

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. CZEŚĆ OPISOWA

1. *Opis Techniczny*

II. CZEŚĆ RYSUNKOWA

1. *Plan Orientacyjny* *skala 1:50 000*

2. *Plansza Oznakowania* *skala 1:500*

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Załączniki do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r., w sprawie zmiany znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393),
- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 20 czerwca 1997r. (Dz.U. Nr 108 poz. 908, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz sprawowania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. Nr 177 poz. 1729
- Wizja w terenie

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w m. Giżyn zlokalizowanych na terenie działek drogowych o numerach 175, 131 i 132 w obrębie Giżyn.

Teren inwestycji leży na terenie gminy Pyrzyce, powiat Pyrzyce.

Zakres przebudowy obejmuje następujące odcinki dróg gminnych:

- odcinek 1 - droga o nawierzchni odcinkowo żużlowej, bitumicznej lub z płyt IOMB wzdłuż kanału Ostrawica (łąiąącego Jezioro Miedwie z Jeziorem Będgoszcz), długość odcinka 591 mb (działka nr 175),
- odcinek 2 - odcinek równoległy do drogi powiatowej nr 1558Z Giżyn-Młyny o nawierzchni żużlowej i długości 1685 mb (działka nr 132),
- odcinek 3 - sięgacz do drogi powiatowej nr 1557Z do końca odcinka 2, długości 352 mb (działka nr 131).

Zakres robót na odcinku 1 obejmuje:

- rozbiórkę nawierzchni drogi z płyt IOMB,
- rozbiórkę istniejących zjazdów,
- zdjęcie warstwy żużla z nawierzchni brukowcowej,
- wykonanie odcinkowo nawierzchni bitumicznej poprzez wykonanie nakładki na istniejącej nawierzchni brukowcowej, a na pozostałej szerokości drogi- wykonanie poszerzenia z nową konstrukcją nawierzchni,
- wykonanie odcinkowo nawierzchni z kostki brukowej betonowej,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni z kostki brukowej.

Zakres robót na odcinku 2 obejmuje:

- rozbiórkę istniejących zjazdów,
- miejscowe wzmocnienie podłoża drogi,
- wykonanie odcinkowo nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie odcinkowo nawierzchni z kostki brukowej betonowej,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni z kostki brukowej.

Zakres robót na odcinku 3 obejmuje:

- rozbiórkę nawierzchni drogi z płyt IOMB,
- rozbiórkę istniejących zjazdów,
- wzmocnienie podłoża drogi,
- wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni z kostki brukowej.
- przebudowę nawierzchni brukowcowej dróg gminnych na nawierzchnię bitumiczną,
- budowę zatoki i przystanku autobusowego,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni bitumicznej.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Miejscowość Giżyn leży w północnej części gminy Pyrzyce. Droga gminna na odcinku 1 posiada różnorodną konstrukcję. Na początkowym odcinku od drogi powiatowej konstrukcja drogi stanowi nawierzchni żuźłowa o niejednorodnej grubości ułożona na starej nawierzchni brukowcowej. Dalej za działką 170/22 (po str. lewej) następuje zmiana nawierzchni na bitumiczną na podbudowie z brukowca o szerokości ok. 3,30 m. Przed mostkiem na kanale kończy się nawierzchnia bitumiczna. Za mostkiem pas drogowy zabudowany jest płytami IOMB ułożonych w dwóch pasach po śladzie kół pojazdów. Szerokość pasa drogowego na tym odcinku wynosi średnio 10 m.

Droga gminna na odcinku 2 posiada nawierzchnię żuźłową o zmiennej szerokości od 5,5 m na początkowym odcinku drogi do 4,0 m na odcinku końcowym. Szerokość pasa drogowego na tym odcinku wynosi średnio 10 m.

Droga gminna na odcinku 3 posiada nawierzchnię z płyt IOMB ułożonych w dwóch pasach po śladzie kół pojazdów. Szerokość pasa drogowego na tym odcinku wynosi średnio 12 m.

