

Projekt stałej organizacji ruchu  
Modernizacja drogi gminnej nr. 106319E  
w miejscowości Stare Skoszewy

Inwestor: Gmina Nowosolna  
Ul. Rynek Nowosolna 1  
92-703 Łódź 35

Projektował:  
mgr inż. Sławomir Burzyński  
upr. bud. 131/74 WZDP W-wa

*Łódź, .lipiec 2012 r*

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania dokumentacji jest zlecenie nr IZP.7011.2.2012 z dnia 25 stycznia 2012 r.r. zawarta pomiędzy Urzędem Gminy Nowosolna i spółką „Drogmar”.

- Projekt drogowy,
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów lokalizacyjnych w skali 1:1000,
- Prawo o ruchu drogowym,
- ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
- Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. Dz. U. nr 43

### 2. Opis trasy.

- Gmina: Nowosolna
- Miejscowość- Stare Skoszewy

Projektowana trasa zaczyna się i kończy na granicy pasa drogowego drogi powiatowej Nowosolna- Sierżnia . Cały odcinek biegnie przez teren Gminy Nowosolna.

Trasę poprowadzono po istniejącym śladzie zniszczonej drogi o nawierzchni z kruszywa naturalnego i łamanego raz nawierzchni gruntowej.

Szerokość jezdni o przekroju szlakowym wynosi 5,0 m .

### 3. Podstawowe założenia przekroju poprzecznego.

Droga należy do klasy L.

Drogę zaprojektowano jako drogę dwupasową o następujących parametrach technicznych:

- prędkość projektowa: 30 km/godz.,
- prędkość miarodajna: 40 km/godz.,
- obecna szerokość w liniach rozgraniczających: od 5 do 6 m,
- szerokość pasa ruchu: 2,5 m
- ilość pasów ruchu: 2
- szerokość pobocza utwardzonego kruszywem łamanym : 0,50 do 1 m,
- pochylenie skarp: 1: 1,5
- skrajnia pionowa: 4,5 m,
- obciążenie dla obiektów w ciągu ulicy: klasa C,
- obciążenie nawierzchni: 80 KN.

#### 4. Projektowana przebudowa nawierzchni

Istniejąca nawierzchnia z uwagi na duże spadki podłużne i spływającą w kierunku drogi wodę deszczową z przyległego terenu, jest ciągle niszczona podczas burz i długotrwałych opadów. Tworzą się koleiny i wyboje

Przewiduje się przebudowę drogi poprzez:

**Na istniejącej nawierzchni z kruszywa-**

- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym 4-31,5 mm o grub. 15 cm
- Klinowanie podbudowy mieszanką minerano- asfaltową z betonu asfaltowego AC11W 50/70 w ilości 50kg/m<sup>2</sup>
- warstwa ścieralna z bet.asf.AC8S 50/70 grub. 4 cm

**Na istniejącej nawierzchni gruntowej-**

- Warstwa odcinająca zagęszczana mechanicznie o grubości 20 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego 4-31,5 mm o grub. 20 cm
- Klinowanie podbudowy mieszanką minerano- asfaltową z betonu asfaltowego AC11W 50/70 w ilości 50kg/m<sup>2</sup>
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70 grub. 4 cm

Projektuje się przekrój drogowy.

Oznakowanie stałe należy wykonać na podstawie załączonego planu sytuacyjnego . Przewiduje się znaki z grupy średnich (S) o wymiarach wyszczególnionych w instrukcji tab.1.1. Tablice znaków powinny być wykonane z blachy podwójnie zaginanej pokrytej folią odblaskową II generacji tworzącą symbol znaku o minimalnych wymaganiach dla folii wyszczególnionych w tab. 1.2. , 1.3. ,1.4, 1.5. ,1.6 i 1.7. instrukcji.

Podstawa opracowania:

1. Instrukcja o znakach drogowych pionowych.
2. Instrukcja o znakach drogowych poziomych
3. Rozporządzenie MT i GM z dnia 27,07,1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach – DZ.U.99.66.748.
4. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)