

SPIS TREŚCI

PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

A. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Wstęp	4
1.1. Dane Inwestora/Zamawiającego	4
1.2. Dane jednostki projektowej	4
1.3. Podstawa opracowania	4
1.4. Cel i przedmiot inwestycji	6
1.5. Lokalizacja i granice inwestycji	6
2. Opis stanu istniejącego	6
3. Rozwiązania projektowe branży drogowej	8
3.1. Funkcje nowego układu komunikacyjnego	8
3.2. Parametry techniczne układu geometrycznego:	9
3.3. Rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe drogi	11
3.4. Zjazdy publiczne i indywidualne	12
3.5. Odwodnienie pasa drogowego	12
3.6. Projektowane rozbiórki	12
3.7. Zieleń drogowa	12
3.8. Projektowana organizacja ruchu	12
3.9. Zastosowane oznakowanie	13
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	14
C. OPINIA	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Wstęp

1.1. Dane Inwestora/Zamawiającego

Prezydent Miasta Skarżysko-Kamienna

ul. Sikorskiego 18
26-110 Skarżysko-Kamienna
tel. (+41) 22 252 01 00
fax. (+41) 22 252 02 00

1.2. Dane jednostki projektowej

VEGMAR Jakub Krawczyk

ul. Dembego 12/14 , 02-796 Warszawa
tel. (22) 435-68-24
fax. (22) 435-68-25

1.3. Podstawa opracowania

- [1.] Umowa nr 22/2018 z dnia 23.05.2018 r., zawarta pomiędzy Gminą Skarżysko - Kamienna z siedzibą przy ul. Sikorskiego 18 26-110 Skarżysko - Kamienna, a biurem projektowym Vegmar Jakub Krawczyk z siedzibą przy ul. Dembego 12 lok. 14, 02-796 Warszawa;
- [2.] Aktualna mapa do celów projektowych, opracowana przez firmę „Inforad Pracownia Geoinformatyczna” ul. Nowogrodzka 5 26-600 Radom;
- [3.] Dokumentacja geotechniczna, opracowana przez firmę „MS Geologia” ul. Dworska 38 32-031 Chorowice;
- [4.] Pomiary i wizje lokalne w terenie;
- [5.] Dokumentacja fotograficzna;
- [6.] Ustalenia z Zamawiającym;
- [7.] Uzgodnienia branżowe;
- [8.] Ustawa Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami), raz z przepisami budowlanymi;
- [9.] Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Dz. U. z 2008 r. nr 193 poz. 1194 wraz z późniejszymi zmianami;
- [10.] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 27.04.2012 r. poz. 462);
- [11.] Ustawa o drogach publicznych (tekst jednolity wg. Dz. U. z 2007 r. nr 19 poz. 115);

- [12.] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. Ust. nr 43 poz. 430);
- [13.] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie ich usytuowanie (Dz. Ust. Nr 63, poz. 735 wraz z późniejszymi zmianami),
- [14.] Ustawa Prawo wodne (Dz. Ust. z 2012 r. poz. 145 wraz z późniejszymi zmianami);
- [15.] Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. nr 25, poz. 150 wraz z późniejszymi zmianami);
- [16.] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430),
- [17.] Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202, poz. 2072),
- [18.] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tekst ujednolicony przez GUNB),
- [19.] Ustawa Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.).
- [20.] Polskie Normy powołane w przepisach techniczno-budowlanych;
- [21.] Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, cz. 1 GDDP Warszawa 2001;
- [22.] Wytyczne projektowania ulic, GDDP Warszawa 1992;
- [23.] Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KPED), Transprojekt Warszawa 1979 – 1982 r.;
- [24.] Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, GDDKiA Gdańsk 2012;
- [25.] R. Edel – „Odwodnienie dróg”, WKiŁ Warszawa 2000;
- [26.] Załącznik 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 (Dz. Ust. załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.);

1.4. Cel i przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulic: Dzielnej, Hubala, Świerkowej i Dębowej zlokalizowanej w miejscowości Skarżysko - Kamienna, w powiecie skarżyskim województwa świętokrzyskiego. Przebudowa dróg będzie polegała na:

- wykonaniu jezdni o nawierzchni z kostki betonowej,
- budowie zjazdów indywidualnych,
- przebudowie istniejących zjazdów,
- budowie kanalizacji deszczowej,
- przebudowie kolidującej infrastruktury technicznej i podziemnej.

Celem poniższego opracowania jest przedstawienie rozwiązań projektowych branży drogowej przebudowy ulicy, które swoim zakresem obejmuje następujące zagadnienia:

- przedstawienie rozwiązań projektowych sytuacyjno-wysokościowych,
- przedstawienie warunków geotechnicznych występujących w miejscu planowanej inwestycji,
- przedstawienie rozwiązań konstrukcyjnych projektowanych nawierzchni.

1.5. Lokalizacja i granice inwestycji

Przebudowywane odcinki ulic zlokalizowane jest w miejscowości Skarżysko - Kamienna, gminie Skarżysko - Kamienna, na działkach o numerach ewidencyjnych:

- numer obrębu 0007 BÓR – dz. 60, 129, 101, 130 141/1, 176, 175, 90/5, 91/4, 177/2, 177/3, 92/4, 92/5, 91/1, 140, 177/1, 174, 1.

2. Opis stanu istniejącego

ul. Świerkowa:

Przedmiotowy odcinek jest drogą gminną, jednojezdniową, dwukierunkową o szerokości jezdni 4,5 – 5,0 m i nawierzchni żwirowo - gruntowej. Ulica przebiega w sąsiedztwie niskiej zabudowy mieszkalnej. Wzdłuż jej przebiegu znajdują się zjazdy do posesji o nawierzchni gruntowej i żwirowej oraz pasy zieleni zlokalizowane po obu stronach.

Odwodnienie pasa drogowego jest częściowo realizowane przez spadki podłużne i poprzeczne do przylegających terenów.

Ze względu na niedostateczne odprowadzanie wód opadowo-roztopowych oraz liczne koleiny i zapadnięcia nawierzchni, stan jezdni można ocenić jako zły.

W zakresie przedmiotowego opracowania ul. Świerkowej znajduje się skrzyżowanie przebudowywanej ulicy z ul. Dębową objętą projektem przebudowy o projektowanych parametrach dróg klasy L, skrzyżowanie z ul. Wrzosową o parametrach drogi klasy L oraz skrzyżowanie z ul. Hubała objętą projektem przebudowy o projektowanych parametrach dróg klasy D.

W pasie drogowym projektowanego odcinka drogi zlokalizowane są sieci: kanalizacyjna sanitarna, elektroenergetyczna, gazowa, wodociągowa, oświetleniowa oraz napowietrzne linie: telekomunikacyjna i elektroenergetyczna.

ul. Dębowa:

Przedmiotowy odcinek jest drogą gminną, jednojezdniową, dwukierunkową o szerokości jezdni 4,5 – 5,0 m i nawierzchni żwirowo - gruntowej. Ulica przebiega w sąsiedztwie niskiej zabudowy mieszkalnej. Wzdłuż jej przebiegu znajdują się zjazdy do posesji o nawierzchni gruntowej i żwirowej oraz pasy zieleni zlokalizowane po obu stronach.

Odwodnienie pasa drogowego jest częściowo realizowane przez spadki podłużne i poprzeczne do przylegających terenów.

Ze względu na niedostateczne odprowadzanie wód opadowo-roztopowych oraz liczne koleiny i zapadnięcia nawierzchni, stan jezdni można ocenić jako zły.

W zakresie przedmiotowego opracowania ul. Dębowej znajduje się skrzyżowanie przebudowywanej ulicy z ul. Świerkową objętą projektem przebudowy o projektowanych parametrach dróg klasy D, skrzyżowanie z ul. Harcerską o parametrach drogi klasy L oraz skrzyżowanie z ul. Sosnową o parametrach dróg klasy L.

W pasie drogowym projektowanego odcinka drogi zlokalizowane są sieci: kanalizacyjna, wodociągowa,

ul. Hubała:

Przedmiotowy odcinek jest drogą gminną, jednojezdniową, dwukierunkową o szerokości jezdni 4,5 – 5,0 m i nawierzchni żwirowo - gruntowej. Ulica przebiega w sąsiedztwie niskiej zabudowy mieszkalnej. Wzdłuż jej przebiegu znajdują się zjazdy do posesji o nawierzchni gruntowej i żwirowej oraz pasy zieleni zlokalizowane po obu stronach.