Odwodnienie drogi jest powierzchniowe. Odbiornikiem wód deszczowych jest kanał Ostrawica (na odc. 1) lub rowy przydrożne (odc. 2 i 3)

W pasie drogowym przebiegają sieci uzbrojenia podziemnego gazowego i wodociąg, a na krótkich odcinkach sieć telekomunikacyjna. Oprócz tego występuje napowietrzna linia energetyczna z oświetleniem.

Na podstawie wykonanych wierceń geologicznych należy stwierdzić, iż podłoże rozpoznane do głębokości 4,0 m budują piaski drobne i pyłaste oraz średnie na których zalega warstwa gruntów organicznych o zmiennej miąższości od 0,1 do 2,0 m. Grunty rodzime przykryte są warstwą piaszczystych i żuźłowych nasypów niekontrolowanych z domieszkami antropogenicznymi (gruz, cegły). Woda gruntowa, w zależności od rzednej terenu, utrzymuje się na głębokości 0,80–1,30 m p.p.t. Lokalnie jest to woda pod napięciem hydrostatycznym wywołanym przez nadkład słabo przepuszczalnych gruntów organicznych. Ze względu na charakter podłoża budowlanego (proste warunki gruntowe) oraz ze względu na charakter projektowanego obiektu problem zakwalifikowano do I Kategorii Geotechnicznej.

4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Przebudowa drogi gminnej ma na celu doprowadzenie całego omawianego odcinka do jednolitych parametrów szerokości i nośności nawierzchni. Zaprojektowano przebudowę dróg gminnych do szerokości 5,0 m.

Projektowane parametry drogi:

- szerokość w liniach rozgraniczających - szer. istniejącego pasa drogowego,

- klasa drogi	D,
- obciążenie ruchem	KR 1,
- szerokość jezdni	5,0 m,
- szerokość pasów ruchu	2 x 2,50 m,
- spadek poprzeczny jednostronny	2%,
- szerokość poboczy	1,0 m,
- szerokość zjazdów gospodarczych	od 3,0 do 4,0 m.

4.1. Oznakowanie pionowe

Projekt oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500. Jest on związany z likwidacją i uzupełnieniem oznakowania pionowego.

Zaprojektowano likwidację istniejących znaków pionowych B33 (istniejące ograniczenie prędkości do 30km/h ze względu na rodzaj nawierzchni) oraz U9a (lokalizacja po lewej stronie drogi dla prawego pasa ruchu).

Istniejące oznakowanie uzupełnione zostało o nowe znaki zgodnie z Rys. 2 Plansza Oznakowania.

Na rozpatrywanym odcinku projektuje się oznakowanie pionowe z zastosowaniem znaków z grupy :

- **średniej**: w rejonie skrzyżowań drogi gminnej z powiatową : A7,D1+T6c x 2 oraz B33x2, A6b, A6a, A7 i D15

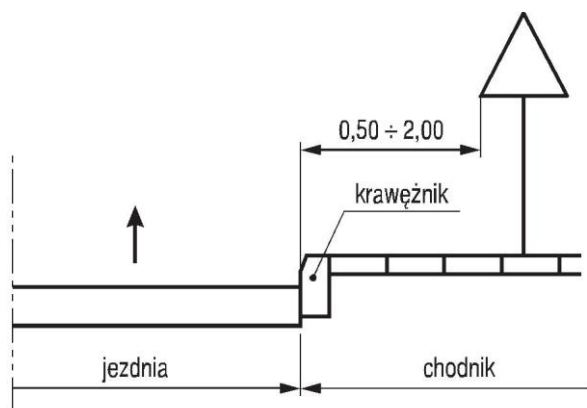
- **małej** : pozostałe znaki na drodze gminnej

Znaki należy wykonać z folii odblaskowej I generacji na podkładzie z blachy aluminiowej grubości 2 mm, posiadające znak bezpieczeństwa B. Tyły znaków powinny być pomalowane farbą proszkową koloru szarego, natomiast słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego. Folia zastosowana na lica znaków powinna mieć 7-letnią gwarancję potwierdzoną znakiem wodnym.

