

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

I.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1.	INWESTOR.....	3
2.	JEDNOSTKA PROJEKTOWA	3
3.	PRZEDMIOT INWESTYCJI	3
4.	LOKALIZACJA	3
5.	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
6.	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
7.	ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	4
7.1.	<i>Obiekty budowlane.....</i>	<i>4</i>
7.2.	<i>Uzbrojenie terenu.....</i>	<i>4</i>
7.3.	<i>Zieleń</i>	<i>4</i>
8.	ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	4
8.1.	<i>Parametry techniczne.....</i>	<i>4</i>
8.2.	<i>Zestawienie powierzchni i długości</i>	<i>5</i>
8.3.	<i>Plan sytuacyjny.....</i>	<i>6</i>
8.4.	<i>Nawierzchnia</i>	<i>6</i>
8.5.	<i>Odwodnienie</i>	<i>7</i>
8.6.	<i>Oświetlenie.....</i>	<i>7</i>
8.7.	<i>Zieleń</i>	<i>7</i>
8.8.	<i>Organizacja ruchu</i>	<i>7</i>
II.	CZĘŚĆ GRAFICZNA	8

I. Część opisowa

1. Inwestor

Powiatowy Zarząd Drogowy w Oławie
pl. Zamkowy 18
55-200 Oława

2. Jednostka Projektowa

Zakład Drogowy Projektowo-Wykonawczy „Ardro”
ul. Olszewskiego 176/2
51-648 Wrocław

3. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa skrzyżowania ul. Księdza Prałata F. Kutrowskiego leżącej w ciągu drogi krajowej numer 94 i ul. Lipowej w Oławie. Obecne skrzyżowanie zwykle z pasami dla pojazdów skręcających w lewo na drodze krajowej projektuje się jako skrzyżowanie skanalizowane typu rondo.

4. Lokalizacja

Projektowane rondo zlokalizowane jest w miejscowości Oława na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 94 ul. Księdza Prałata F. Kutrowskiego oraz drogi powiatowej ul. Lipowa. Zamierzenie projektowe wychodzi poza pas drogowy drogi krajowej oraz dróg powiatowych.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach: 25 AM 33, 1/2 AM 34, 2 AM 34, 14/5 AM 47, 12 AM 47, 13 AM 47, 8/3 AM 47, 7/5 AM 47, 7/1 AM 47, 30 AM 47, 14

5. Cel i zakres opracowania

Niniejsze opracowanie jest projektem sytuacyjno – geometrycznym, którego celem jest zapoznanie z kierunkiem przebudowy skrzyżowania Partnerów Inwestora oraz rozpoczęcie dyskusji nad tym kierunkiem. Dodatkowo przewiduje się uzyskanie wstępnej zgody Partnerów Inwestora co do możliwości realizacji koncepcji przebudowy.

6. Podstawa opracowania

- umowa z inwestorem,
- mapa zasadnicza w skali 1:500,

- Rozporządzenie 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. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku,
- Ustawa o drogach publicznych z dn. 21 marca 1985r.
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych; cz. 2; ronda

7. Istniejące zagospodarowanie terenu

7.1. Obiekty budowlane

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na drodze krajowej, która przenosi ruch przede wszystkim tranzytowy oraz na drogach powiatowych. Inwestycja zlokalizowana jest w mieście wśród zabudowy 2-3 kondygnacyjnej. Jeden z obiektów budowlanych. Projektowane rondo wchodzi w działkę znajdującą się w pobliżu szkoły.

7.2. Uzbrojenie terenu

Ze względu na charakter terenu inwestycji na obszarze przebudowanego skrzyżowania znajduje się szereg sieci, w tym:

- sieci elektryczne niskiego napięcia podziemne i napowietrzne
- sieci elektryczne średniego napięcia
- sieci elektryczne oświetlenia drogowego
- sieci teletechniczne
- sieci gazowe
- sieci wodociągowe
- sieci kanalizacji sanitarnej
- sieci kanalizacji deszczowej

7.3. Zielen

Inwestycja przechodzi przez działkę nr 2 AM 34 (szkoła) gdzie w kolizji z założonym rozwiązaniem projektowym znajdują się trzy dęby. Zadrzewienia znajdują się również na działce nr 12 AM 47.