Odwodnienie pasa drogowego jest częściowo realizowane przez spadki podłużne i poprzeczne do przylegających terenów.

Ze względu na niedostateczne odprowadzanie wód opadowo-roztopowych oraz liczne koleiny i zapadnięcia nawierzchni, stan jezdni można ocenić jako zły.

W zakresie przedmiotowego opracowania ul. Hubała znajduje się skrzyżowanie przebudowywanej ulicy z ul. Świerkową objętą projektem przebudowy o projektowanych

parametrach dróg klasy D, skrzyżowanie z ul. Dzielną objętą projektem przebudowy o parametrach dróg jednokierunkowych o parametrach drogi klasy D oraz skrzyżowanie z drogami gminnymi (ul. Sosnowa, Harcerska, 17 Stycznia) o parametrach dróg klasy L

W pasie drogowym projektowanego odcinka drogi zlokalizowane są sieci: kanalizacyjna, elektroenergetyczna, gazowa, wodociągowa, oświetleniowa oraz napowietrzne linie: telekomunikacyjna i elektroenergetyczna.

ul. Dzielna:

Przedmiotowy odcinek jest drogą gminną, jednojezdniową, dwukierunkową o szerokości jezdni 4,5 – 5,0 m i nawierzchni żwirowo - gruntowej. Ulica przebiega w sąsiedztwie niskiej zabudowy mieszkalnej . Wzdłuż jej przebiegu znajdują się zjazdy do posesji o nawierzchni gruntowej i żwirowej oraz pasy zieleni zlokalizowane po obu stronach.

Odwodnienie pasa drogowego jest częściowo realizowane przez spadki podłużne i poprzeczne do przylegających terenów.

Ze względu na niedostateczne odprowadzanie wód opadowo-roztopowych oraz liczne koleiny i zapadnięcia nawierzchni, stan jezdni można ocenić jako zły.

W zakresie przedmiotowego opracowania ul. Dzielnej znajduje się skrzyżowanie przebudowywanej ulicy z ul. Hubala objętą projektem przebudowy o projektowanych parametrach dróg klasy D, skrzyżowanie z ul. Wrzosową o parametrach dróg klasy L

W pasie drogowym projektowanego odcinka drogi zlokalizowane są sieci: kanalizacyjna, elektroenergetyczna, wodociągowa, oświetleniowa oraz napowietrzne linie: telekomunikacyjna i elektroenergetyczna.

3. Rozwiązania projektowe branży drogowej

3.1. Funkcje nowego układu komunikacyjnego

ul. Świerkowa:

W ramach nowych rozwiązań projektowych przewiduje się przebudowę ulicy. Świerkowej o łącznej długości ok. 300 m, korektę skrzyżowań z istniejącymi ulicami przecinającymi projektowaną drogę, oraz budowę i przebudowę zjazdów. Na odcinku przedmiotowej ulicy od ul. Walecznych do ul. Wrzosowej przewidziano jezdnie dwukierunkową o szerokości 5,0 m, na odcinku od ul. Wrzosowej do ul. Hubala przewidziano jezdnie jednokierunkową o szerokości 4,0 m. Zastosowanie utwardzonej nawierzchni jezdni, budowa nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i komfortu mieszkańców.

ul. Dębowa:

W ramach nowych rozwiązań projektowych przewiduje się przebudowę ulicy Dębowej o łącznej długości ok. 110 m, korektę skrzyżowań z istniejącymi ulicami przecinającymi projektowaną drogę, oraz budowę i przebudowę zjazdów. Na odcinku przedmiotowej ulicy przewidziano jezdnie dwukierunkową o szerokości 5,5 m. Zastosowanie utwardzonej nawierzchni jezdni, budowa nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i komfortu mieszkańców.

ul. Hubala:

