



ZARZĄD INWESTYCJI Sp. z o.o.
99-300 Kutno, ul. Podrzeczna 5a

tel. (024) 254-94-58
fax. (024) 254-09-80

DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Nazwa obiektu lub zamierzenia inwestycyjnego:	PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3308E SZYNKIELEW, PETRYKOZY, KUDROWICE gm. PABIANICE <i>ETAP I pik. 0+000.00 - pik. 0+901.40</i>
Branża:	INŻYNIERIA RUCHU
Adres obiektu:	Szynkielew, Petrykozy, Kudrowice - gm. Pabianice
Nr działek:	obręb Petrykozy dz. dr. nr 89; obręb Szynkielew dz. dr nr 302/2.
Inwestor:	Powiat Pabianicki
Adres Inwestora:	95-200 Pabianice, ul. Piłsudskiego 2

ZASPÓŁ AUTORSKI

	Imię i nazwisko	Nr uprawnień:	Podpis:
Asystent branży drogowa:	mgr inż. K. Jaźwiński		

KUTNO, PAŹDZIERNIK 2012

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy nawierzchni drogi powiatowej nr 3308E Kudrowice – Petrykozy – Szynkielew zlokalizowanej w gminie Pabianice.

Zakres projektu obejmuje:

ETAP I pik. 0+000.00 - pik. 0+901.40

- remont nawierzchni drogi
- przebudowę poboczy na chodnik wzdłuż drogi
- budowę zjazdów na nieruchomości
- przebudowę poboczy
- remont istn. przepustów w rejonie zjazdów na nieruchomości
- budowa kanalizacji deszczowej (wg odrębnego opracowania)

2. Materiały do projektowania

Materiały do projektowania stanowią:

- Zlecenie Zarządu Powiatu Pabianickiego
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- pomiary własne w terenie i uzgodnienia z Inwestorem.

3. Lokalizacja Inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w gminie Pabianice w obręb Petrykozy dz. dr. nr 89, obręb Szynkielew dz. dr. nr 302/2,

4. Stan istniejący

Istniejąca droga przebiega przez tereny rolniczo - mieszkaniowe. W sąsiedztwie pasa drogowego zlokalizowana jest zabudowa gospodarcza, budynki mieszkalne wolnostojące oraz pola uprawne.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 10,0 do 13,0m. Istniejąca nawierzchnia asfaltowa drogi przebiega niesymetrycznie wzdłuż pasa drogowego i posiada szerokość ~5,0m. Wzdłuż drogi zlokalizowane są rowy które ze względu na brak zabiegów związanych z bieżącym utrzymaniem są zarośnięte i podorane. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym na co wskazują liczne spękania, obłupane krawędzie i zadolenia, w których po opadach gromadzi się woda.

Istniejące uzbrojenie w pasie drogowym stanowią jedynie przejście poprzeczne kabla telefonicznego i wodociągu oraz napowietrzna linia telefoniczna i energetyczna.

Lokalizacja istniejącego uzbrojenia w pasie drogowym przedstawiona jest na planie zagospodarowania terenu.

5. Układ projektowany

5.1. Dane projektowe

- Droga klasy - **Z**
- Prędkość projektowa – **30km/h**
- Jezdnia szerokości – **5,50m**
- Pobocza szerokości – **1,00m**
- Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi:
ETAP III/A pik. 0+000.00 - pik. 0+901.40 - 901,40m

5.2. Geometria pozioma

Geometria pozioma praktycznie na całej długości przebiega po stanie istniejącej nawierzchni. Należy jedynie wykonać korekty łuków na skrzyżowaniach oraz wyregulowania krawędzi drogi. Tylko na niewielu odcinkach jezdnia została przesunięta w wyniku lokalizacji projektowanego chodnika wzdłuż przedmiotowej drogi.

Spadek poprzeczny jednostronny o wartości 2%.

5.3. Profil podłużny

Profil podłużny pozostaje według stanu istniejącego z uwzględnieniem grubości wbudowanych warstw co spowoduje jego wyniesienie o około 0-5cm.

6. Projektowane konstrukcje

Technologię przebudowy nawierzchni przyjęto w oparciu o ustalenia i zalecenia Inwestora oraz względy ekonomiczne.

