

Spis treści

KARTA UZGODNIEŃ.....	3
CZĘŚĆ OPISOWA.....	4
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	5
1.1 Przedmiot opracowania.....	5
1.2 Zakres opracowania.....	5
1.3 Lokalizacja inwestycji.....	5
1.4 Podstawowe parametry techniczne.....	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	5
3. CHARAKTERYSTYKA DROGI	6
3.1 Istniejący układ drogowy	6
3.2 Projektowany układ drogowy.....	6
3.2.1 Rozwiązania sytuacyjne	6
3.2.2 Rozwiązania wysokościowe	7
3.2.3 Obsługa przyległego terenu	7
3.2.4 Komunikacja zbiorowa	7
4. RUCH PIESZY	7
5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	7
6. OZNAKOWANIE POZIOME	8
7. OZNAKOWANIE PIONOWE	8
8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	9
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	10
Rys.1 – PLAN ORIENTACYJNY	11
Rys.2 – SCHEMAT PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA.....	12

KARTA UZGODNIENÍ

dla projektu stałej organizacji ruchu
dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 710 w Konstantynowie Łódzkim
na odc. od Placu Kościuszki do ul. Piłsudskiego – str. Południowa
w km od 7+268 do 7+432.

CZĘŚĆ OPISOWA

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 710 w Konstantynowie Łódzkim na odc. od placu Kościuszki do ul. Piłsudskiego – str. Południowa w km od 7+268 do 7+432. Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami.

1.2 Zakres opracowania

Zakres robót dla przedmiotowego opracowania obejmuje:

- przebudowa zjazdów,
- budowa miejsc postojowych,
- zabezpieczenie istniejących sieci.

1.3 Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w Konstantynowie Łódzkim w ciągu drogi wojewódzkiej nr 710 (ulicy Łódzkiej), na odcinku od placu Kościuszki do ul. Piłsudskiego.

Wykaz działek objętych opracowaniem:

Dz.: cz. 112/4, cz. 110/14 j. ewid. 100801_1.0012, obręb K-12.

1.4 Podstawowe parametry techniczne

PARAMETRY TECHNICZNE

- klasa drogi: G
- przekrój drogi: uliczny, 1x2 (z torowiskiem tramwajowym)
- prędkość projektowa: 50 km/h
- istniejąca szerokość jezdni: około 9,5 m
- pochylenie poprzeczne jezdni: „daszkowe”
- szerokość chodnika: 3,3—5,9 m
- szerokość zatoki postojowej: 3,0 m
- szerokość zjazdów: min 3,0m (dostosowanie do istniejących bram)
- nawierzchnia miejsc postojowych: kostka betonowa 20 x 10 cm –ciemnoszara
- pochylenie miejsc postojowych: 2% w kierunku jezdni
- nawierzchnia zjazdów: kostka betonowa 20 x 10 cm - ciemnoszara
- pochylenie zjazdów: dostosowane wysokościowo do istniejących bram i jezdni dróg wewnętrznych,
- dostępność do drogi nieograniczona
- odprowadzenie wód deszczowych przez istniejące wpusty deszczowe do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawowe akty normatywne wykorzystane do realizacji zlecenia:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2017.1260) tekst jednolity.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2003.177.1729).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Załączniki nr 1 – 4 Dz.U.2003.220.2181).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz.U.2016.143).

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI

3.1 Istniejący układ drogowy

Ulica Łódzka na przedmiotowym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości około 9,5m obustronnie obramowaną krawężnikami betonowymi. W osi jezdni zlokalizowane jest przejezdne jednotorowe torowisko tramwajowe wykonane z betonowych elementów prefabrykowanych. W pasie drogowym zlokalizowane są obustronnie chodniki z kostki betonowej 20 x 10 cm . W stanie istniejącym parkowanie odbywa się wzdłuż krawędzi jezdni na chodnikach. Zjazdy posiadają nawierzchnię z kostki betonowej 20 x 10 cm. Praktycznie wszystkie elementy istniejącego układu drogowego są w złym stanie technicznym. Odwodnienie drogi odbywa się za pomocą istniejących wpustów deszczowych do sieci kanalizacji deszczowej.

Ul. Łódzka (droga wojewódzka klasy G) na sieci drogowej województwa służy jako połączenie miasta Łodzi z Konstantynowem Łódzkim, Lutomiem, Szadkiem aż do miejscowości Warta.

W ciągu projektowanej drogi występuje komunikacja zbiorowa:

- linie tramwajowe 43 A i 43B
- autobusowa linia nocna N9.

3.2 Projektowany układ drogowy

Parametry techniczne projektowanego układu drogowego są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3.2.1 Rozwiązania sytuacyjne

Ulicę Łódzką na przedmiotowym odcinku długości około 163 m zaprojektowano jako typowy przekrój uliczny z jezdnią (szerokość bez zmian), zatokami postojowymi szerokości 3,0m oraz obustronnymi chodnikami o zmiennej szerokości. Miejsca postojowe zaprojektowano jako

równoległe do osi ulicy, wydzielone od pasa ruchu krawężnikiem betonowym 20x30 zaniżonym. Dojazd do działek prywatnych przylegających do drogi zostanie zapewniony poprzez przebudowę zjazdów drogowych.