8. Rozwiązania projektowe

8.1. Parametry techniczne

Ze względu na przebieg drogi krajowej, przez tereny silnie zurbanizowane, ustala się prędkość projektową drogi $V_p=50\text{km/h}$. Obecnie największa prędkość samochodów osobowych na drodze, ograniczona przepisami wynosi $V_o=50\text{km/h}$, dlatego przyjmuje się prędkość miarodajną $V_m=60\text{km/h}$.

Przyjęto następujące parametry techniczne ronda:

- Średnica zewnętrzna ronda – 40m,
- Średnica wewnętrzna ronda – 28m,
- Szerokość pierścienia najazdowego – 1,75m
- Pochylenie poprzeczne ronda – 2%
- Wyłukowanie wjazdów na rondo – 12m
- Wyłukowanie wyjazdów z ronda – 15m
- Szerokość wjazdów na rondo – 3,5m
- Szerokość wyjazdów z ronda – 4m
- Szerokość chodników przy rondzie – 4m

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi krajowej 94:

- Szerokość jezdni – 10,5m,
- Szerokość pasów ruchu – 3,5m
- Szerokość chodników – 4m
- Pochylenie poprzeczne – 2%

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi powiatowej ul. Lipowa strona północna

- Szerokość jezdni – 7m,
- Szerokość pasów ruchu – 3,5m
- Szerokość chodników – 4m
- Pochylenie poprzeczne – 2%

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi powiatowej ul. Lipowa strona północna

- Szerokość jezdni – 7m i 5m,
- Szerokość chodników – 4m
- Pochylenie poprzeczne – 2%

8.2.Zestawienie powierzchni i długości

W ramach projektowanego zagospodarowania terenu można wydzielić następujące typy projektowanych powierzchni i długości:

- Powierzchnia nawierzchni bitumicznych – 2877m²
- Powierzchnia chodników – 2171m²

- Powierzchnia pierścienia ronda – 144m²
- Powierzchnia zieleni na wyspie ronda – 471m²
- Powierzchnia brukowanych wysp dzielących – 144m²
- krawężnik – 1970 mb,
- krawężnik najazdowy na pierścieniu ronda – 88 mb
- obrzeże chodnikowe – 2020 mb

8.3. Plan sytuacyjny

Na trasie istniejącej drogi krajowej nr 94 projektuje się rondo o średnicy pierścienia zewnętrznego 40m, a wewnętrznego 28m. przewiduje się wykonanie pierścienia najazdowego o szerokości 1,75m. w Związku z powyższym szerokość jedni na rondzie wynosi 6m i jest to jezdnia jednopasowa. Zgodnie z wytycznymi projektowania rond przewiduje się 4 wjazdy na rondo o szerokości 3,5m wyokrąglone z krawędzią ronda promieniem 12m oraz 4 wyjazdy o szerokości 4m wyokrąglone z krawędzią ronda promieniem 15m. Trzy wloty i wyloty są oddzielone wyspami kanalizującymi o maksymalnej szerokości 5m i długości 13,53m. Czwarty wlot i wylot – ul. Lipowa, są oddzielone znacznym terenem zielonym. Wloty ronda na swoich końcach dostosowują się do stanu istniejącego. Szerokość jedni drogi krajowej na obu końcach wlotów do ronda wynosi 10,5m przy czym składa się z dwóch pasów ruchu o szerokości 3,5m i powierzchni jedni wyłączanej z ruchu o szerokości 3,5m. Północny wylot ul. Lipowej kończy się jezdnią dwupasową o szerokości 7m (2x3,5m). Ulica Lipowa od południowej strony ronda składa się z dwóch osobnych jezdni o różnej szerokości i tak wylot ronda kończy się jezdnią jednokierunkową o szerokości 7m, natomiast wlot rozpoczyna się jezdnią jedno kierunkową o szerokości 5m. Wzdłuż jezdni wlotów i jezdni ronda przebiega obustronny chodnik o szerokości 4m