Na odcinakach gdzie warstwa ścieralna nawierzchni jezdni jest w stanie dobry (brak spękań i zadoleń) po sfrezowaniu około 2-3cm oraz jej skropieniu emulsją asfaltową zostanie ułożona warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 5cm. Skropienie istniejącej nawierzchni należy wykonać na całej szerokości i długości przy użyciu kationowej emulsji asfaltowej według PN-EN 13808 i WT-3 Emulsje asfaltowe po jej mechanicznym oczyszczeniu przed ułożeniem warstwy ścieralnej.

Natomiast na odcinkach gdzie nawierzchnia jest w złym stanie technicznym (liczne spękania i zadolenia) oraz na poszerzeniach jezdni zostanie wykonana nawierzchnia wraz z podbudową. Na całej szerokości oraz długości drogi pod warstwą ścieralną należy ułożyć geokompozyt z włókna szklanego.

6.1. Konstrukcja projektowanej nawierzchni drogi gminnej (remont nawierzchni)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 5cm
- geokompozyt z włókna szklanego o wytrzymałości 100kN/m
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa

6.2. Konstrukcja projektowanej nawierzchni drogi

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 5cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 6cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC11P 50/70 gr. 7cm
- kruszywo łamane 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie gr. 20cm
- kruszywo naturalne stabilizowane cem. $R_m=2.5\text{Mpa}$ 15cm
- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10 cm
- geowłoknina separacyjna

6.3. Konstrukcja nawierzchni drogi w rejonie zniszczonej krawędzi jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 5cm
- geokompozyt z włókna szklanego o wytrzymałości 100kN/m (zakład min.1,00m)
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 6cm

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC11P 50/70 gr. 7cm
- kruszywo łamane 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie gr. 20cm
- kruszywo naturalne stabilizowane cem. $R_m=2.5\text{Mpa}$ 15cm
- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10 cm
- geowłoknina separacyjna

6.4. Konstrukcja projektowanej nawierzchni zjazdów na nieruchomości

- warstwa ścieralna z kostki betonowej kolor grafitowy gr. 8cm
- podsypka cementowo - piaskowa gr. 3cm
- kruszywo łamane 0/31,5mm gr. 15cm
- kruszywo naturalne stabilizowane cem. $R_m=2,5\text{MPa}$ gr. 10cm
- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10cm

6.5. Konstrukcja projektowanej nawierzchni chodników

- warstwa ścieralna z kostki betonowej kolor szary gr. 8cm
- podsypka cementowo - piaskowa gr. 3cm
- kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ gr. 10cm
- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 10cm

6.6. Pobocza

- kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowane mechanicznie gr. 20cm
- kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie gr. 15cm

6.7. Konstrukcja krawężnika

Należy wbudować w odpowiednich miejscach krawężniki betonowe szare:

- proste o wymiarach 15x30x100cm,
- najazdowe 15x22x100cm,
- skosowe 15x30/22x100cm,
- łukowe 15x30x78 (promień wg. rysunków), ustawione na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Wyniesienie krawężnika ponad jezdnie zaprojektowano 8cm z wyłączeniem:

- 3cm na długości zjazdów oraz miejsc postojowych,

- 2cm na ciągach pieszych.

7. Docelowa organizacja ruchu

Docelowa organizacja ruchu przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie ruchu pieszych przeniesionego z poboczy na projektowany chodnik. Dodatkowo bezpieczeństwo podniosą zaprojektowane przejścia dla pieszych oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci barier U-12b zlokalizowanych w rejonie przejść dla pieszych oraz przystanków autobusowych.

Oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z obowiązującymi specyfikacjami technicznymi oraz instrukcjami o znakach drogowych. Znaki pionowe powinny być ustawione w sposób zapewniający dobrą widoczność dla kierujących pojazdami i pieszych. Rozmieszczenie istniejącego oraz projektowanego oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono na rysunku nr 1.

Projekt organizacji ruchu obejmuje oznakowanie pionowe przy pomocy znaków drogowych średniego rozmiaru „S” wykonane z blachy ocynkowanej, krawędzie podwójnie zaginane, oklejone folią odblaskową drugiej generacji. Znaki umieszczone na słupkach metalowych okrągłych koloru szarego. Przy wykopach pod fundamenty znaków należy uważać na istniejące uzbrojenie podziemne. Wykopy wykonywać ręcznie.

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu III kwartał 2013r.

Na wykonawcy oznakowania spoczywa konieczność zawiadomienia Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Starostwie Powiatowym w Pabianicach oraz Komendy Powiatowej Policji w Pabianicach co najmniej na 7 dni przed terminem wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.

