



"DROG-SAN" Michał Romaniak

Purzec 57, 08-110 Siedlce

NIP: 821-220-56-79

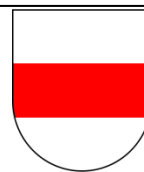
Tel. 600 278 138

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

Nazwa opracowania: **Przebudowa ul. Perłowej w Wyszkanie wraz z budową kanalizacji sanitarnej.**

Adres obiektu: Obręb geodezyjny nr 0001–Wyszków, działki ewidencyjne nr: 748/1, 747/5, 748/2, 747/6, 798/22, 798/19, 798/21 708/1 - gmina Wyszków, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie.

Inwestor: GMINA WYSZKÓW
Aleja Róż 2
07-200 Wyszków



Rodzaj opracowania: **Stała Organizacja Ruchu**

Branża: **DROGOWA**

Zespół projektowy:

Projektant: mgr inż. Robert Rosiński
upr. bud. nr MAZ/0140/POOD/12

Asystent : inż. Marek Kalinowski

Data opracowania: Październik 2016

2. SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

L.P.	Zawartość	nr str.
1.	Strona tytułowa	1
2.	Spis zawartości	2
3.	Opis techniczny	
	I. Podstawa opracowania,	3
	II. Zakres opracowania,	4-7
	III. Projektowana organizacja ruchu	8
	IV. Ustalenia końcowe	9
	IV. Część rysunkowa	
	- Rys. 1 Plan orientacyjny usytuowania drogi w skali 1:25 000	10
	- Rys. 2 Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania w skali 1:500	11

3. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania:

Podstawę do sporządzenia niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Wyszaków z Siedziba w Wyszkanie, przy Al. Róż 2, a firma „DROG-SAN” Michał Romaniak, Purzec 57, 08-110 Siedlce
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa
- Wizja lokalna w terenie

Akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1137 z późn. zm.)
- 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 2003 r. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 września 2008r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 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).
- Załączniki Nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach — załącznik do Dziennika Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r.

II. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem:

2.1 Przedmiot opracowania:

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ul. Perłowej w Wyszkanie.

2.2 Lokalizacja

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiecie wyszkowskim, gminie Wyszkanie, na działkach ewid. o nr 748/1, 747/5, 748/2, 747/6, 798/22, 798/19, 798/21 708/1.

2.2.Opis stanu istniejący

Opracowywany odcinek rozpoczyna się od krawędzi ul. Żytniej relacji Wyszkanie-Olszanka, biegnie przez teren zabudowy jednorodzinnej, by w końcowym odcinku ponownie włączyć się w ul. Żytnią. Szerokość istniejącego pasa drogowego przebudowywanej ulicy Perłowej w Wyszkanie w liniach rozgraniczających jest zmienna i wynosi od ok. 6,0m do 12,0 m. Istniejąca ulica ma obecnie jezdnię o nawierzchni utwardzonej kruszywem naturalnym oraz destruktem budowlanym o zmiennym nachyleniu podłużnym i poprzecznym. Stan techniczny drogi ulega nieustannym zmianom w czasie ich użytkowania, głównie pod wpływem obciążenia ruchem drogowym oraz oddziaływaniem warunków atmosferycznych. Stwierdzono dużą ilość uszkodzeń i nierówności istniejącej nawierzchni które wpływają w sposób szkodliwy na komfort jazdy i bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Obecnie odwodnienie odcinka ulicy odbywa się poprzez spływ wód powierzchniowych w liczne zaniżenia występujące na nawierzchni drogi oraz poprzez wchłanianie do gruntu.

Stan techniczny nawierzchni jezdni uległ znacznemu pogorszeniu w ostatnim okresie i pozostawienie ich w istniejącym stanie groziło by dalszą utratą nośności i zniszczeniem konstrukcji. Liczne nierówności wpływają niekorzystnie na komfort i bezpieczeństwo pieszych.

2.3. Opis stanu projektowanego

Przebudowa wyżej wymienionej ul. Perłowej w Wyszkanie, gm. Wyszkanie, w powiecie wyszkowskim, polegać będzie na zmianie parametrów użytkowych i technicznych obiektu

budowlanego co pozwoli na przywrócenie nośności jezdni i znacznie poprawi komfort i bezpieczeństwo ruchu na ulicy wchodzącej w skład opracowania.

Zaprojektowano ulicę Perłową w Wyszku o szerokości jezdni 5,5 m na większej części opracowaniu, odcinkowo zastosowano zawężenie jezdni do 4,5 m z powodu wąskiego pasa drogowego ograniczonego ogrodzeniami, o ruchu dwukierunkowym. Zastosowano obramowanie jezdni opornikiem betonowym 12x25 cm oraz spadek daszkowy 2%, na łukach 5% - jednostronny, do środka łuku. Na całym opracowywanym odcinku nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z kostki brukowej, szarej, gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej 5 cm, podbudowie z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm - 20 cm oraz warstwie wzmacniającej z kruszywa naturalnego zastabilizowanego cementem, klasa mieszanki C1,5/2, gr. warstwy 15 cm. Zjazdy indywidualne zostaną obramowane opornikiem betonowym 12x25 na ławie betonowej C12/15, nawierzchnia z kostki brukowej gr. 8cm, grafitowej, na podsypce cementowo-piaskowej 5 cm, podbudowie z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm - 20 cm. Zaprojektowano również dojścia do furtek o konstrukcji z kostki betonowej, gr. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej 4 cm oraz podbudowie z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm - 10 cm, obramowanie obrzeżem betonowym 8 x 30 cm. Pobocza z kruszywa łamanego fr. 4/31,5mm, gr. warstwy 20 cm.