8.4. Nawierzchnia

Ze względu na zakres opracowania oraz cel któremu ma służyć nie analizowano rzeczywistej kategorii ruchu na przebudowywanych drogach ani wytycznych zarządców dróg w tym przedmiocie. Przyjęto jako najbardziej prawdopodobne kategorie ruchu: droga krajowa nr 94 – KR6; drogi powiatowe – KR4.

Przyjęto następujące typy konstrukcji nawierzchni dla drogi krajowej nr 94:

- | | |
|--|------|
| • warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej | 4cm |
| • warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej | 8cm |
| • warstwa podbudowy z mieszanki mineralno-asfaltowej | 16cm |
| • warstwa podbudowy z mieszanki mineralnej 0/31,5 | 20cm |
| • wzmocnienie podłoża gruntowego zależne od grupy nośności | |

Przyjęto następujące typy konstrukcji nawierzchni dla dróg powiatowych:

- | | |
|--|-----|
| • warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej | 4cm |
| • warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej | 6cm |

- warstwa podbudowy z mieszanki mineralno-asfaltowej 10cm
- warstwa podbudowy z mieszanki mineralnej 0/31,5 20cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego zależne od grupy nośności

Przyjęto następujące typy konstrukcji nawierzchni dla pierścienia ronda:

- warstwa ścieralna z kostki granitowej 8x11 12cm
- warstwa wyrównawcza z betonu cementowego C20/25 20cm – 26cm
- warstwa podbudowy z mieszanki mineralnej 0/31,5 20cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego zależne od grupy nośności

Przyjęto następujące typy konstrukcji nawierzchni dla chodników:

- warstwa ścieralna z betonowej wibroprasowanej koloru szarego 8cm
- podsypka cementowo piaskowa 3cm
- warstwa podbudowy z mieszanki mineralnej 0/31,5 15cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego zależne od grupy nośności

8.5. Odwodnienie

Przewiduje się, że woda opadowa będzie usuwana z projektowanych nawierzchni za pomocą spadków poprzecznych, a następnie ściekami przykrawężnikowymi poprzez zapewnienie odpowiednich spadków podłużnych kierowana będzie do studni wpustowych. Następnie woda będzie przejmowana będzie przez szczelny system kanalizacji deszczowej.

8.6. Oświetlenie

Przebudowywany odcinek drogi posiada oświetlenie drogowe. W związku z inwestycją oraz zmianą geometrii dróg na przebudowywanym odcinku drogi należy zlikwidować istniejące oświetlenie i wykonać nowe.

8.7. Zieleń

W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę drzew i krzewów. Należy uzyskać stosowne zgody właściwych organów.

Po wykonaniu robót budowlanych tereny zielone zniszczone w trakcie prac zostaną humusowanie i obsianie trawą.

8.8. Organizacja ruchu

W związku z zakresem robót, jakie będą wykonywane istnieje konieczność wykonania docelowej organizacji ruchu.

Ze względu na bardzo duże natężenie ruchu istnieje konieczność wykonania projektów organizacji ruchu zastępczego, etapowania budowy oraz analizy możliwości objazdu terenu robót.

II. Część graficzna

Spis rysunków

L.p.	Nazwa rysunku	Skala	Nr rys.
1	Plan orientacyjny	1:5 000	1.0
2	Plan sytuacyjny	1:500	2.1
3	Plan sytuacyjny istniejących sieci	1:500	2.2
4	Przekroje normalne	1:50	3.0