


WYKONAWCA PROJEKTU:	<b>KFG</b> S.K. BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH	KFG sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Drogowych  ul. Wilczak 15, 61-623 Poznań biuro@kfgsk.pl, www.kfgsk.pl
------------------------	--	---

ZAMAWIAJACY/ INWESTOR:		Urząd Gminy Suchy Las  ul. Szkolna 13 62-002 Suchy Las
---------------------------	---	---

Nazwa inwestycji:	Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Złotniki wzdłuż ul. Obornickiej na odcinku ul. Radosna- ul. Pawłowicka
Opracowanie:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>
Adres inwestycji:	Złotniki
DZIAŁKI	Jednostka ewidencyjna: 302115_2 Złotniki Obręb Złotniki : AR_1, działki: 294/2, 292/11, 292/10, 213/6, 294/3, 292/17, 289
Kategoria obiektu	IV, XXV
Branża:	Drogowa

ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Filip GRZELAK	SPEC. DROGOWEJ BEZ OGR. WKP/0269/POOD/10	
Opracował	Bartosz Bartkowiak	-	
Sprawdził	mgr inż. Gniewomir DZIADEK	SPEC. DROGOWEJ BEZ OGR. WKP/0091/POOD/12	

Data	Nr umowy	Faza	Tom	Egzemplarz
<b>07.2019</b>	<b>2019002</b>	<b>SOR</b>	<b>V</b>	<b>1</b>



## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

„Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Złotniki wzdłuż ul. Obornickiej na odcinku ul. Radosna-  
ul. Pawłowicka”

### **I. OPIS TECHNICZNY**

### **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- Rys.1. Plan orientacyjny skala 1:3500, 1:100 000
- Rys.2. Plan sytuacyjny skala 1:500

## I. OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania

- Umowa nr. WR CRU 1149/18

### 2. Materiały wyjściowe do projektowania

- Numeryczna mapa do celów projektowych w skali 1:500 wraz z uzbrojeniem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nad tym zarządzaniem.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- Komentarz do warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Część II: Zagadnienia techniczne, GDDP Warszawa 2001.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- Zarządzenie nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 lipca 2014r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym, wraz z załącznikami.

Wizja w terenie wraz z inwentaryzacją stanu istniejącego

### 3. Przedmiot opracowania

Celem opracowania jest sporządzenie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania:

„Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Złotniki wzdłuż ul. Obornickiej na odcinku ul. Radosna- ul. Pawłowicka”

### 4. Teren inwestycji

WYKAZ DZIAŁEK POD INWESTYJCJĘ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH INWESTYJCJĘ			
Jednostka ewidencyjna: 302115_2 Złotniki			
Gmina	Obręb	Arkusz	nr działki
Suchy Las	Złotniki	1	294/2
		1	292/11
		1	292/10
		1	213/6
		1	294/3
		1	289
		1	292/17

### 5. Stan istniejący

#### 5.1 Lokalizacja zadania

Projektowana infrastruktura zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiecie m. Poznań, w południowo-zachodniej części gminy Suchy Las. Droga serwisowa usytuowana jest przy ul. Obornickiej na odcinku ul. Radosna - Pawłowicka.

#### 5.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Istniejąca droga jest drogą wewnętrzną do celów projektowych przyjęto klasę techniczną D. Projektowana droga wewnętrzna składa się z jezdni o nawierzchni z kruszywa. Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym, występują na niej liczne wyboje, co zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Na długości inwestycji w południowo-zachodniej części drogi zlokalizowane są zjazdy do posesji. Po obu stronach jezdni występuje zieleń w postaci drzew i krzewów. Występują podziemne urządzenia infrastruktury technicznej.

## 6. Stan projektowany

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi wewnętrznej na długości ok. 230m. Projekt uwzględnia poszerzenie jezdni do dwóch pasów ruchu szerokości 2.25m. Rozwiązanie to zapewni uspokojenie ruchu na przedmiotowej drodze. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z betonowej kostki brukowej. Na początku opracowania jezdni nawiązuje do drogi z kostki brukowej (ul. Tulipanowa), krawędź jezdni wyokrąglono promieniem o wartości 6m. Na końcu opracowania jezdni nawiązuje do istniejącego zjazdu (ul. Radosna) o nawierzchni asfaltowej. Nawiązania będą wykonane za pomocą projektowanych oporników betonowych wtopionych. Zaprojektowano pobocze nieutwardzone o szerokości 0,75m z lewej strony oraz utwardzone pobocze z prawej strony projektowanej drogi, Odcinkowo zaprojektowano chodniki na początku opracowania po stronie północnej i na końcu opracowania po obu stronach. Zaprojektowano jednostronne pochylenie jezdni o wartości 2% w kierunku projektowanego ścieku z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej obniżonej o 2cm w stosunku do jezdni.

