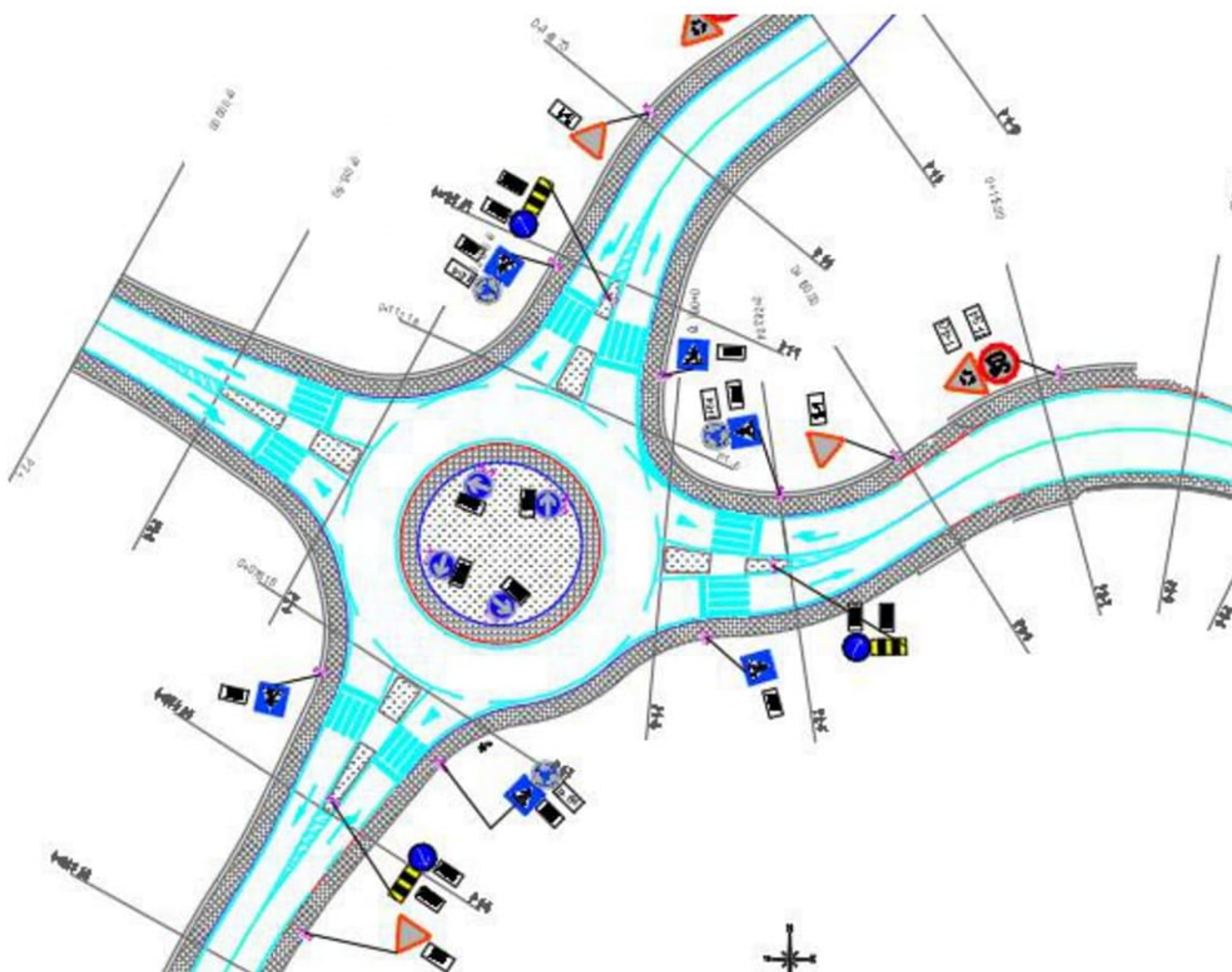




Brodsko-Solinski inženjerski biro GRAĐEVINSKI STRAŽVAČKI CENTAR D.O.O. MOSTAR Matice Brvnarske b.b., 88000 Mostar Bosnia i Hercegovina - Bosnia and Herzegovina tel.: +387 36 35599235599 fax: +387 36 355991 WEB: http://gfbv-mo.ba/gfbv-mo.ba E-mail: gfb@bve-mo.ba; gfb@bve-mo.ba	
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING - CIVIL ENGINEERING RESEARCH CENTER LTD. MOSTAR	
NARUČITELJ /CLIENT/	Općina Čitluk
GRAĐEVINA /OBJECT/	Rotor na priključku za Majčino selo
LOKACIJA /LOCATION/	Bijakovići
PROJEKT /PROJECT/	Glavni projekt rotora na priključku za Majčino selo
VOĐITELJ PROJEKTA /PROJECT LEADER/	Boris Čutura, dipl. ing. grad.
ODGOVORNI PROJEKTANT /CHIEF DESIGNER/	dr. sc. Ivan Lovrić, dipl. ing. grad.
PROJEKTANT /DESIGNER/	dr. sc. Boris Čutura, dipl. ing. grad.
NASLOV CRTEŽA /DRAWING TITLE/	Situacija prometnog rješenja
RAZDOBLJE PROJEKTIRANJA /DESIGNING PERIOD/	2022. godina
BRJUG PROJEKTA /PROJECT NO./	1-200
MJERILO /SCALE/	1:200
BRJUG CRTEŽA /DRAWING NUMBER/	7.
DATUM IZDAJE /DATE OF DRAWING/	kolovoz 2022.

Investitor: Općina Čitluk
Izrađivač: Građevinski istraživački centar d.o.o. Mostar
Broj projekta: SUMGF-GIC-IV-01/22

GLAVNI PROJEKT ROTORA NA PRIKLJUČKU ZA MAJČINO SELO



Mostar, kolovoz 2022.

GLAVNI PROJEKT ROTORA NA PRIKLJUČKU ZA MAČINO SEO

Naručilac: **Općina Čitluk**
Lokacija: **Bijakovići, Općina Čitluk**
Vrsta projekta: **Glavni projekt**

Sudionici u projektiranju:

Potpisi

Projektant voditelj:
Boris Čutura, dipl.ing.građ.

Odgovorni projektant:
dr.sc. Ivan Lovrić, dipl.ing.građ.

Razdoblje projektiranja: **kolovoz 2022.**
Broj projekta: **SUMGF-GIC-IV-01/22**
Broj knjige: **-**
Broj ugovora: **SUMGF-GIC-V-2-01/22**

M. P.

Projektant voditelj
Boris Čutura, dipl.ing.građ.

TEHNIČKI OPIS

GLAVNI PROJEKT KRUŽNOG RASKRIŽJA „MAJČINO SELO“ Križanje ulica: kralja Tomislava, kraljice Katarine Kosače i novoplanirane ulice prema Puhavici

1. UVOD

Predmetno raskrižje se nalazi u Bijakovićima gdje se Ulica kralja Tomislava pod oštrim kutem dijeli na dvije: jedna prema Vionici i druga prema Majčinom selu. Pored toga što je trenutno raskrižje iz svih aspekata nepropisno izvedeno, planirana je nova ulica sa zapadne strane (Puhavica).

S obzirom na mogućnost da bi ovim područjem trebala prolaziti planirana prometnica koja povezuje rotor Atlas (istočni privoz) s križanjem ulice fra Slavka Barbarića i Kraljice Mira (dio budućeg „prstena“) i raspoloživi prostor nameću rješenje tipa kružnog koje može prihvatiti veće prometno opterećenje sa značajnim udjelom turističkih autobusa.

Nakon prihvaćanja idejnog rješenja od strane Investitora, urađen je Glavni projekt spomenutog rotora.

2. PLANIRANI ZAHVATI

2.1. Horizontalna i vertikalna geometrija

Kako je već navedeno postojeće raskrižje zbog svoje loše geometrije (nepovoljni kutovi pod kojim se pravci sijeku) i nejasnog prometnog vođenja je loše s aspekta propusne moći i sigurnosti prometa.

Iz pranje navedenih razloga projektiran je rotor vanjskog polumjera 18.00 m i unutarnjeg polumjera 11.00 m. Širina voznog traka iznosi 6.00 m s rubnim trakovima u rotoru širine 0.50 m. Provozni dio je širine 2.0 m.

Ulazni i izlazni polumjeri u rotor su 18 m i 20 m što omogućuje širine trakova na ulazima i izlazima veće od 5 m odnosno 5.5 m. Ovakva geometrija raskrižja omogućuje siguran prolaz kroz raskrižje turističkim autobusima (L = 15 m) koji su izabrani kao mjerodavna vozila za geometrijsko dimenzioniranje rotora.

Zbog uklapanja osi i nivelete u postojeće ulice rotor je niveletski postavljen nagibima 1% i 4% u oba pravca te je nivelacija urađena na način da se poprečni nagib kolnika rotora kreće u istom rasponu.

Istočni i sjeverni priključni krakovi su zbog izgrađenosti i postojećeg stanja zaobljeni polumjerima 30 m i 35 m bez prijelaznica, a proširenje je urađeno temeljem krive tragova turističkog autobusa.

2.2. Elementi poprečnog presjeka priključnih krakova ceste

S obzirom da se raskrižje nalazi u naselju i u blizini crkve projektirane su pješačke staze širine 2.0 m. Širina kolnika priključnih krakova je $2 \times 3.5 = 7.0$ m nakon čega se vrši uklapanje u postojeće ceste, a s druge strane se formiraju uvozi i izvozi s trokutastim razdjelnim otocima i pješačkim prijelazima. Poprečni nagib kolnika izvan zone rotora je jednostran, a vitoperenje je izvedeno oko osi kolnika.

2.3. Kolnička konstrukcija

Kolnička konstrukcija je odabrana za srednje lako prometno opterećenje te je za priključne krakove i vozni trak u rotoru:

– habajući sloj AB 11	4.0 cm
– bitumenizirani nosivi habajući sloj BNS 22	6.0 cm
– nevezani kameni materijal MNS 45	25.0 cm
Ukupno:	35.0 cm

Ova kolnička konstrukcija je primijenjena i u zonama uklapanja na postojeće trase priključaka.

Kolnička konstrukcija nogostupa je dvoslojna:

– habajući sloj AB 11	4.0 cm
– nevezani kameni materijal MNS 45	15.0 cm
Ukupno:	19.0 cm

2.4. Odvodnja

Oborinska odvodnja ceste je projektirana na način da se voda poprečnim i uzdužnim nagibima odvodi do slivnika. Zatim se voda cijevima odvodi do novoprojektiranog upojnog bunara. Projektirano je ukupno 19 slivnika, te spomenuti upojni bunar promjera 2000 mm.

2.5 Zidovi

Zbog prostornih ograničenja potrebna su izmještanja postojećeg zida, a detalji su dati u nacrtima.

Projektant:
