



## **Stała organizacja ruchu dla zadania:**

### **„Przebudowa ul. Łukanowskiej i ul. Stawowej w Oleśnicy”- ETAP 1 w km 0+000 – 0+420**

**Działki:**

gm. Oleśnica, dz. nr 323, obręb Bystre

m. Oleśnica, dz. nr 117, 44, 116 AM94, dz. nr 43/2, 141, 142 AM98, obręb Lucień

**Inwestor:**

Zarząd Dróg Powiatowych  
ul. Wojska Polskiego 52c  
56-400 Oleśnica

**Jednostka projektująca:**

Pracownia Projektowa Szymon Potoczny  
ul. Akcyjowa 4n lok. 2/2, 55-040 Ślęza

**Projektant branża drogowa:**

mgr inż. Ryszard Potoczny  
upr. nr 161/85/UW

**Ślęza, 21 sierpnia 2019**

## Spis treści

**projektu stałej organizacji ruchu dotyczącego inwestycji: „Przebudowa ul. Łukanowskiej i ul. Stawowej w Oleśnicy”- ETAP 1 w km 0+000 – 0+420”.**

1. Podstawa opracowania.
2. Cel i zakres opracowania.
3. Stan istniejący.
4. Projektowane zagospodarowanie terenu.
5. Organizacja ruchu.
6. Karta uzgodnień.
7. Rysunki.

## OPIS TECHNICZNY

projektu stałej organizacji ruchu dotyczącego inwestycji: „Przebudowa ul. Łukanowskiej i ul. Stawowej w Oleśnicy”- ETAP 1 w km 0+000 – 0+420

### 1. Podstawa opracowania.

- 1.1.1. wizja lokalna w terenie (inwentaryzacja oznakowania)
- 1.1.2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w *sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*
- 1.1.3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w *sprawie znaków i sygnałów drogowych*.
- 1.1.4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 roku w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*.
- 1.1.5. Prawo o ruchu drogowym.

### 2. Cel i zakres opracowania

Celem projektu jest opracowanie stałej organizacji ruchu dla drogi powiatowej 1511D na odcinku 420 od ul. Ludwikowskiej w kierunku ul. Stawowej

### 3. Stan istniejący

#### 3.1. JEZDNIA GŁÓWNA

Istniejąca droga jest jednojezdniowa, dwupasowa o zmiennej szerokości jezdni od 4,25m do 4,75m. Istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną z nierównościami występującymi na krawędzi jezdni. Nawierzchnia jezdni ułożona jest na kostce granitowej w obrębie ulicy Łukanowskiej. Jezdnia jest nierówna i spękana a jej krawędzie są obłamane. Stan nawierzchni oceniony jest na niezadowolający.

#### 3.2. CHODNIKI I ŚCIEŻKI ROWEROWE

Brak

#### 3.3. ZJAZDY

Istniejące zjazdy do przyległych nieruchomości (zabudowań i pól) posiadają nawierzchnię wykonaną z różnych materiałów (nawierzchnia gruntowa, z kruszywa).

#### 3.4. ODWODNIENIE

Na fragmencie przedmiotowego terenu wzdłuż drogi w terenie zielonym występują rowy przydrożne po obu stronach istniejącej drogi.

### **3.5. OZNAKOWANIE**

- Pionowe – występuje oznakowanie pionowe przy skrzyżowaniu z ulicą Ludwikowską (droga powiatowa nr 1920), istniejące oznakowanie wymaga naprawy. Konieczne jest również oznakowanie skrzyżowania z ulicą Owsianą.
- Poziome – brak

### **3.6. UKSZTAŁTOWANIE ZIELENI**

Występuje zieleń niska w postaci zakrzewienia. Brak kolizji inwestycji z istniejącą zielenią.

### **3.7. SIECI UZBROJENIA TERENU**

Na przedmiotowym odcinku występuje sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej, teletechniczna i wodociągowa. Nie stwierdzono występowania sieci gazowej.

Średni dobowy ruch roczny na poziomie około 500 poj./dobę

## **4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Projektowanym obiektem jest odcinek drogi powiatowej. Zakres projektu obejmuje odcinek o długości 420 metrów od skrzyżowania z ulicą Ludwikowską (droga powiatowa o nr 1920D). Przebudowa drogi polega na naprawie nawierzchni jezdni, dobudowaniu ciągu pieszo-rowerowego oraz utworzenia kanalizacji deszczowej.

### **4.1. JEZDNIA**

#### **4.1.1. JEZDNIA W PLANIE**

- Projektowany odcinek w etapie 1 ma długość 420 metrów, od km 0+000 do km 0+420
- Przebudowana droga zachowuje istniejący przebieg z korektą przekroju poprzecznego przez ujednolicenie szerokości do 6,0 metrów – dwa pasy ruchu po 3,0 metra
- Przebudowa drogi nie wykracza poza istniejący pas drogowy
- Spadek poprzeczny jezdni wynosi po 2%
- Szerokość pobocza: 0,75 m
- Klasa techniczna drogi: KR2

Łączna długość przebudowywanej drogi wynosi 420 mb o powierzchni ok 2600 m<sup>2</sup>.