### 6.1 Trasa w planie

Na początku opracowania jezdni nawiązuje wysokościowo do istniejącej drogi z kostki betonowej (zjazd do ul. Tulipanowej). Z południowej strony projektowanej drogi wewnętrznej zlokalizowanych jest sześć zjazdów indywidualnych do posesji. Na końcu opracowania droga nawiązuje wysokościowo do istniejącej drogi asfaltowej. Nawiązania będą wykonane za pomocą projektowanych oporników betonowych wtopionych.

### 6.2 Parametry techniczne

#### Jezdnia

Parametry techniczne	Wielkość
Liczba pasów ruchu	2
Szerokość pasa ruchu	2,25m
Pochylenie poprzeczne jezdni	2%
Promień wyokrąglenia krawędzi jezdni	6m
Szerokość poboczy	0,75m
Szerokość chodników	2,00m
Pochylenie poprzeczne pobocza	2%

**6.3 Przyjęte konstrukcje nawierzchni:**

Zaprojektowano wykonanie jezdni o nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr. 8cm z mikrofazą o kolorze jasnoszarym, chodniki oraz utwardzone pobocze zaprojektowano wykonać z betonowej kostki brukowej gr. 8cm z mikrofazą o kolorze czerwonym. Zjazdy do posesji oraz utwardzone pobocze zaprojektowano o konstrukcji jak dla jezdni.

**Jezdnia, zjazdy, utwardzone pobocze**

Rodzaj warstwy	Grubość
Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, kol. jasnoszary	8cm
Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	5cm
Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	20cm
Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C3/4	15cm
Doprowadzenie do grupy nośności G1	

**Chodnik**

Rodzaj warstwy	Grubość
Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, kol. czerwony	8cm
Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	5cm
Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	15m
Podłoże stabilizowane hydraulicznym spoiwem drogowym C1,5/2	15m

**7.1 Oznakowanie pionowe****Stosować znaki drogowe o typie folii odblaskowej 2.**

Tarcze wszystkich projektowanych znaków należy wykonać z blachy stalowej grubości 1,5mm ocynkowanej ogniowo z podwójnie zagiętymi krawędziami na całym obwodzie. Tylne strony tarcz znaków należy pokryć lakierem barwy szarej. Tarcze należy zabezpieczyć antykorozyjnymi powłokami konwersyjnymi natomiast wszelkie materiały do łączenia i mocowania znaków do konstrukcji wsporczych należy zabezpieczyć przed korozją metodą co najmniej ocynkowania ogniowego. Elementy łączeniowe w postaci śrub, nakrętek i podkładek sprężystych zabezpieczyć poprzez pokrycie powłokami antykorozyjnymi o klasie odpowiadającej stali kwasoodpornej. Powierzchnie tarcz, przed naniesieniem lic wszystkich rodzajów znaków należy dokładnie odtłuścić. Dopuszcza się zastosowanie tarcz z płyt o konstrukcji warstwowej wg EN 12899-1 poza obrębem rond oraz chodników.

Takie podkłady możliwe są do zastosowania przy znakach umieszczonych wysoko (np. nad ekranami akustycznymi) bądź w trudno dostępnych miejscach.

Spody tarcz znaków wszystkich grup i kategorii należy umieszczać na wysokości 2,20m nad powierzchnią terenu. Znaki pionowe należy sytuować w odległości min. 0,5m od krawędzi jezdni.

Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5 stopni w kierunku jezdni oraz w sposób uniemożliwiających ich wyjęcie i obrót.

Końce słupków należy zabezpieczyć kapturkami zabezpieczającymi. W części dolnej słupka znajduje się kotwa uniemożliwiająca wyciągnięcie lub obracanie słupkiem.

Tablice drogowskazowe należy umieszczać na konstrukcjach wg opisów umieszczonych na planach sytuacyjnych. Rozmiar i nośności konstrukcji dopasować do powierzchni tablicy.

### 6.3 Zestawienie oznakowania

#### Oznakowanie pionowe

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
D-1	Istniejące	Małe	1
B-5	Istniejące	Małe	1
D-15	Istniejące	Średnie	1
B-20	Istniejące	Małe	2
B-44	Istniejące	Małe	1
B-43	Istniejące	Małe	4
D-47	Istniejące	Małe	2
D-46	Istniejące	Małe	2
D-43	Istniejące	Małe	2
D-42	Istniejące	Małe	2
D-40	Istniejące	Małe	1
D-41	Istniejące	Małe	1
D-4a	Istniejące	Małe	1
T-0	Istniejące	Małe	1
B-43	Projektowane	Małe	1
B-44	Projektowane	Małe	1
D-46	Projektowane	Małe	1
D-47	Projektowane	Małe	1
B-44	Do usunięcia	Małe	1
B-20	Do usunięcia	Małe	1
B-43	Do usunięcia	Małe	1
B-44	Do usunięcia	Małe	1

mgr inż. Filip Grzelak

WKP/0269/POOD/10





### III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys.1. Plan orientacyjny skala 1:3 500, 1:100 000
- Rys.2. Plan sytuacyjny skala 1:500