

BUDOWA TRAS ROWEROWYCH NA ODCINKU OSTASZEWO – STAWIEC – TUJA – NOWY STAW

ADRES OBIEKTU Działki ewidencyjne nr 111, 109, 8, 63/2, 31, 38, 197, 202, 254, 137, 146, 29, 30, 32, 132, 110 obręb 0006 Lubieszewo
54, 75 obręb 0019 Tuja

AUTORZY:

PROJEKANT mgr inż. nr upr. _____
Marek Makosa POM/0301/POOD/09

Gdańsk, listopad 2017

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Opis techniczny	3
1. Inwestor.....	3
2. Adres inwestycji	3
3. Podstawa opracowania	3
4. Przedmiot i cel inwestycji.....	3
5. Stan istniejący.....	3
5.1. Istniejący układ drogowy.....	3
6. Stan projektowy	3
6.1. Rozwiązania konstrukcyjne	4
7. Docelowa organizacja ruchu	4
7.1. Oznakowanie pionowe	5
7.2. Oznakowanie poziome	5
7.3. Elementy bezpieczeństwa ruchu.....	5
7.4. Termin wprowadzenia.....	5
8. Uwagi końcowe	5

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Orientacja

Rys.1 - Rys.10 Docelowa organizacja ruchu

1:500

Opis techniczny

1. Inwestor

Gmina Nowy Dwór Gdański,
ul. Wejhera 3
82-100 Nowy Dwór Gdański

2. Adres inwestycji

Działki ewidencyjne nr 111, 109, 8, 63/2, 31, 38, 197, 202, 254, 137, 146, 29, 30, 32, 132,
110 obręb 0006 Lubieszewo
54, 75 obręb 0019 Tuja

3. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta z Inwestorem
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, uchwała nr 260/XL/98 z dnia 3.04.1998r., uchwała nr 189/XXII/2012 z dnia 29.11.2012r.
- Mapa do celów projektowych
- Wizja lokalna w terenie
- 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.99.43.430).

4. Przedmiot i cel inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu dla budowy tras rowerowych na odcinku Ostaszewo – Stawiec – Tuja – Nowy Staw.

5. Stan istniejący

5.1. Istniejący układ drogowy

Na terenie objętym opracowaniem istniejąca drogi powiatowe i gminne mają nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6,0 oraz nawierzchnie z płyt typu „Jomb” i na krótkim odcinku nawierzchnię z kostki kamiennej.

6. Stan projektowy

Wzdłuż drogi powiatowej 2334G na odcinku od Lubiszewa do granicy z gminą Ostaszewo projektuje się drogę rowerową o nawierzchni bitumicznej szerokości 2,0m. Droga rowerowa w przeważającej części będzie biegnie po śladzie dawnej kolei wąskotorowej. W miejscowości Tuja projektuje się budowę drogi dla rowerów z płyt typu „Jomb”.

Na odcinku pomiędzy miejscowością Lubieszewo – Tuja ruch rowerowy odbywać się będzie po istniejących drogach publicznych.

6.1. Rozwiązania konstrukcyjne

Konstrukcja nawierzchni drogi rowerowej na odcinku I, II, III

0,04	Warstwa ścieralna AC 11 50/70, grubość 40 mm.
0,19	Podbudowa – mieszanka niezwiązana C 50/30, grubość 150 mm
0,34	Podbudowa – mieszanka niezwiązana C _{NR} , grubość 150 mm
0,55	Ulepszone podłoże – grunt stabilizowany spoiwem C _{1,5/2} , grubość 210 mm,
	Naturalne podłoża gruntowe

Konstrukcja nawierzchni drogi rowerowej na odcinku IV

0,15	Warstwa ścieralna – płyty betonowe IOMB, grubość 150 mm.
0,35	Podsypka piaskowa, grubość 200 mm
	Naturalne podłoża gruntowe

7. Docelowa organizacja ruchu

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dz. U. RP załącznik nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.

Ustawienie tarcz tablic winno być takie, aby zachować minimalną 0,5m odległość krawędzi tarczy od krawędzi jezdni. W przypadku, gdy znak znajduje się nad chodnikiem lub ścieżką rowerową należy umieścić jego tarczę na wysokości 2,50m.

7.1. Oznakowanie pionowe

Za podstawową grupę znaków przyjęto grupę znaków średnich dla dróg i małych dla drogi rowerowej.

Zastosowano tarcze znaków typu A, B, C, D.

Przyjęto tarcze znaków drogowych stalowe ocynkowane z ramką, pokryte folią II typu. Należy zastosować mocowanie tarcz uniemożliwiające ich obrót.

7.2. Oznakowanie poziome

Ze względu na grubość użytego materiału przyjęto następujący podział znaków poziomych:

- cienkowarstwowe.

Szczegółowe rozwiązanie docelowej organizacji ruchu pokazano na rys. nr 1.

7.3. Elementy bezpieczeństwa ruchu

W rejonie istniejącego obiektu i wzdłuż głębokich rowów projektuje się barierki zabezpieczające U-11a oddalone od drogi rowerowej o 25cm.

7.4. Termin wprowadzenia

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu to drugie półrocze 2018r.

8. Uwagi końcowe

1. Wszelkie roboty budowlane wykonawca zobowiązany jest wykonać zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym i normami branżowymi. Należy zwrócić uwagę na organizację placu budowy, szczególnie w miejscu gdzie nie uda się uniknąć prac budowlanych pod ruchem samochodowym i pieszym.
2. Wszystkie prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby minimalizować negatywne skutki prowadzonych robót dla ruchu kołowego i pieszego. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie możliwie najlepszych warunków bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy robotników budowlanych. W przypadkach nieuniknionych utrudnień należy minimalizować czas ich trwania.

Opracował:
mgr inż. Marek Mąkosa