
Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA	4
1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	5
2. PRZEDMIOT UMOWY	6
3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	6
4. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU	6
5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
5.1. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE OBIEKTU	6
5.2. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU	6
5.3. PARAMETRY TECHNICZNE	6
5.4. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI.....	7
5.5. TRASA I NIWELETA DROGI	7
6. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	7
6.1. PRZYJĘTE ZASADY ORGANIZACJI	7
6.1.1. SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW	8
6.1.2. WYSOKOŚĆ UMIESZCZANIA ZNAKÓW	8
6.2. OZNAKOWANIE PIONOWE	8
7. ZAPEWNIENIE WARUNKÓW DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE	9
II. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA	10
III. CZĘŚĆ GRAFICZNA	13
 Rys. 01 Orientacja.....	
Rys. 02.01 Stała organizacja ruchu.....	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa zawarta między:
Gmina Pawonków, ul. Lubliniecka 16, 42 – 772 Pawonków

a firmą:

„GRAMAR” Sp. z o.o., 42-700 Lubliniec, ul. Paderewskiego 22.

2. PRZEDMIOT UMOWY

Przedmiotem umowy jest wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: Opracowanie kompleksowej dokumentacji projektowo – kosztorysowej dla: „Przebudowy nawierzchni drogi dojazdowej do gruntów rolnych – łącznik ul. Kośmiderskiej i Spółdzielczej w Pawonkowie”

3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest stała organizacja ruchu w zakresie objętym przedmiotem zamówienia – drogi dojazdowej do gruntów rolnych – łącznik ul. Kosmiderskiej i Spółdzielczej w Pawonkowie.

4. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU

Inwestycja realizowana będzie w granicach administracyjnych województwa śląskiego na terenie powiatu lublinieckiego w miejscowości Pawonków. Woda opadowa z jezdni odpływa poprzez spadki poprzeczne i podłużne w kierunku pobocza i dalej na przyległy teren.

5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

5.1. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE OBIEKTU

Rozwiązania projektowe obejmują poprawę komfortu jazdy, poprawę jakości obsługi ruchu i wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym na odcinku drogi dojazdowej do gruntów rolnych.

5.2. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU

Przebudowa nawierzchni drogi dojazdowej do gruntów rolnych, montaż znaków drogowych.

5.3. PARAMETRY TECHNICZNE

Droga gminna – ciąg jezdno - pieszy
klasa techniczna

- D

prędkość projektowa na terenie zabudowy	- $V_p = 30$ km/h
kategoria obciążenia ruchem	- KR2
liczba pasów ruchu:	- 1/2
szerokość pasa ruchu	- 2,25 m
szerokość ciągu jezdni – pieszego	- 4,50 m
szerokość poboczy	- min. 0,50 m
spadek poprzeczny jezdni na prostej	- 2,0 %
skrajnia pionowa	- 4,80 m
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 80 kN/oś

5.4. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

- Nawierzchnia jezdni KR2

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S	4 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W	8 cm
Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm z kruszywa łamanego C _{90/3}	20 cm
Warstwa gruntu stabilizowana cementem R _m =1,5 MPa	15 cm

5.5. TRASA I NIWELETA DROGI

Elementy trasy w profilu podłużnym determinuje istniejące zagospodarowanie terenu, czyli poziomy istniejących dróg i skrzyżowań. Profil podłużny jest zgodny z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124 z późn. zm.) z zachowaniem wymaganej rozporządzeniem minimalnej widoczności na zatrzymanie.

6. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

W ramach zadania należy umieścić znaki A-7, A-6c, A-6b

Przewidywany termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu: IV kwartał 2025.

6.1. PRZYJĘTE ZASADY ORGANIZACJI

Oznakowanie powinno jednoznacznie i zawczasu uprzedzać o przeszkodach i niebezpieczeństwach oraz przekazywać ograniczenia, zakazy nakazy i informacje w sposób nie budzący wątpliwości u uczestnika ruchu oraz umożliwiając mu sprawne postępowanie w razie potrzeby zmiany sposobu jazdy, wynikającej z zastosowania znaków.

Znaki powinny być widoczne o każdej porze doby, mieć odpowiednią kolorystykę, liternictwo i symbole. Napisy i schematy na znakach powinny być łatwe do odczytania i zrozumienia przez kierujących pojazdami.

Roboty mają być tak zorganizowane i prowadzone, aby zminimalizować utrudnienia i uciążliwości z nimi związane. W związku z budową należy z wyprzedzeniem poinformować właścicieli posesji o utrudnieniach związanych z budową. Prace mają być tak prowadzone, aby trwały jak najkrócej.

6.1.1. SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach, ramach, itp. Wykonanych z materiałów trwałych. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

- odblaskowych o ok. 5° w kierunku do jezdni,
- nie odblaskowych o ok. 5° w kierunku do jezdni,

6.1.2. WYSOKOŚĆ UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Wysokość umieszczania znaków powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz do konkretnego miejsca na drodze, jednak nie może być niższa niż 2,0m w obszarze zabudowanym (2,2m w przypadku umieszczania znaku na chodniku, 2,5m nad drogą dla rowerów) oraz nie mniej niż 2,0m poza obszarem zabudowanym lub 1,5m dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

6.2. OZNAKOWANIE PIONOWE

Sposób umieszczenia tarcz znaków drogowych odpowiadać powinien części rysunkowej.

Zgodnie z pkt 1.2.1. załącznika nr 1 do 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 umieszczenia na drogach (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2311), do oznakowania drogi stosować znaki z grupy wielkości średnie (folia typu II.).

Na odwrocie tarcz znaków drogowych należy umieścić informacje, zawierające:

- nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta,
- datę produkcji /miesiąc i rok/,
- typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica tarczy znaku,

-
- klasy istotnych właściwości wyrobu,
 - numer aprobaty technicznej IBDiM lub numer normy europejskiej,
 - dane identyfikujące jednostkę certyfikującą,
 - znak budowlany „B” lub oznaczenie europejskie „CE”.

Oznakowanie należy wykonać na podstawie załącznika nr 1-4 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 warunków ich umieszczenia na drogach (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2311).

7. ZAPEWNIENIE WARUNKÓW DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE

Zaproponowane rozwiązanie zapewnia bezpieczeństwo ruchu na drodze z prędkością dostosowaną do warunków widoczności i stanu nawierzchni. Nie ogranicza ono dostępności do drogi osobom niepełnosprawnym.

II. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA