ruchu pokazuje jako drogę główną drogę wojewódzką nr 358 posiadającą na całej długości w m. Świeradów Zdrój pierwszeństwo przejazdu , a krzyżujące się z nią jako podporządkowane. Oznakowanie pionowe należy do grupy wielkości „średnie”, pozostałe parametry jak barwa , odbłaskowość , liternictwo , zasady umieszczania i konstrukcje znaków są zgodne z Załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 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 /D.U. nr 220 poz. 2181/. Oznakowanie poziome wykonane jest w technologii grubowarstwowej. Istniejąca organizacja ruchu pokazana jest na rysunkach od 1 do 11 wraz z projektowanymi zmianami.

V. Stan projektowany.

Początek opracowania , kilometraż roboczy przyjęto w km 29+958,00 drogi nr 358 po stronie prawej w miejscu zakończenia istniejącego chodnika. Zaprojektowano budowę chodnika o szerokości 2,0 m z lokalnym zwężeniem do 1,5 m z kostki betonowej wysokości 8 cm ograniczonego od strony jezdni krawężnikiem betonowym, a od drugiej strony obrzeżem betonowym :

- po stronie prawej od km 0+000,00 do km 0+813,00
- po stronie lewej od km 0+783,00 o km 1+762,50
- po stronie prawej od km 1+753,20 do km 1+829,00.

Od km 0+000,00 do km 0+118,00 wykorzystano istniejący krawężnik betonowy bez zmiany jego wysokości (na odcinku 35 m krawężnik jest obniżony). W rejonie obiektu mostowego w km 0+158,45 wykorzystano również istniejący ściek terenowy z prefabrykatów typu korytkowego.

Istniejące skrzyżowania z drogami gminnymi o nawierzchni bitumicznej pozostawiono bez przebudowy z dowiązaniem chodnika do istniejącego układu wyokrągając linię krawężnika promieniem R=6,0 m.

Istniejące zjazdy o nawierzchni bitumicznej i z kostki kamiennej pozostawiono, a chodnik dowiązano do nich. Zjazdy do posesji zaprojektowano jako przejazdowe przez chodnik o szerokości 4,0 m ze skosami 1:1 i nawierzchnią z kostki betonowej wysokości 8 cm do granicy działki. Zjazdy gospodarcze zaprojektowano jako przejazdowe przez chodnik o szerokości 4,0 m ze skosami 1:1 i nawierzchnią z kostki betonowej wysokości 8 cm do granicy działki.

Podstawowe parametry drogi wojewódzkiej nr 358 :

- klasa G
- prędkość projektowa 50 km/h
- kategoria ruchu KR3
- przekrój istniejący szlakowy i uliczny
- przekrój projektowany uliczny (półuliczny)

Rzędne górnej krawędzi krawężnika projektowanego chodnika dostosowano do rzędnych istniejących drogi. Krawężnik posadowiono na wysokości +12 cm od krawędzi jezdni, a na odcinkach obniżonego chodnika na wysokości +4 cm od krawędzi jezdni.

Dla projektowanego chodnika przyjęto następującą konstrukcję :

- kostka betonowa wysokości 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- górna podbudowa z kruszywa łamanego gr. 8 cm stabilizowana mechanicznie wg BN-64/8933-02

Chodniki od strony drogi ograniczone są krawężnikiem betonowym 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 , a od strony zieleni obrzeżem betonowym 8x30x75 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5 cm na ławie z betonu C12/15.

Krawężnik na szerokości przejść dla pieszych, wjazdów, na początku i końcu zaprojektowano jako wtopiony. W km 0+571, w obrębie skrzyżowania z ulicą Kościuszki i w km 0+998 przewidziano wzdłuż chodnika od strony nasypu balustradę U-11a o długości 15 m.

W przekroju poprzecznym nawierzchnia chodnika zaprojektowana jest jako jednospadowa z pochyleniem wynoszącym 2 % do jezdni na odcinkach prostych i na łuku.

Nasypy przewidziano z gruntu niewysadzinowego z piasku lub pospółki o pochyleniu skarp 1:1 i 1:1,5 , które należy pokryć warstwą humusu gr. 10 cm i obsiać trawą.

Na obiektach mostowych w km 0+158,45 oraz od km 0+826,00 do km 0+868,40 przyjęto następującą konstrukcję chodnika :

- kostka betonowa wysokości 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm

- górna podbudowa z kruszywa łamanego gr. 8 cm stabilizowana mechanicznie wg BN-64/8933-02

Chodniki od strony drogi ograniczone są krawężnikiem kamiennym o wymiarach 20x23x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 , a od strony wody istniejącym murem kamiennym na którym projektuje się balustradę U-11a o długościach 6,8 m, 42,9 m i 3,0 m na przepuszcie w km 1+509,70. W przekroju poprzecznym nawierzchnia chodnika zaprojektowana jest jako jednospadowa z pochyleniem wynoszącym 2 % do jezdni na odcinkach prostych i na łuku.

