

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEZNACZENIE INWESTYCJI

Niniejsze opracowanie stanowi projekt przebudowy drogi z o nawierzchni gruntowej-ulepszonej na drogę o nawierzchni bitumicznej. Droga relacji Samostrzel-Łódzia.

### 1.1. Podstawowe parametry

1.1.1. Kategoria ruchu: poniżej KR1 - KR1 jest od 0,03 mln normowych pojazdów przez 20 lat co odpowiada ok. 5 pojazdom ciężkim dziennie – ruch dojazdowy do siedzib ludzkich, pojazdy ciężarowe w takiej ilości nie występują

1.1.2. Klasa drogi: D

1.1.3. Prędkość projektowa: 30 km/h

1.1.4. Szerokość jezdni: 5,0 m

1.1.5. Jeden pas ruchu dla pojazdów mechanicznych szerokości 2,5 m

1.1.6. Pas ruchu dla rowerów i pieszych szerokości 2,0 m

1.1.7. Pas bezpieczeństwa 0,5 m

1.1.6. Długość odcinka: 2.149 mb

## 2. FUNKCJA PRZEBUDOWANEJ DROGI

Funkcją przebudowanej drogi jest:

- przenoszenie ruchu kołowego w zakresie dojazdów pojazdów (głównie nie ciężarowych) między miejscowościami Samostrzel i Łódzia
- przenoszenie ruchu kołowego w zakresie pojazdów obsługujących otaczającą drogę kompleks leśny

## 3. KONSTRUKCJA JEZDNI

Podłożem pod drogę na całym odcinku jest piasek. Z uwagi jednak, iż na początku zakresu w bardzo niewielkim stopniu występuje przewarstwienie piaskiem gliniastym na długości 250 mb oraz na końcu zakresu humusem na długości 300 mb w miejscach tych przewidziano geowłókninę, która musi spełniać jedynie warunek zdolności separacyjnej dla cząstek gruntu spoistego – wg Deklaracji Właściwości Użytkowych. Poza tym na w km: 1+870-2+149 zaprojektowano warstwę odsączającą grubości 20 cm z uwagi na wysoki stan wód gruntowych i grunt będący mieszaniną piasku i humusu. Zasadnicza konstrukcja - typowa dla kategorii ruchu KR1 – przekrój konstrukcyjny. W dwóch wypadkach łuków (skrzyżowań) o wyjątkowo małym promieniu skrętu przewidziano ochronę krawędzi wewnętrznej w postaci krawężnika zatopionego, odwróconego (opornik)

## 4. ROZWIĄZANIA TECHNICZNE ULICY

### 4.1. Trasa w planie

11 łuków poziomych połączonych odcinkami prostymi

### 4.2. Trasa w przekroju poprzecznym

Spadki jednostronne i daszkowe równe 2% jak na P Z T.

### 4.3. Przekrój podłużny trasy

Dostosowany do istniejącego przebiegu trasy. Łuki pionowe od różnicy pochyłeń 1,6%

4. 4. Odwodnienie – powierzchniowe, niezorganizowane do istniejących rowów i na terany lasu.

4.5. Urządzenia techniczne drogi – nie występują.

4.6.Zjazdy – występują – jak na P Z T

4.7.Obiekty inżynierskie – brak.

4.8. Infrastruktura nie związana z drogą

Występuje. Uzgodnienia z ich właścicielami załączono do projektu.

## 5.WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Inwestycja posiada Decyzję o Środowiskowych Uwarunkowaniach Realizacji Inwestycji

## 6.ORGANIZACJA RUCHU

Nowatorska z uwagi na: warunki Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach Realizacji Inwestycji (przebudowywana droga leży w pasie ochronnym dla Doliny Noteckiej) oraz fakcie, iż droga ma służyć w pierwszym rzędzie pojazdom rowerowym i pieszym jako szlak rekreacyjny (jogging, nordic walking, rower) a dopiero w drugim pojeździe dojeżdżającym do siedzib ludzkich w miejscowości Łódź.

Jeden pas ruchu dla obu kierunków dla pojazdów mechanicznych na podstawie pktu 1.1.2 opisu technicznego (4) &15.1 pkt 6 oraz (4) &14.3 pkt 2.

Dwukierunkowa ścieżka rowerowa z dopuszczeniem ruchu pieszych na drugim pasie jezdni na podstawie (4) & 46.3 oraz (5) zał.nr 1 pkt 4.2.19. Aby spełnić w pełni warunek (4) & 46.3 na całym odcinku dozwolona prędkość 50 km/h. Ruch pieszych nie przekroczy 50/h a rowerów 250/h – ogólna liczba ludności miejscowości docelowej Łódź wynosi ok.300 osób.

Wymienionych wyżej różnych użytkowników rozdziela oznakowanie poziome szerokości 24 cm.

PROJEKTANT:

.....

## OPRACOWANO NA PODSTAWIE:

(1) Podkład geodezyjny w skali 1:1000

(2) Pomiary w terenie

(3) Uzgodnienia z gestorami urządzeń obcych umiejscowionych w strefie robót

(4) Wytyczne zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

(5) Załączniki nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach