

Zawartość opracowania

I. OPIS TECHNICZNY

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Projekt zagospodarowania Terenu – branża drogowa
2. Przekrój normalny – skala 1:50

OPIS TECHNICZNY

Do Projektu Budowlanego

„Przebudowa skrzyżowania ulicy 1-go Maja z ul. Ogrodową w Barlinku”

1. Podstawa opracowania.

Umowa zawarta z Gminą Barlinek na sporządzenie dokumentacji.

2. Inwestor

Zadanie objęte opracowaniem będzie finansowane ze środków Gminy Barlinek

3. Cel i zakres opracowania.

Zakres przebudowy włączenia ulicy Ogrodowej w drogę wojewódzką nr 151 w ciągu ulicy 1-go Maja:

- przebudowa wlotu ulicy Ogrodowej – stworzenie skrzyżowania zwykłego, poprzez zamknięcie jezdni południowej ul. Ogrodowej;
- poszerzenie jezdni północnej drogi w ciągu ulicy Ogrodowej do szerokości 9,75m celem stworzenia dodatkowego pasa ruchu;
- poszerzenie jezdni drogi w ciągu ulicy 1-go Maja celem stworzenia dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z ulicy 1-go Maja w ulicę Ogrodową;
- przebudowa ciągu pieszego;
- zmiana zasad organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic 1-go Maja i Mickiewicza;

Obecny wlot na skrzyżowanie – relacja w prawo dla drogi podporządkowanej (jezdni południowa ul. Ogrodowej) - umożliwia pojazdom wjazd na skrzyżowanie z nadmierną prędkością co jest przyczyną często popełnianych błędów przez kierowców w tym wymuszania pierwszeństwa przejazdu. Na wlocie tym zlokalizowane jest również przejście dla pieszych.

Kąt wlotu drogi podporządkowanej uniemożliwia zapewnienie kierowcy dobrej widoczności strumienia relacji nadrzędnej oraz nie zmusza kierowcy do zredukowania prędkości.

Wprowadzenie wydzielonego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo (ul. 1-go Maja) podnosi bezpieczeństwo ruchu, zabezpieczając przed najechaniem z tyłu na pojazdy zwalniającego wykonania skrętu; zmniejsza zakłócenia na drodze pierwszeństwem przejazdu wynikające ze zwalniania i zatrzymań pojazdów skręcających w lewo. Ponadto wprowadzenie

dotatkowego pasa ruchu podniesie dostrzegalność skrzyżowania, co wpłynie na zmniejszenie prędkości na drodze z pierwszeństwem.

Ze względu na zbyt dużą bliskość skrzyżowań ul. 1-Maja z ulicami Ogrodowej i Mickiewicza zlikwidowano relację w lewo pojazdów z drogi podporządkowanej (ul. Mickiewicza). Przyczyni się to do zmniejszenia ilości potencjalnych punktów kolizji w ruchu samochodowym.

Reasumując przebudowa skrzyżowania poprawi warunków ruchu i bezpieczeństwa na skrzyżowaniu oraz zwiększenie przepustowości dla relacji na wprost w kierunku Choszczna. Zmniejszenie prędkości na skrzyżowaniu zmniejszy skutki ewentualnych zdarzeń drogowych.

4. Dane wyjściowe

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa – skala 1:500;
- Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1999r.
- Wytyczne projektowania skrzyżowań część I – GDDP Warszawa 2001
- Bezpieczeństwo ruchu miejskiego – WKiŁ Warszawa 2006
- Wizja lokalna.

5. Opis stanu istniejącego

Przebudowywane włączenia ulicy Ogrodowej w ulicę 1-go Maja zlokalizowane w północno-wschodniej części miasta Barlinek. Ulica 1-Maja stanowi ciąg drogi wojewódzkiej nr 151. Droga w ciągu ulicy 1-go Maja jest drogą nadrzędną w odniesieniu do dróg w ciągu ulic Ogrodowej, Mickiewicza, Dworcowej oraz Słowackiego.

Istniejące skrzyżowanie dróg w ciągu ulicy 1-go Maja oraz Ogrodowej jest skrzyżowaniem ze skanalizowanymi wlotami drogi podporządkowanej (ulica Ogrodowa – jezdnia północna i południowa). W sąsiedztwie skrzyżowania z ulicą Ogrodową występuje skrzyżowanie zwykłe z ulicą Mickiewicza (droga podporządkowana) oraz ulicą Dworcową (droga podporządkowana)

Szerokość nawierzchni istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej jest zmienna i wynosi od ok. 7,0m do ok. 10,0m w obrębie skrzyżowania.

Jezdnia południowa ulicy Ogrodowej – wlot podzielona jest na dwa pasy ruchu, dla pojazdów skręcających w lewo oraz skręcających w prawo. Kąt włączenia ulicy Ogrodowej jest mniejszy niż 70° . Szerokość jezdni północnej ulicy Ogrodowej w obrębie skrzyżowania wynosi od 6,5m do 7,0m.