TABELA PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO:

Nazwa	Stan	Szt.	Uwagi
D-1	istn.	1	wymienić na nowy
D-6	prj	2	

Nazwa	Stan	Szt.	Uwagi
D-15	proj.	12	
E-17a	istn.	2	wymienić na nowy
E-18a	istn.	2	wymienić na nowy
T-6a	istn.	1	wymienić na nowy
	Razem	20	

TABELA PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO:

Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt	Pow. malowania
P-10	Proj.	22,50	48,00
P-17	Proj.	180,00	27,36
P-1b	Proj.	873	34,92
P-1e	Proj.	7,90	0,94
P-4	Proj.	17,30	4,15
		Razem	115,37

TABELA PROJEKTOWANYCH URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU:

Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt	Uwagi
U-12b	Proj.	271,54	
	Razem	271,54	

Opracował



woj. łódzkie
pow. pabianicki
gm. Pabianice
obr. Kudrowice (100807_2.0011)
dz. 154 i 427
obr. Petrykozy (100807_2.0017)
dz. 89
obr. Szyńkielew (100807_2.0022)
dz. 302/1 i 302/2

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH skala 1:500

Mapę niniejszą opracowano na podstawie mapy zasadniczej gm. Pabianice sekcje nr 122.142.202; 231.161; 231.162; 231.164; 231.171; 231.173; 231.174; 231.183 oraz pomiaru uzupełniającego z maja 2012r.

W księdze wieczystej nie ujawniono obciążeń służebnościami gruntowymi.

- 1) Układ współrzędnych: "1965"
- 2) Poziom odniesienia: Kronsztad "60"

Wykonawca:

