



Stała organizacja ruchu dla zadania:

**„Przebudowa drogi powiatowej nr 1480D na odcinku
Twardogóra – Grabowno Wielkie”**

dz. nr 191/1, 191/2 obr. Grabowno Wielkie, gm. Twardogóra

Inwestor:

Zarząd Dróg Powiatowych w Oleśnicy
ul. Wojska Polskiego 52c
56-400 Oleśnica

Jednostka projektowa:

Pracownia projektowa Szymon Potoczny
ul. Akcyjowa 4n 2/2
55-040 Ślęza

Projektant branża drogowa:

mgr inż. Ryszard Potoczny
upr. nr 161/85/UW

Kategoria obiektu:

XXV

Ślęza, 08 kwietnia 2019

Spis treści

**projektu stałej organizacji ruchu dotyczącego inwestycji:
„Przebudowa drogi powiatowej nr 1480D na odcinku Twardogóra-Grabowno
Wielkie”**

- 1. Podstawa opracowania.**
- 2. Cel i zakres opracowania.**
- 3. Opis stanu istniejącego.**
- 4. Opis stanu projektowanego.**
- 5. Organizacja ruchu.**
- 6. Karta uzgodnień.**
- 7. Część rysunkowa.**

OPIS TECHNICZNY

**projektu stałej organizacji ruchu dotyczącego inwestycji:
„Przebudowa drogi powiatowej nr 1480D na odcinku Twardogóra-Grabowno Wielkie”**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. wizja lokalna w terenie (inwentaryzacja oznakowania)
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w
 - *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz*
 - *wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*
- 1.3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i
 - *Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.*
- 1.4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 roku w sprawie
 - *szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.*
- 1.5. Prawo o ruchu drogowym.

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem projektu jest opracowanie stałej organizacji ruchu dla drogi powiatowej nr 1480D na odcinku Twardogóra-Grabowno Wielkie.

3. Opis stanu istniejącego

3.1. Opis ogólny zagospodarowania terenu

Teren inwestycji jest usytuowany w południowo-zachodniej Polsce, województwo dolnośląskie, powiat Oleśnicki, gmina Twardogóra. Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1480D.

- klasa i kategoria techniczna drogi: powiatowa, zbiorcza
- kategoria ruchu: KR2
- długość przebudowywanej drogi: 1662 mb
- droga jednojezdniowa, dwupasowa
- istniejąca szerokość drogi: 5,0 – 6,0 m

Tereny przyległe to głównie tereny rolnicze, na początkowym odcinku drogi są to lasy gospodarcze, na końcowym odcinku drogi zabudowa mieszkaniowa oddalona od pasa drogowego o około 20m.

3.2. Ukształtowanie terenu

Teren istniejący jest płaski. Rzędne terenu na długości drogi na kierunku wschód-zachód to 212,16 m n.p.m. – 224,25 m n.p.m.

3.3. Jezdnia główna

Istniejąca droga powiatowa jest jednojezdniowa, dwupasowa o szerokości jezdni od 5,0 m do 6,0 m. Istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną z widocznymi

spękaniem. Na drodze występują nierówności, wyboje i ubytki, w których gromadzą się wody deszczowe. Jezdnia posiada pobocza ziemne utwardzone.

3.4. Sieci uzbrojenia terenu

Teren pod budowę usytuowany jest w rejonie, w którym występują sieci kanalizacji sanitarnej, energetycznej niskiego napięcia oraz wodociągowa. Na początkowym odcinku znajduje się kanalizacja deszczowa odwadniająca rondo.

W terenie jak i na mapach nie stwierdzono występowania sieci gazowej, telekomunikacyjnej oraz ciepłowniczej na obszarze objętym projektem.

•

3.5. Odwodnienie

Ścieki deszczowe i roztopowe odbierane są przy pomocy rowów przydrożnych zlokalizowanych na terenie inwestycji po obu stronach istniejącej drogi. Pod zjazdami i skrzyżowaniami występują przepusty.