#### **4.1.2. KONSTRUKCJA JEZDNI**

Konstrukcja główna jezdni została opracowana wg Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych dla kategorii ruchu KR2. Układ warstw projektowanej konstrukcji jest następujący:

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8 cm

- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 20 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa stabilizowanego cementem zgodnie z tablicą 8.4 katalogu typowych nawierzchni podatnych i półsztywnych

Jezdnia ogrodzona z obu stron krawężnikami betonowymi 15x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 3 cm, usadowionymi na ławie betonowej C12/15 na warstwie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o gr. 15 cm. Po stronie lewej za krawężnikiem pobocze z kruszywa szerokości 0,75 m.

W celu usprawnienia odprowadzenia wody z jezdni zaprojektowano ściek przykrawężnikowy o szerokości ok 35 cm z dwóch rzędów kostki betonowej o wymiarach 16x16x16 cm.

#### **4.1.3. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWE**

Profil podłużny został zaprojektowany w sposób zapewniający sprawne odprowadzanie wód opadowych z chodnika i jezdni. Pochylenie podłużne niwelety wynosi od 0,3% do ok 2,5%. Załamania niwelety wyokrąglone są łukami pionowymi o promieniach od ok 1000 metrów do ok 8000 metrów.

### **4.2. CIĄG PIESZO-ROWEROWY**

#### **4.2.1. CHODNIK W PLANIE**

Projektowany ciąg pieszo-rowerowy ma długość 420 metrów oraz szerokość docelową 3,5 metra na całej długości.

Spadek poprzeczny nawierzchni jest jednostronny i wynosi 2% na zewnątrz drogi. Chodnik dowiązany jest do krawężnika jezdni na całej długości projektowanej drogi poza odcinkiem w okolicach skrzyżowania z ulicą Owsianą gdzie przewidziano odsunięcie ciągu na odległość ok. 1,5 metra od krawężnika drogi. Odsunięcie realizowane jest za pomocą przejścia o długości ok. 15 metrów składającego się z dwóch łuków o promieniu ok. 20 metrów i odcinka prostego pomiędzy nimi. Obszar pomiędzy chodnikiem a drogą zagospodarowany jest jako zieleniec. Na odcinku odsunięcia spadek poprzeczny nawierzchni jest zwiększony do 3%.

#### **4.2.2. KONSTRUKCJA CHODNIKA**

- warstwa ścieralna AC8S o gr. 6 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- podłoże doprowadzone do klasy gruntu G1

Ciąg oddzielony jest od skarpy zewnętrznej za pomocą obrzeża betonowego 8x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm posadowiony na ławie betonowej C12/15 na warstwie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości

15 cm. Od strony drogi ciąg dowiązany jest do krawężnika jezdni a na odcinku odsunięcia ogrodzony jest obrzeżem 8x30 cm.

#### **4.3. ZJAZDY**

- warstwa ścieralna AC8S o gr. 10 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 30 cm
- podłoże doprowadzone do klasy gruntu G1

Zjazdy obramowane są opornikiem betonowym 12x25 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm, na ławie betonowej C12/15, na warstwie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości 15 cm. Od strony drogi ciąg dowiązany jest do krawężnika jezdni.

#### **4.4. SKRZYŻOWANIE Z ULICĄ OWSIANĄ**

Przebudowywane skrzyżowanie znajduje się w km 0+230. Wyłukowania zaprojektowano na 8,0 m. Niweleta ulicy Owsianej jest dowiązana do projektowanej niwelety ulicy Łukanowskiej. Krawężniki ul. Owsianej są obniżone do poziomu jezdni w obrębie przejścia/przejazdu ścieżki pieszo-rowerowej aby zapewnić komfort pieszym i rowerzystom.

#### **4.5. ODWODNIENIE DROGI**

Celem opracowania jest zapewnienie odwodnienia drogi oraz nowo zaprojektowanego chodnika do istniejącej kanalizacji deszczowej  $\varnothing 500\text{mm}$  na skrzyżowaniu ul. Łukanowskiej z ul. Ludwikowską. Działka nr 323.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego z podłączeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej  $\varnothing 500\text{mm}$  przez studnię połączeniową która zostanie wykonana na istniejącym kanale.

## **5. ORGANIZACJA RUCHU**

Wprowadza się nowe oznakowanie pionowe i poziome. Oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnej na całej długości odcinka. Dodatkowo wprowadza się przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów na ul. Owsianej. Nowe oznakowanie pionowe wprowadza się w obrębie skrzyżowań ul. Łukanowskiej z ul. Ludwikowską i ul. Owsiana.

Znaki wykonać zgodnie z rysunkiem oznakowania w rozmiarze średni z folii II generacji. Oznakowanie poziome wykonać w technologii grubowarstwowej.

**Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do dnia 31.12.2020r.**

## 6. KARTA UZGODNIEŃ