W ramach nowych rozwiązań projektowych przewiduje się przebudowę ulicy Hubala o łącznej długości ok. 230 m, korektę skrzyżowań z istniejącymi ulicami przecinającymi projektowaną drogę, oraz budowę i przebudowę zjazdów. Na odcinku przedmiotowej ulicy przewidziano jezdnie dwukierunkową o szerokości 5,0 m. Zastosowanie utwardzonej nawierzchni jezdni, budowa nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i komfortu mieszkańców.

ul. Dzielna:

W ramach nowych rozwiązań projektowych przewiduje się przebudowę ulicy Hubala o łącznej długości ok. 90 m, korektę skrzyżowań z istniejącymi ulicami przecinającymi projektowaną drogę, oraz budowę i przebudowę zjazdów. Na odcinku przedmiotowej ulicy przewidziano jezdnie jednokierunkową o szerokości 4,0 m. Zastosowanie utwardzonej nawierzchni jezdni, budowa nowej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i komfortu mieszkańców.

3.2. Parametry techniczne układu geometrycznego:

ul Świerkowa:

Przyjęto następujące parametry projektowe:

- | | |
|--|---------------------|
| • klasa techniczna drogi | D, |
| • kategoria ruchu | KR1, |
| • szerokość pasa ruchu | 2,50 m,
4,00 m, |
| • przekrój poprzeczny | jednojezdniowy, |
| • pochylenie poprzeczne jezdni | jednostronne 2,0 %, |
| • pochylenie podłużne jezdni | min. 0,30 %, |
| • łuki wyokrąglające załamania na skrzyżowaniach | 3,0 m - 6,0 m. |

ul Dębowa:

Przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa techniczna drogi L,
- kategoria ruchu KR1,
- szerokość pasa ruchu 2,75 m,
- przekrój poprzeczny jednojezdniowy,
- pochylenie poprzeczne jezdni dwustronne 2,0%
- pochylenie podłużne jezdni min. 0,30 %,
- łuki wyokrąglające załamania na skrzyżowaniach 6,0 m

ul Hubala:

Przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa techniczna drogi D,
- kategoria ruchu KR1,
- szerokość pasa ruchu 2,50 m,
- przekrój poprzeczny jednojezdniowy,
- pochylenie poprzeczne jezdni dwustronne 2,0%
- pochylenie podłużne jezdni min. 0,30 %,
- łuki wyokrąglające załamania na skrzyżowaniach 6,0 m

ul Dzielna:

Przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa techniczna drogi D,
- kategoria ruchu KR1,
- szerokość pasa ruchu 4,0 m,
- przekrój poprzeczny jednojezdniowy,
- pochylenie poprzeczne jezdni dwustronne 2,0%
- pochylenie podłużne jezdni min. 0,30 %,
- łuki wyokrąglające załamania na skrzyżowaniach 6,0 m

3.3. Rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe drogi

ul. Świerkowa

Na odcinku od ul. Walecznych do ul. Wrzosowej dwukierunkową jezdnię przebudowywanej drogi stanowić będzie utwardzona nawierzchnia z kostki betonowej o szerokości 5,0 m, ograniczona obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30 cm. Na odcinku od ul. Wrzosowej do ul. Hubała jednokierunkową jezdnię przebudowywanej drogi stanowić będzie utwardzona nawierzchnia z kostki betonowej o szerokości 4,0 m, ograniczona obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30 cm.

Niweleta projektowanej ulicy została dostosowana do stanu istniejącego.

Wysokościowo ulica będzie przebiegać po istniejącym terenie. Załamania niwelety wymagały wyokrąglenia łukami pionowymi. Wartości spadków podłużnych niwelety zapewnią sprawne odprowadzenie wód opadowo-roztopowych.

Wloty ulic na skrzyżowaniach z ulicą Świerkową zostaną dostosowane wysokościowo do projektowanej niwelety i ukształtowania przekroju poprzecznego jezdni, w sposób zapewniający sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych.

ul. Dębowa

Jezdnię przebudowywanej drogi stanowić będzie utwardzona nawierzchnia z kostki betonowej o szerokości 5,5 m, ograniczona obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30 cm. Niweleta projektowanej ulicy została dostosowana do stanu istniejącego.