PRACOWNIA GEO

95-082 Chechło

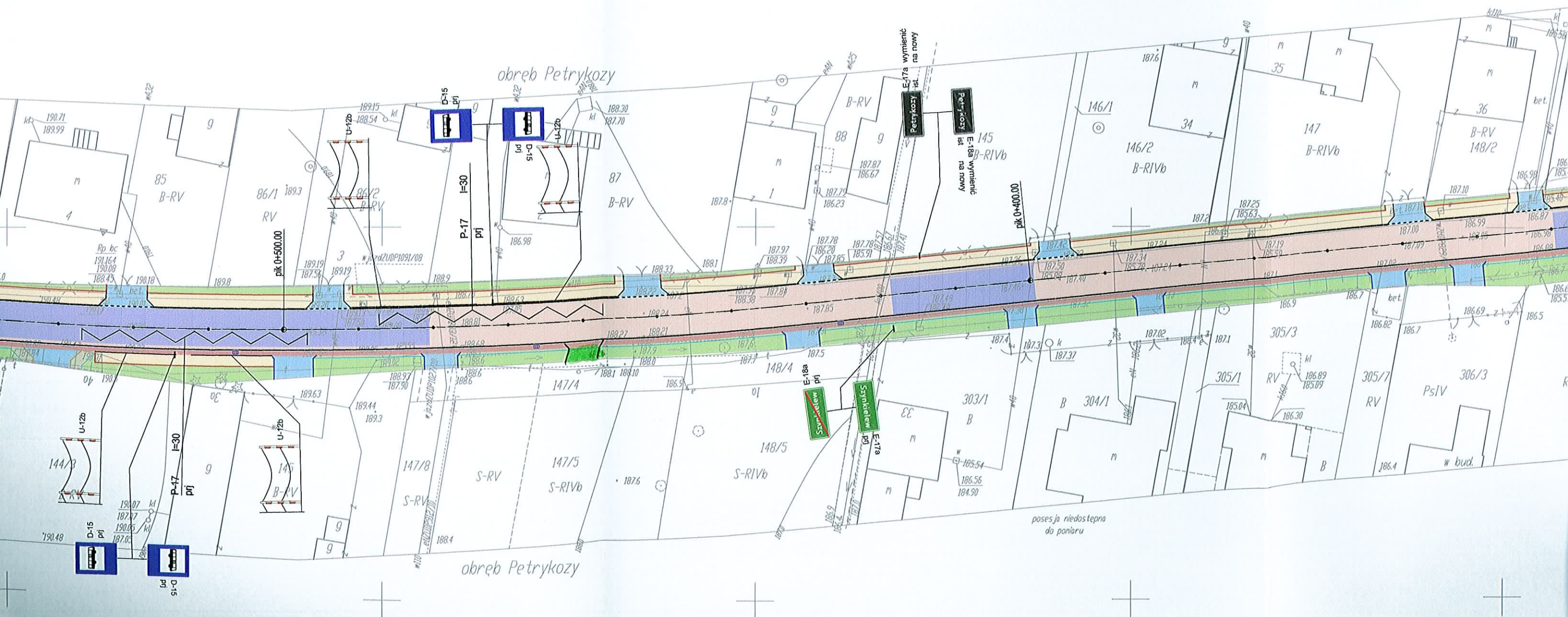
NIP 731-183-42

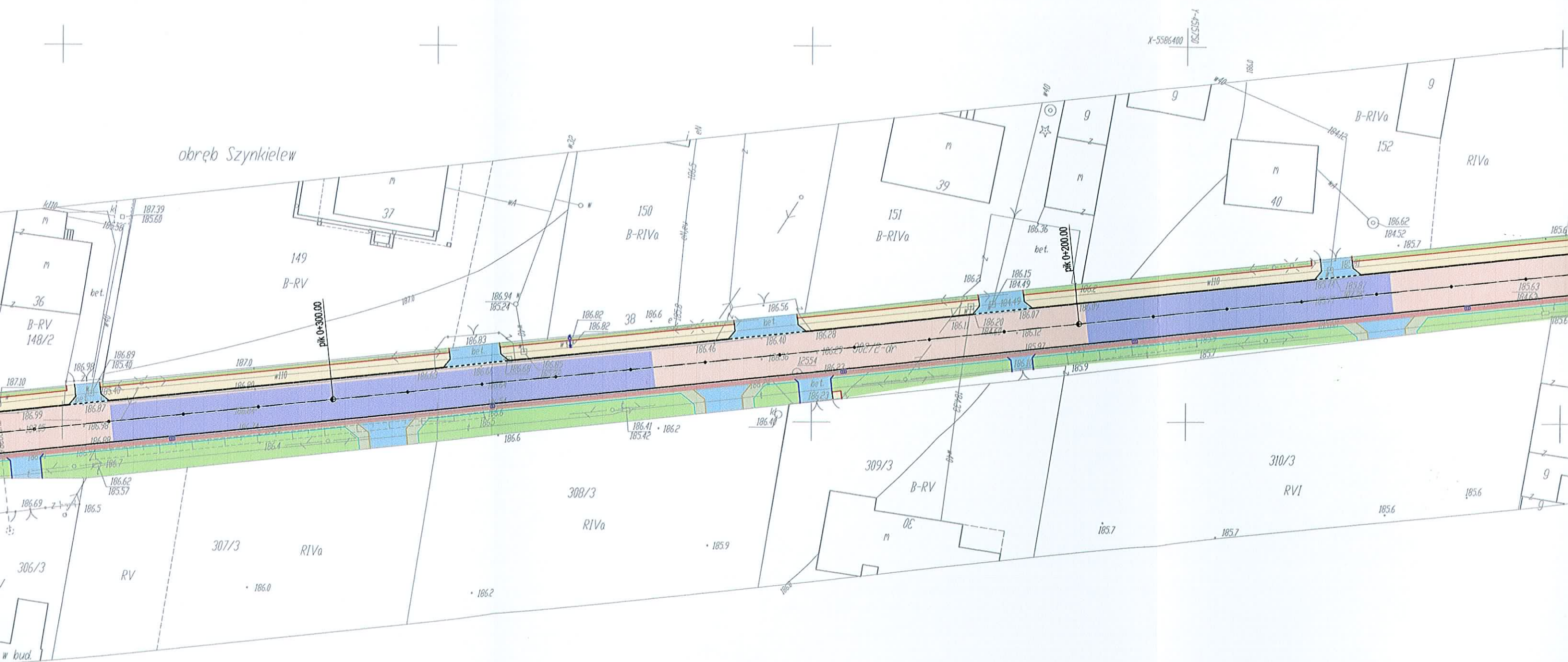
tel.: 043 677 22

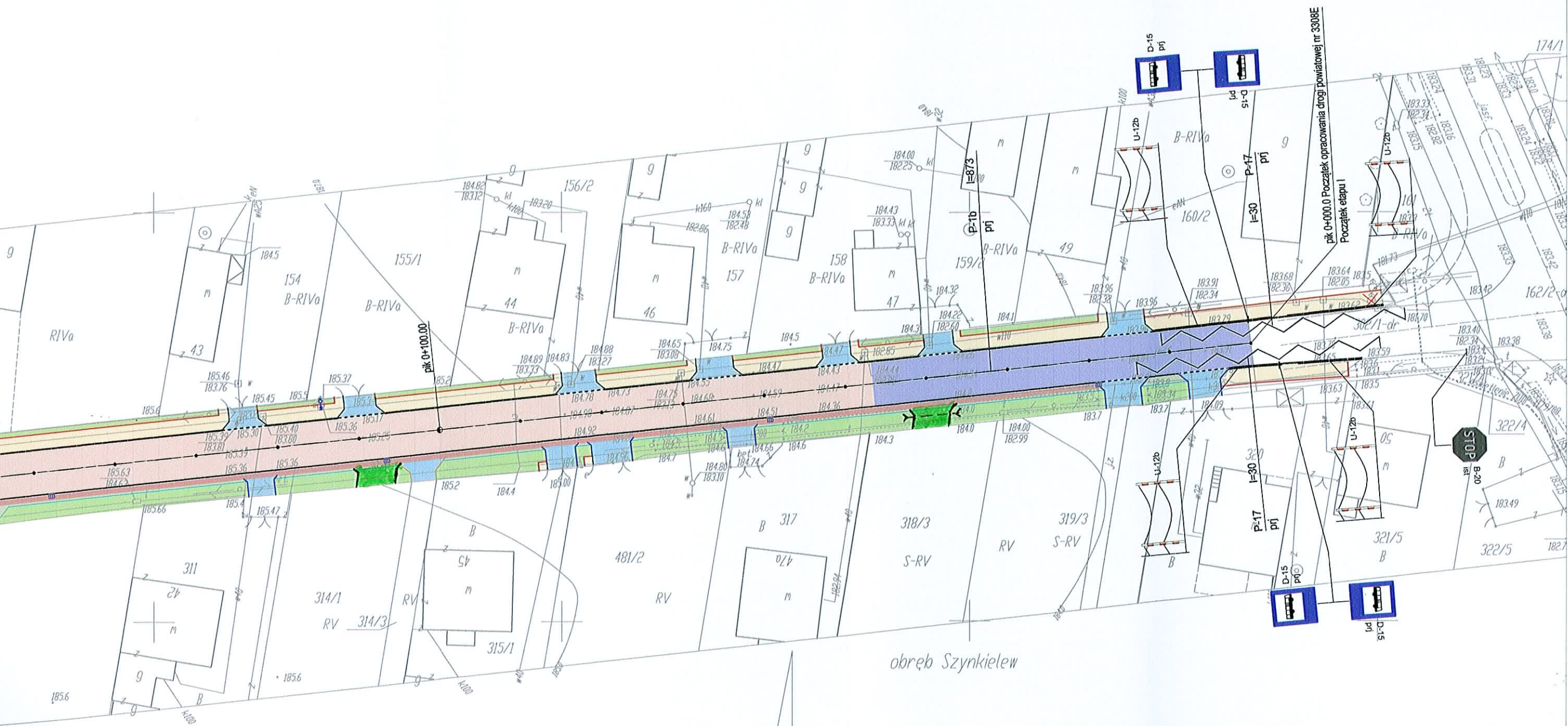
KERG: 1173-60/2

L.ks.rob.: 19969-









LEGENDA:

- Proj. kraw.
- Proj. obniż.
- Proj. kwe.
- Proj. obrze.
- Proj. obrze.
- Proj. pob.
- Proj. ciek.



Nazwa opracowania:

P. SZYNDZIEL

Adres obiektu:

Inwestor:

Przedmiot rysunku:

Asystent
branża drogowa:

LEGENDA:

	Proj. krawężnik		Proj. nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego z podbudową
	Proj. obniżony krawężnik		Proj. nakładka jezdni z betonu asfaltowego
	Proj. krwedź jezdni		Proj. nawierzchnia chodnika z kostki betonowej
	Proj. obrzeże chodnika		Proj. nawierzchnia istn. zjazdów na nieruchomości
	Proj. obrzeże zjazdu		Proj. nawierzchnia pobocza
	Proj. pobocze		Proj. ciek betonowy
	Proj. ciek betonowy		Proj. teren zielony