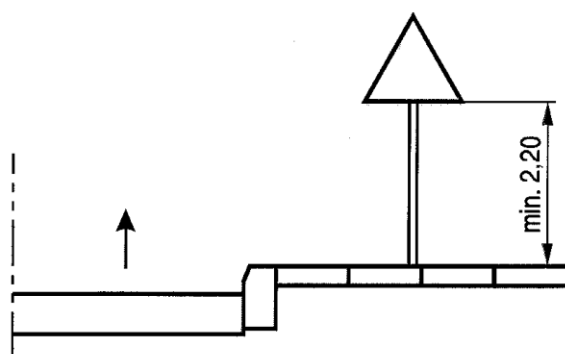
Znaki A-7 należy wykonać z folii odblaskowej II generacji.

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

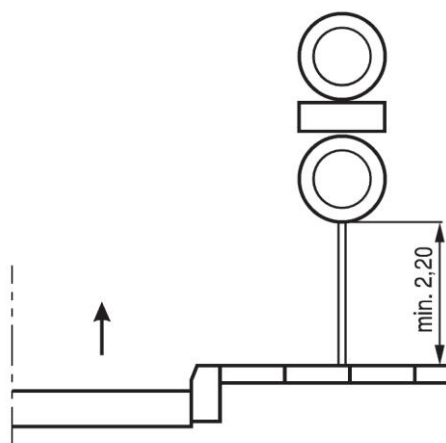
Odległości znaków od krawędzi jezdni oraz wysokość ich umieszczenia obrazują poniższe rysunki:



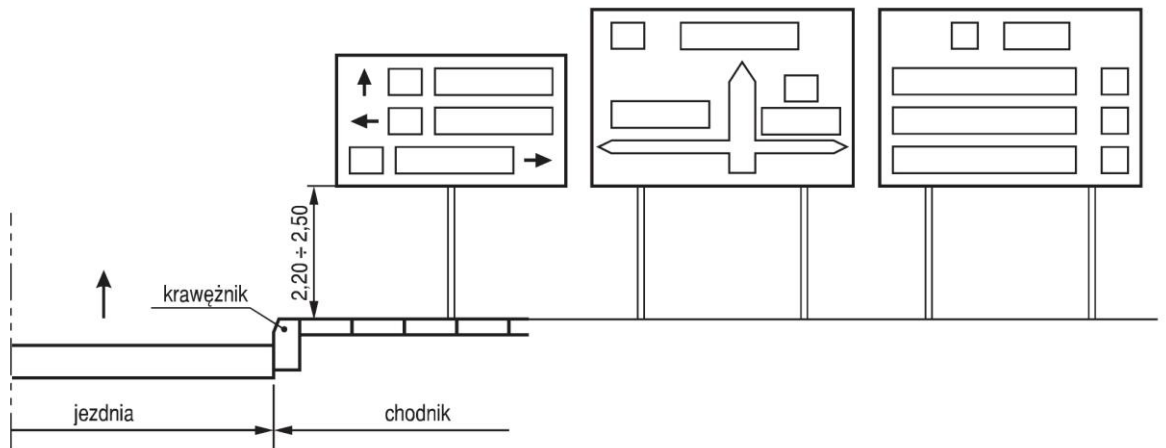
rys. 4.1. Odległość znaku od krawędzi jezdni



rys.4.2. Wysokość umieszczania na ulicy pojedynczego znaku na słupku



rys.4.3. Wysokość umieszczania na ulicy dwóch znaków na jednym słupku



rys.4.4. Wysokość umieszczania na ulicy znaków E-1, od E-2 do E-14

4.2. Oznakowanie poziome

Projekt oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

Ze względu na szerokość, zmienny rodzaj nawierzchni i charakter drogi lokalnej nie zaprojektowano oznakowania poziomego wyznaczającego pasy ruchu na drodze. Jedynie na skrzyżowaniach z drogami bitumicznymi zastosowano odcinki 20m linii P4 oraz P13 na wlotach podporządkowanych. Dla uczytelnienia trajektorii krawędzi jezdni zastosowano na zjazdach bitumicznych oznakowanie krawędziowe P7a.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz właściwościami odblaskowymi.

Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy stosować znaki o barwie białej, które należy malować cienkowarstwowo.

Zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opracował :

mgr inż. Marcin Rybakiewicz