Na skrzyżowania ulic Dworcowej oraz 1-go Maja wykonana jest wyspa trójkątna, która pełni jedynie funkcję ograniczenia krawędzi jezdni ul. Dworcowej. Krawędź jezdni od skrzyżowania z ul. Dworcową do skrzyżowania z ulicą Ogrodową wydzielona jest kwietnikami.

6. Opis stanu projektowanego.

Charakterystyka drogi

■ Klasa techniczna drogi	- droga klasy Z
■ Prędkość projektowa	- 50 km/h
■ Szerokość pasa jezdni	- 3,25m
■ Szerokość chodnika	- 3,0m
■ Kategoria ruchu	- KR3

Plan sytuacyjny

Zlikwidowano wlot z drogi podporządkowanej dla relacji włączających się w drogę z pierwszeństwem przejazdu (ul. Ogrodowa jezdnia południowa) wprowadzając ruch dwukierunkowy na wylocie ze skrzyżowania z drogi z pierwszeństwem przejazdu (ul. 1-go Maja). Jezdnię północną poszerzono do szerokości 9,75m celem wprowadzenia dodatkowego pasa ruchu.

W ramach projektowanej przebudowy skrzyżowania wprowadzono dodatkowy pas na jezdni w ciągu ulicy 1-go Maja dla pojazdów skręcających w lewo jadących z kierunku Choszczna w ulicę Ogrodową. Założono oś projektową drogi w ciągu ulicy 1-go Maja wpisując łuk o promieniu $R=170,0m$. W ramach przebudowy należy przebudować krawędzie jezdni zgodnie z założoną osią projektową.

W wyniku wprowadzenia dodatkowego pasa ruchu szerokość drogi wynosi w obrębie skrzyżowania 9,75m. Poszerzenie jezdni oraz pasów ruchu zaprojektowano stosując skosy 1:10. Połączenie krawędzi jezdni skrzyżowania wyokrąglono:

- skręt w prawo z wlotu podporządkowanego – krzywa kosztowa $R1:R2:R3 = 16:8:24m$;
- skręt w prawo z wlotu z drogi z pierwszeństwem przejazdu - łuk kołowy o promieniu $R=15m$.

W ramach przebudowy skrzyżowania przebudowano chodnik w ciągu ul. 1-go Maja projektując jego szerokość 3,0m, a w obrębie przejścia dla pieszych 4,0m.

Na zamkniętym wlocie zaprojektowano stanowiska postojowe dla samochodów osobowych.

Przekrój normalny

JEZDNIA

W przekroju normalnym zaprojektowane poszerzenia jezdni zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącej nawierzchni ze spadkiem poprzecznym 2%

Konstrukcja poszerzeń jezdni ul. Ogrodowej i 1-go Maja:

- gruntocement 1,5MPa, gr. 10Cm;
- podbudowa z zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr.20cm;
- podbudowa z betonu asfaltowego, grubości 7cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubości 6cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość 5cm.;

Projektowana konstrukcje jezdni ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie betonowej z betonu B10 wystającym 12cm powyżej nawierzchni. Na odcinku występowania przejść dla pieszych krawężnik należy obniżyć o 10cm (2cm powyżej nawierzchni)

PARKING

Konstrukcja parkingów:

- gruntocement 1,5MPa, gr. 10cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr. 15Cm
- warstwa wiążąca grubości 6cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość 5cm.;

Nawierzchnię parkingów ograniczono krawężnikiem o wymiarach 15x30 ustawionym na ławie betonowej z betonu B10.

CHODNIKI

Konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego i chodników

- kostka betonowa h=8cm;
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 5cm;
- podsypka piaskowa, gr. 10cm

Chodniki ograniczono obrzeżem betonowym o wymiarach 30x8 na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm.

Usytuowanie wysokościowe

Projekt przebudowy nie wprowadza zmian w wysokościowym układzie skrzyżowania. Przebudowywane krawężniki oraz poszerzenia należy wykonać w odniesieniu do poziomu istniejącej nawierzchni.

Odwodnienie

Obecnie skrzyżowanie odwodnione jest poprzez układ wpustów ulicznych podłączonych do kanalizacji deszczowej. Wprowadzone zmiany w układzie sytuacyjnym nie wpływają niekorzystnie na odwodnienie nawierzchni. Obecny system odwodnienia nie wymaga zmiany systemu odwodnienia, jedynie w ramach robót istniejące wpusty uliczne w obrębie przebudowy linii krawężnika należy dostosować do nowoprojektowanej krawędzi.

Projekt organizacji ruchu

Projekt organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie

7. Uwagi końcowe

Projektowana inwestycja nie stwarza zagrożeń dla środowiska. Projektowana przebudowa nie powoduje konieczności wycinki drzew.

Teren na którym zlokalizowana jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W ramach przebudowy skrzyżowania należy zabezpieczyć na poszerzeniach istniejącą sieć teletechniczną – rury AROT $\phi 160$ zgodnie z wydanymi warunkami TP S.A.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Marczewski