Wysokościowo ulica będzie przebiegać po istniejącym terenie. Załamania niwelety wymagały wyokrąglenia łukami pionowymi. Wartości spadków podłużnych niwelety zapewnią sprawne odprowadzenie wód opadowo-roztopowych.

Wloty ulic na skrzyżowaniach z ulicą Świerkową zostaną dostosowane wysokościowo do projektowanej niwelety i ukształtowania przekroju poprzecznego jezdni, w sposób zapewniający sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych.

ul. Hubała

Jezdnię przebudowywanej drogi stanowić będzie utwardzona nawierzchnia z kostki betonowej o szerokości 5,0 m, ograniczona obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30 cm. Niweleta projektowanej ulicy została dostosowana do stanu istniejącego.

Wysokościowo ulica będzie przebiegać po istniejącym terenie. Załamania niwelety wymagały wyokrąglenia łukami pionowymi. Wartości spadków podłużnych niwelety zapewnią sprawne odprowadzenie wód opadowo-roztopowych.

Wloty ulic na skrzyżowaniach z ulicą Hubala zostaną dostosowane wysokościowo do projektowanej niwelety i ukształtowania przekroju poprzecznego jezdni, w sposób zapewniający sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych.

ul. Dzielna

Jednokierunkową Jezdnię przebudowywanej drogi stanowić będzie utwardzona nawierzchnia z kostki betonowej o szerokości 4,0 m, ograniczona obustronnie krawężnikami betonowymi 15x30 cm. Niweleta projektowanej ulicy została dostosowana do stanu istniejącego.

Wysokościowo ulica będzie przebiegać po istniejącym terenie. Załamania niwelety wymagały wyokrąglenia łukami pionowymi. Wartości spadków podłużnych niwelety zapewnią sprawne odprowadzenie wód opadowo-roztopowych.

Wloty ulic na skrzyżowaniach z ulicą Dzielną zostaną dostosowane wysokościowo do projektowanej niwelety i ukształtowania przekroju poprzecznego jezdni, w sposób zapewniający sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych.

3.4. Zjazdy publiczne i indywidualne

Zjazdy indywidualne do posesji prywatnych należy wykonać o szerokości nie większej niż szerokość jezdni ze skosami wjazdowymi o wartości 1:1 wykonanymi na długości 1,0 m. Obramowanie nawierzchni jezdni zjazdu wykonać krawężnikami betonowymi 15x30 cm na ławie betonowej. Pochylenie podłużne zjazdów przyjęto w kierunku krawędzi ulicy.

3.5. Odwodnienie pasa drogowego

Odprowadzenie wód opadowo-roztopowych z przebudowywanej ulicy odbywać się będzie przez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni, system kanalizacji deszczowej.

3.6. Projektowane rozbiórki

Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga rozbiórki budynków na drodze kolizji z projektowanym obiektem budowlanym.

3.7. Zieleń drogowa

Po wykonaniu robót budowlanych, tereny zielone w granicach pasa drogowego należy obsiać mieszańką traw niskopiennych.

3.8. Projektowana organizacja ruchu.

Projektowaną organizację przedstawiono na rysunku SOR-01 ark.1-2. Oznakowanie dostosowano do nowoprojektowanej geometrii drogi, układu skrzyżowań.

3.9. Zastosowane oznakowanie

Na przebudowywanych ulicach: Dzielnej, Hubala, Świerkowej i Dębowej w Skarżysku Kamiennej należy zachować istniejące oznakowanie pionowe opisane na rysunku jako „ist”, istniejące oznakowanie pionowe do likwidacji opisano „lkw” i przekreślono na czerwono. Natomiast projektowane oznakowanie pionowe należy przewidzieć jako znaki z grupy małych.

Nie przewiduje się wykonania oznakowania poziomego na przebudowywanych ulicach.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu szacowany jest na 30.06.2019.

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

<i>Nr rysunku</i>	<i>Rysunek</i>	<i>Skala</i>
<i>PO-01</i>	<i>Plan Orientacyjny</i>	<i>1:5000</i>
<i>SOR- 01</i>	<i>Stała Organizacja Ruchu – ark.1-2</i>	<i>1:500</i>

C. OPINIE i UZGODNIENIA