•

3.6. Ukształtowanie zieleni

Na terenie planowanej budowy drogi z miejscami postojowymi występuje zieleń wysoka i niska w postaci drzew, krzewów i samosiejek w rowie przydrożnym i poza skrajnią drogową. Planuje się oczyszczenie rowów przydrożnych.

•

3.7. Warunki gruntowo-wodne

Na potrzeby opracowania wykonana została odwiertem przez firmę Geobiuro. Podczas wykonywania badań geotechnicznych stwierdzono występowanie wód w spągu wykonywanych otworów – na głębokości 0,75 m ppt (odwiert nr 4). Pomimo tego przy istniejących gruntach typu piaski średnie określono grupę nośności podłoża jako G1. W przypadku pojawienia się miejscowo obszarów gruntów wysadzinowych kategorii G4 konieczne będzie zastabilizowanie podłoża spoiwami hydraulicznymi.

4. Opis stanu projektowanego

4.1. Ukształtowanie w planie

Projektuje się drogę jednojezdniową dwupasową klasy Z, o kategorii ruchu KR2, o szerokości 6 m z normatywnymi poszerzeniami (do 7,0 m) wynikającymi z warunków technicznymi dla dróg publicznych. Po obu stronach jezdni planuje się pobocza utwardzone kruszywem 0/31,5 o szerokości 1 m. Przebudowywana droga zachowuje istniejący przebieg z korektą przekroju poprzecznego oraz korektą geometrii łuków poziomych i pionowych. Konieczny jest remont istniejących zjazdów w granicach pasa drogowego i ujednolicenie nawierzchni.

4.2. Ukształtowanie wysokościowe i odwodnienie

Odwodnienie drogi realizowane będzie powierzchniowo poprzez wyprofilowanie spadków poprzecznych i podłużnych celem odprowadzenia wody do istniejących rowów przydrożnych.

4.3. Konstrukcja jezdni

Projektowaną konstrukcję przyjęto na podstawie katalogu Dz.U.Nr.1999.43.430 z dnia 02.03.1999 poz.2181 oraz odwiertów przez istniejącą konstrukcję jezdni, wykonanych przez ECO-GEO Robert Chmielewski.

Dla ujednolicenia nośności podbudowy zaprojektowano frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz wykonanie MCE grubości 20 cm. Konieczne będzie wykonanie recepty na MCE oraz doziarnienie kruszywem lub frezowiną celem osiągnięcia wtórnego modułu odkształcenia na spodzie warstwy MCE $E_2 \geq 80$ Mpa. (na podstawie tabl. Nr 9.7 Katalog powierzchni podatnych i półsztywnych 2014). Miejscowo, w przypadku braku osiągnięcia wymaganej nośności konieczne będzie wykonanie wymiany gruntu lub stabilizacji hydraulicznej.

Nawierzchnię bitumiczną zaprojektowano w dwóch warstwach:

- warstwa ścieralna gr. 4cm beton asfaltowy AC 11 S
- warstwa wiążąca gr. 8 cm beton asfaltowy AC 16 W
- warstwa podbudowy MCE gr 20 cm
- nawierzchnię istniejących skrzyżowań należy wykonać w technologii jak dla odcinka głównego z podbudową MCE lub równoważnej. Zjazdy wykonać z kruszywa.

5. Organizacja ruchu

Wprowadza się nowe oznakowanie pionowe i poziome. Oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnej na całej długości odcinka jako przedłużenie oznakowania istniejącego od ronda. Dodatkowo wprowadza się znaki ostrzegające przed wyjazdem z ochotniczej straży pożarnej oraz korektę oznakowania przed rondem.

Znaki wykonać zgodnie z rysunkiem oznakowania w rozmiarze średni z folii II generacji. Oznakowanie poziome wykonać w technologii grubowarstwowej.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do dnia 31.12.2020r.

6. Karta uzgodnień