Połączenie krawędzi zjazdów:

- indywidualnych i jezdni należy wykonać za pomocą skosów 1:1.
- publicznych i jezdni należy wyokrąglić łukami kołowymi o promieniu 5,0 m.

3.2.2 Rozwiązania wysokościowe

Nie wprowadza się zmian w układzie wysokościowym istniejącej jezdni która nie wchodzi w zakres przebudowy.

Nawierzchnię miejsc postojowych należy skierować spadkiem 2% w kierunku jezdni. Spadki poprzeczne zjazdów należy dostosować do istniejącego terenu, w tym do istniejących budynków oraz bram.

Na zjazdach i miejscach postojowych zaprojektowano krawężnik wyniesiony na 4 cm ponad istniejącą nawierzchnię jezdni. W świetle przejść dla pieszych krawężnik należy wynieść 2 cm ponad nawierzchnię ulicy.

Krawężniki pomiędzy miejscami postojowymi i chodnikiem należy wynieść 4cm ponad nawierzchnię parkingów.

Opornik betonowy 12 x 25 cm obramowujący zjazdy należy wykonać jako zatopiony.

3.2.3 Obsługa przyległego terenu

Na projektowanym odcinku ulicy zlokalizowane są zjazdy do posesji, które w ramach projektu zostaną przebudowane. Szerokość projektowanych zjazdów należy dostosować do szerokości istniejących bram oraz ulic wewnętrznych.

3.2.4 Komunikacja zbiorowa

W ciągu projektowanej ulicy występuje komunikacja zbiorowa:

- linie tramwajowe 43A i 43B
- autobusowa linia nocna N9.

Na przedmiotowym odcinku nie występują przystanki komunikacji miejskiej.

4. RUCH PIESZY

Projekt przewiduje odświeżenie malowania istniejących przejść dla pieszych.

5. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

W rejonie wyjścia ze szkoły podstawowej nr 1, projektuje się budowę barier wygradzających U-11a, w celu poprawienia bezpieczeństwa uczniów. Istniejące słupy trakcyjne i oświetleniowe zlokalizowane w projektowanych miejscach postojowych należy wymalować żółto – czarnymi pasami ostrzegawczymi.

Urządzenia bezpieczeństwa

ID	Nazwa	Stan	Dł./Szt.
1	U-11a	Projektowane	10,0 m
2	U-11a	Projektowane	14,0 m
		Suma:	24,0 m

6. OZNAKOWANIE POZIOME

Oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie ze schematem oznakowania stałej organizacji ruchu. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe chemoutwardzalne. Pasy oznakowania poziomego przejścia dla pieszych zlokalizowanego w km 7+350 należy wykonać na czerwonym tle.

Oznakowanie poziome projektowane

ID	Nazwa	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
1	P-10	18.9490	36.01
2	P-12	12.9441	6.47
3	P-13	5.4042	1.42
4	P-14	10.8455	4.07
5	P-20	30.8424	3.95
6	P-4	2.7461	0.66
7	P-7a	8.4519	1.01
	Całkowita pow. malowania [m2]=	53.59	
	Łącznie pow. malowania [m2]=		53.5900

7. OZNAKOWANIE PIONOWE

Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie ze schematem oznakowania stałej organizacji ruchu. Wszystkie znaki występujące na przebudowywanym odcinku należy zastosować nowe. Tablice oznakowania pionowego przejścia dla pieszych zlokalizowanego w km 7+350 należy wykonać z folii przymatycznej odblaskowo – fluorescencyjnej barwy żółto - zielonej.

Parametry znaków i tablic:

- Grupa wielkości znaków pionowych – znaki średnie (S).
- Folia odblaskowa użyta na lica znaków – typu 1
(znaki A-7, D-6, D-6a należy wykonać folią odblaskową typu 2).

Tarcze znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej z podwójnie zagiętymi krawędziami. Słupki do znaków konstrukcji wsporczych należy wykonać z rur ocynkowanych Ø60mm. Słupki oraz tył tarcz znaków należy zabezpieczyć antykorozyjnie i pomalować farbą w kolorze RAL 7016.

Oznakowanie pionowe projektowane

ID	Nazwa	Stan	Szt.
1	A-7	Projektowane	1
2	B-20	Projektowane	1
3	B-21	Projektowane	1
4	B-22	Projektowane	1
5	C-13/16	Projektowane	3
6	D-18	Projektowane	5
7	D-19	Projektowane	1
8	D-6	Projektowane	2
9	D-6b	Projektowane	2
10	T-29	Projektowane	1
11	T-30a	Projektowane	2
12	T-3a	Projektowane	2
		Razem szt.=	22

Oznakowanie pionowe do likwidacji

ID	Nazwa	Stan	Szt.
1	A-7	Do likwidacji	2
2	B-22	Do likwidacji	1
3	C-13/16	Do likwidacji	1
4	D-19	Do likwidacji	1
		Razem szt.=	5

8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu na podstawie zatwierdzonego projektu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, co najmniej na 7 dni przed terminem jej rozpoczęcia. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: czerwiec 2018.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SKALA 1:10000



Rys.2 – SCHEMAT PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA