

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

„Przebudowa ul. Strzeleckiej w Witnicy”

NAZWA INWESTYCJI:

„Przebudowa ul. Strzeleckiej w Witnicy”

USYTUOWANIE OBIEKTU BUDOWLANEGO:

NUMERY DZIAŁEK PRZEZNACZONYCH POD INWESTYCJĘ

działka 21; 57/1; 54 – obręb 0006 Witnica

INWESTOR:

GMINA WITNICA

ADRES INWESTORA:

ul. Plac Andrzeja Zabłockiego 6, 66-460 Witnica

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWANIA:

LUBUSKIE CENTRUM BUDOWNICTWA PASYWNEGO

Michał Kruczkowski

Chwałęcice, ul. Żwirowa 204, 66-415 Kłodawa k/

Gorzowa Wlkp. tel. 882 604 288;

biuro@lcbp.pl; www.lcbp.pl

NIP: 599-29-75-841 REGON:081159200



<u>Imię i Nazwisko</u>	<u>Stanowisko</u>	<u>Branża</u>	<u>Nr uprawnień</u>	<u>Podpis</u>
mgr inż. Marcin Jurewicz	Projektant	Drogowa	Spec. drogowa ZAP/0074/POOD/15	

27.12.2024r.

Egzemplarz: **01/03**

SPIS TREŚCI

1. CZĘŚĆ OPISOWA

- I. Podstawa opracowania
- II. Zakres opracowania
- III. Stan istniejący
- IV Charakterystyka ruchu
- V. Procedura doboru rozwiązania oświetleniowego
- VI. Stan projektowany
- VII. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu
- VIII. Opis organizacji ruchu
 - a) Oznakowanie pionowe
 - b) Oznakowanie poziome

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. SOR-01.0 Plan orientacyjny
1:25000

Rys. SOR-02.1 Plansza oznakowania

1:500

I. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem
- Aktualny podkład mapowy – skala 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych(Dz. U. z 2022 poz. 1518).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. nr 110 z późniejszymi zmianami).
- Wizja w terenie,

II. Zakres opracowania

Zakresem opracowania jest przebudowa ul. Strzeleckiej od ul. Cegielnianej do Sportowej w zakres której wchodzi:

- przebudowa nawierzchni jezdni ul. Strzeleckiej,
- przebudowa nawierzchni zjazdów z ul. Strzeleckiej,
- przebudowa drogi dla pieszych,
- przebudowa miejsc postojowych,

Zakres inwestycji obejmuje:

- rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni,
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni chodników,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni zjazdów z ul. Strzeleckiej,
- rozbiórkę istniejących miejsc postojowych,
- wykonanie korytowania do projektowanych rzędnych spodu projektowanych konstrukcji
- ustawienie nowych krawężników,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- wykonanie nowych konstrukcji dróg rowerowych,
- wykonanie nowych konstrukcji zjazdów z ul. Strzeleckiej,
- wykonanie progów spowalniających ruch,
- wykonanie nowych konstrukcji miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
- humusowanie i obsianie trawą obszarów pasa drogowego nieprzeznaczonych do zabudowy.

Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu uczestników ruchu drogowego.

III. Stan istniejący

W stanie istniejącym ulica Strzelecka posiada jezdnię o nawierzchni z prefabrykowanych elementów betonowych typu trylinka oraz kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na odcinku od ul. Cegielnianej do stadionu miejskiego nawierzchnię o szerokości 5.00-6.00m stanowi kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie. Po jezdnej stronie na części odcinka występuje chodnik z prefabrykowanych elementów betonowych. Od stadionu miejskiego do ul. Sportowej nawierzchnię jezdni tworzą prefabrykowane elementy betonowe. Nawierzchnia z trylinki posiada przekrój pół-uliczny, po stronie zabudowy występuje wyniesiony krawężnik i chodnik dla pieszych, po stronie zieleni występuje krawężnik wtopiony umożliwiający spływ wody opadowej w przyległy teren pasa drogowego. Chodnik dla pieszych wykonany jest z prefabrykowanych elementów betonowych. Na włączeniu ul. Strzeleckiej w ul. Sportową na nawierzchni betonowej został ułożony dywanik bitumiczny. W ciągu ul. Strzeleckiej występują zjazdy na posesje wykonane główne z prefabrykowanych elementów betonowych. W obrębie stadionu miejskiego występują miejsca postojowe wykonane z prefabrykowanych elementów betonowych typu trylinka.

IV. Charakterystyka ruchu

Ulica Strzelecka zlokalizowana jest po wschodniej stronie m. Witnica. Ulica Strzelecka stanowi głównie ciąg komunikacyjny zapewniający dostęp do przylegającej zabudowy mieszkaniowej. W związku z lokalizacją stadionu miejskiego przy ul. Strzeleckiej występuje ruch związany z funkcjonowaniem tego obiektu oraz okazjonalnie wzmożony przy organizacji imprez. Na ulicy Strzeleckiej obserwuje się wzmożony ruch rowerowy z uwagi na jej przebieg w kierunku terenów leśnych wykorzystywanych rekreacyjnie. Z uwagi na położenie ul. Strzeleckiej w układzie komunikacyjnym m. Witnica nie występuje ruch tranzytowy oraz ruch pojazdów ciężarowych.

VI. Stan projektowany

PROJEKTOWANA TRASA W PLANIE

Początek opracowania tj. km 0+000.00 znajduje się na krawędzi jezdni ul. Cegielnianej. Koniec opracowania znajduje się w km 0+995.43 na krawędzi ul. Sportowej.

Parametry techniczne drogi gminnej:

Klasa techniczna drogi	D - dojazdowa
Numer drogi	103923F
Kategoria drogi	Gminna
Kategoria ruchu	KR1
Prędkość projektowana	40 km/h
Szerokość jezdni	7,00 w tym pasy ruchu dla rowerów 2x1,25m
Szerokość poboczy gruntowych	do 0,75 m

Na włączeniu do ul. Cegielnianej zaprojektowano zmianę geometrii skrzyżowania przez podgięcie ul. Strzeleckiej do kąta prostego. Na wlocie ul. Strzeleckiej zaprojektowano wyspę separującą ruch. Po stronie lewej wyprowadzono z wyniesioną wyspą pas ruchu dla rowerów z włączeniem w ul. Cegielnianą. Wyspę między pasami ruchu dla pojazdów oraz między pasem ruchu dla pojazdów i rowerów ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30 wyniesionym +6cm względem nawierzchni jezdni. Na długości wyspy szerokość pasa ruchu dla rowerów zwiększono do 1,50m. Po stronie prawej między jezdnią a pasem ruchu dla rowerów zaprojektowano zabruk z kostki kamiennej wtopiony. Na krawędziach zabruku zaprojektowano krawężnik kamienny 15x22 wyniesiony +2cm względem nawierzchni jezdni. Pasy ruchu dla pojazdów na wysokości wyspy separującej ruch posiadają szerokość 4,00m. Zewnętrzne krawędzie pasów ruchu wyokrąglono promieniami $R=8.00m$. Poza obrębem skrzyżowania szerokość jezdni dla pojazdów zostaje zredukowana do 4,50m, po obu stronach jezdni wyznaczono jednokierunkowe pasy ruchu dla rowerów o szerokości 1,25m. Po stronie prawej wyznaczono drogę dla pieszych o szerokości 1,50m. W ramach przebudowy zakłada się wymianę nawierzchni zjazdów na przyległe posesje i drogi boczne. Szerokości zjazdów zostały dostosowane do szerokości bram wjazdowych nie więcej jak szerokość jezdni. W rejonie stadionu miejskiego zaprojektowano 36 miejsc postojowych dla samochodów osobowych w tym 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych. Ogólnodostępne miejsca postojowe o wymiarach 5,00x2,50m, miejsca dla niepełnosprawnych o wymiarach 5,00x3,60m. Na wlocie do ul. Sportowej zaprojektowano korektę wlotu przez podgięcie jezdni. Na zewnątrz jezdni zaprojektowano wyspy z kostki kamiennej osłaniające ruch rowerzystów. Wyspy zaprojektowano jako wyniesione względem jezdni +6cm. Tereny wolne od zabudowy należy pokryć warstwą humusu i obsiać trawą.

W ramach inwestycji projektuje się w ciągu ul. Strzeleckiej 4 progi spowalniające ruch w km 0+140.00, 0+350.00, 0+635.00, 0+865.00. Progi projektuje się z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego.

Zasadniczy odcinek ul. Strzeleckiej zostanie objęty „strefą ruchu”

PROJEKTOWANE ELEMENTY W PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nawierzchnia jezdni

- betonowa kostka brukowa szara typu szeroka fuga gr. 8cm
- podsypka piaskowa gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR min. 25% gr. 22cm

Nawierzchnia pasów ruchu dla rowerów

- betonowa kostka brukowa szara gr. 8cm
 - podsypka piaskowa gr. 5cm
-

- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR min. 25% gr. 22cm

Nawierzchnia zjazdów

- betonowa kostka brukowa grafitowa gr. 8cm
- podsypka piaskowa gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR min. 25% gr. 22cm

Nawierzchnia chodnika

- betonowa kostka brukowa szara gr. 8cm
- podsypka piaskowa gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm,
- warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR min. 25% gr. 39cm

Nawierzchnia miejsc postojowych

- betonowa kostka brukowa szara typu szeroka fuga gr. 8cm
- podsypka piaskowa gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR min. 25% gr. 22cm

Nawierzchnia progów spowalniających ruchu

- betonowa kostka brukowa czerwona gr. 8cm
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 5cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/32 stabilizowanego mechanicznie gr. 30 cm,
- warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej CBR min. 25% gr. 22cm

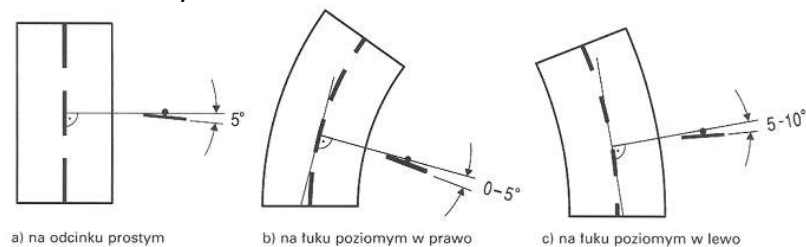
Nawierzchnię chodnika ograniczono obrzeżami betonowymi 8x30 na ławie betonowej z oporem. Między pasem ruchu dla rowerów a chodnikiem zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30 na ławie betonowej z oporem. Na długości zjazdów należy ustawić krawężnik najazdowy 15x22 na ławie betonowej z oporem a połączenie między krawężnikami 15x30 i 15x22 wykonać z krawężnika przejściowego. Na końcu zjazdów należy ustawić krawężnik betonowy najazdowy 15x22 na ławie betonowej z oporem. Między nawierzchnią zjazdów i chodnika należy ustawić opornik betonowy 12x25 na ławie betonowej z oporem. Między pasami ruchu dla rowerów a nawierzchnią do ruchu pojazdów należy ustawić opornik betonowy 12x25 na ławie betonowej

z oporem. Po stronie lewej między pasem ruchu dla rowerów a poboczem należy ustawić opornik betonowy 12x25. Między miejscami postojowymi a pasem bezpieczeństwa należy ustawić krawężnik betonowy najazdowy 15x22 na ławie betonowej z oporem. Między miejscami postojowymi a drogą dla pieszych zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30 na ławie betonowej z oporem.

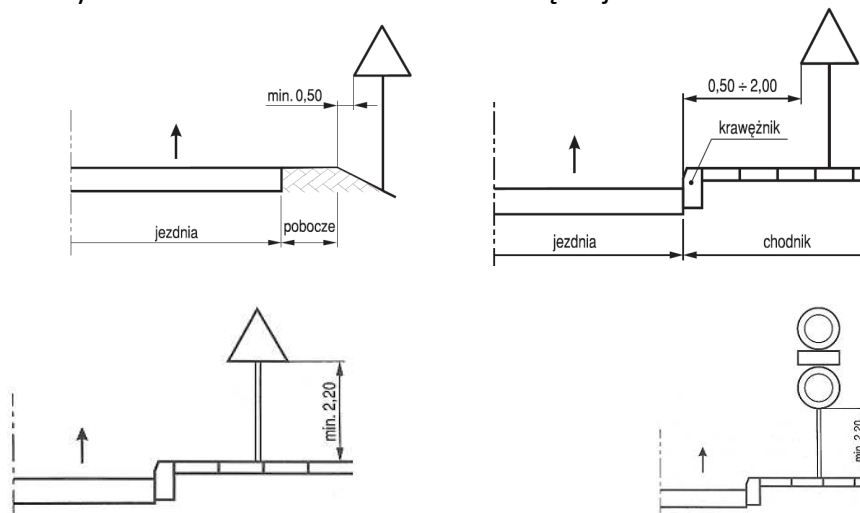
VII. Rodzaje i zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa w organizacji ruchu

Ustawienie znaków

Odchylenie poziome tarczy znaku:



Odległość i wysokość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wymiary znaków (w mm):

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica		Długość podstawy
Małe	M	750	600		600

VIII. Opis organizacji ruchu

a) Oznakowanie pionowe

Oznakowanie należy wykonać wg. planszy organizacji ruchu - Rys SOR-02.1. Nowe znaki należy ustawić z grupy wielkości małe.

Lica znaków należy wykonać z **folii odblaskowej II typu**. Znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa „B”. Projektowane znaki należy mocować na słupach z rur stalowych ocynkowanych.

Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu jego zauważenie i prawidłową reakcję. Znaki powinny być widoczne o każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

b) Oznakowanie poziome

W ramach inwestycji zaprojektowano oznakowanie poziome krawędziowe związane z projektowanymi pasami ruchu rowerowego.

Projekt oznakowania poziomego przedstawiono na planszy oznakowania w skali 1:500. Oznakowanie poziome należy wykonać, jako cienkowarstwowe koloru białego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznaczną czytelnością znaków, zachowaniem prawidłowych wymiarów geometrycznych, wysoką trwałością, właściwościami odblaskowymi, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie wykonane, odpornością na ścieranie i zabrudzenia.

Termin wprowadzenia: grudzień 2025.

Opracował: mgr inż. Marcin Jurewicz