Zaprojektowano 2 zjazdy do posesji jako przejazdowe o szerokości 4,0 m ze skosami 1:1 i 5 zjazdów gospodarczych jako przejazdowe o szerokości o 4,0 m.

Przyjęto następującą konstrukcje zjazdów :

- kostka betonowa wysokości 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 25 cm stabilizowana mechanicznie wg BN-64/8933-02 układana w dwóch warstwach 10 cm i 15 cm.

Za chodnikiem na zjazdach gospodarczych przewidziano na długości 2,0 m nawierzchnię z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm.

Dla odwodnienia projektowanego odcinka chodnika i drogi przewidziano wykorzystanie spadków podłużnych i poprzecznych. Na odcinkach wzdłuż krawężnika od strony jezdni zaprojektowano ściek z dwóch rzędów klinkieru drogowego szerokości 21 cm (klinkier drogowy o wymiarach 8x10x22 cm) na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm. Odprowadzenie wody opadowej ze ścieku do rowu zaprojektowano ściekiem podchodnikowym z dwóch prefabrykatów korytkowych na podsypce cementowo-piaskowej gr. 10 cm. W km 0+180,00 po stronie prawej odprowadzenie wód opadowych ze ścieku przykrawężnikowego zaprojektowano do wpustu ulicznego fi 500 mm połączonym przykanalikiem z PCV długości 13,0 m fi 250 mm o pochyleniu 2 % do istniejącej studni kanalizacji deszczowej. Od km 0+900 do km 1+504,75 przewidziano umocnienie skarpy rowu do wysokości 1,0 m betonową płytą ażurową o wymiarach 10x40x60 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5 cm. Wyloty ścieku umocniono płytą betonową gr. 20 cm na pospółce o wymiarach 1,0x1,0 m wraz z narzutem kamiennym.

Projektowana organizacja ruchu.

Z uwagi na planowaną budowę chodnika po dwóch stronach drogi zachodzi konieczność wykonania :

- dwóch nowych przejść dla pieszych w km 0+785,10 i km 1+755,20
- likwidacji jednego istniejącego w km 1+695,30
- na długości planowanego chodnika linię krawężniową P-7c i P-7d
- na skrzyżowaniach z drogami o szerokości mniejszej niż 6,0 linię krawężniową P-7b
- na skrzyżowaniach z drogami o szerokości większej niż 6,0 m linię P-13 wraz z P-4
- uporządkowanie istniejącego oznakowania pionowego.

Istniejące przejście dla pieszych w km 1+695,30 należy zlikwidować przez frezowanie linii P-10 w ilości 12 m2, frezowanie linii P-14 w ilości 2,25 m2 i wykonaniu w technologii grubowarstwowej linii P-4 dł. 4,0 m w ilości 0,96 m2 oraz przeniesienie istniejącego znaku D-6.

Dwa nowe przejścia dla pieszych w km 0+785,10 i km 1+755,20 należy wykonać w technologii grubowarstwowej w postaci linii P-10 w ilości 2x12 m2, linii P-14 w ilości 2x2,25 m2 oraz ustawić nowe znaki D-6 po uprzednim frezowaniu linii P-4 dł. 4,0 m w ilości 0,96 m2.

Na długości chodnika należy wykonać po przeciwnej stronie linię krawężniową P-7c i P-7d wraz z oznakowaniem skrzyżowań.

Projektowana organizacja ruchu pokazana jest na rysunkach od 1 do 11.

Zestawienie znaków pionowych				
Symbol	Treść	Wielkość	Ilość /szt/	Uwagi
D-1	Droga z pierwszeństwem	średnie	1	zmiana lokalizacji istniejącego znaku
D-1	Droga z pierwszeństwem	średnie	2	odblaskowe
D-6	Przejście dla pieszych	średnie	3 +1 z przeniesienia	odblaskowe
F-6a	Uprzedzenie o zakazie lub niebezpieczeństwie występującym za skrzyżowaniem	średnie	4	odblaskowe
Zestawienie znaków poziomych				
Symbol	Nazwa	Ilość /m2/	Uwagi	
P-4	Linia podwójna ciągła	10,56	W technologii grubowarstwowej	
P-7a	Linia krawędziowa przerywana - szeroka	15,12		
P-7c	Linia krawędziowa przerywana - wąska	7,96		
P-7d	Linia krawędziowa ciągła - wąska	205,54		
P-10	Przejście dla pieszych	24,0		
P-13	Przejście dla pieszych	4,46		
P-14	Linia warunkowego zatrzymania	4,50		
Zestawienie znaków poziomych do frezowania				
P-4	Linia podwójna ciągła	0,96	W technologii grubowarstwowej	
P-10	Przejście dla pieszych	12,0		
P-14	Linia warunkowego zatrzymania	2,25		