Założenia do projektowania:

JEZDNIA GŁÓWNA

- ulica o długości 420,16 m,
- kategoria ruchu - KR 1,
- kategoria drogi: - ulica gminna, wewnętrzna,
- prędkość projektowa – $V_p = 30 \text{ km/h}$,
- szerokość jezdni: - 5,5 m na większej części opracowania, 4,5 m (zawężenie jezdni),
- spadek poprzeczny jezdni - daszkowy 2%, na łukach 5%,
- nawierzchnia z kostki betonowej, koloru szarego, gr. 8 cm,
- obramowanie – opornik betonowy 12 x 25 cm.

Przebudowę jezdni projektuje się istniejącym śladem z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego. Lokalizację i wymiary charakterystyczne pokazano na planie zagospodarowania terenu(Rys. 2.0).

ZJAZDY INDYWIDUALNE:

- nawierzchnia z kostki betonowej, koloru grafitowego, gr. 8 cm;
- obramowanie – opornik betonowy 12 x 25 cm;
- szerokość zjazdu zmienna, wg PZT,
- spadek zmienny, w kierunku jezdni.

DOJŚCIA DO FURTEK:

- nawierzchnia o konstrukcji z kostki betonowej gr. 6cm, koloru szarego, (wg projektu zagospodarowania terenu),
- obramowanie – obrzeże 8 x 30 cm;
- szerokość dostosowana do istniejącego terenu,
- spadek zmienny, w kierunku jezdni.

POBOCZA:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, gr. warstwy 20 cm;
- szerokość zmienna, wg PZT – do ogrodzeń posesji.

2.4 Termin wprowadzenia

Projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po wykonaniu robót związanych z przebudową w/w inwestycji, przewidywany termin- II kwartał 2017r.

III. Projektowana Organizacja ruchu:

Projekt stałej organizacji ruchu wykonuje się w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz usprawnienia komunikacji mieszkańcom miejscowości. Ciąg komunikacyjny oznakowano znakami pionowymi (tabela1) oraz urządzeniami bezpieczeństwa (tabela 2).

Na początku opracowania, na przebudowywanym odcinku ul. Perłowej ustawiono znak ostrzegawczy A-12a (zwężenie jezdni), analogiczny znak ustawiono przed zwężeniem jezdni od strony drugiego zjazdu z ul. Żytniej w odległości ok. 50 m od

projektowanego zwężenia. Ze względu na trudne warunki ruchu drogowego w postaci niebezpiecznych zakrętów zaprojektowano strefę ograniczenia prędkości do 20 km/h z zastosowaniem znaków zakazu B-33 wraz z oznakowaniem znakami pionowymi, ostrzegawczymi A-3, A-4 z obydwu stron niebezpiecznych zakrętów wg rys. 2.0. W strefie ograniczonej prędkości w miejscach ograniczonej skrajni drogi, na słupach energetycznych umieszczono urządzenia bezpieczeństwa w postaci tablic U-9b – oznaczenie ograniczeń skrajni poziomej drogi z prawej strony.

Znaki pionowe zostaną ustawione tak, żeby zachować wymagana skrajne pionowa min 2.2m, pozioma -min. 0.5m od zewnętrznej krawędzi znaku. Lokalizacje znaków pokazano na rysunku 2.0.

Tabela oznakowania pionowego:

RODZAJ ZNAKU	SYMBOL	OPIS	ILOŚĆ SZTUK	WIELKOŚĆ
Znaki ostrzegawcze	A-3	Dwa niebezpieczne zakręty – pierwszy w prawo	1	małe
	A-4	Dwa niebezpieczne zakręty – pierwszy w lewo	1	
	A-12a	Zawężenie jezdni	2	
Znaki zakazu	B-33	Ograniczenie prędkości	2	
	B-34	Koniec ograniczenia prędkości	2	

Tabela urządzeń bezpieczeństwa

Rodzaj urządzenia	Opis	Ilość sztuk
U-9b	Tablica do oznaczania ograniczeń skrajni poziomej drogi z prawej strony	3

IV. Ustalenia końcowe.

1. Oznakowanie pionowe należy wykonać stosując wyłącznie tarcze znaków z blachy ocynkowanej grubość min. 1,5mm z podwójnie zagiętą lub pojedynczo wywiniętą krawędzią na głębokość 15-25mm (mierzona na zewnątrz znaku) na całym obwodzie, z profilami usztywniająco - montażowymi, pokryte folią odblaskową typu 1 z włączeniem znaku A-7, który musi być wykonany z folii odblaskowej typu 2.

2. Wielkość znaków:

- Projektowane znaki grupie wielkości znaki „małe”

3. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z niniejszym projektem oraz zasadami lokalizacji znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (wymiary, wysokość umieszczenia znaków, kat ustawienia itp.) określonymi w Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczenia na drogach- załącznik do Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r

Opracował:

KARTA UZGODNIENÍ

Projektu stałej organizacji ruchu dla tematu

**„Przebudowa ul. Perłowej w Wyszkanie wraz z budową kanalizacji
sanitarnej.”**