

SPIS ZAWARTOŚCI

| | | |
|-----------|---|----------|
| 1. | PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA | 3 |
| 1.1 | PRZEDMIOT OPRACOWANIA | 3 |
| 1.2 | LOKALIZACJA INWESTYCJI | 3 |
| 1.3 | INWESTOR | 3 |
| 1.4 | WYKONAWCA | 3 |
| 1.5 | JEDNOSTKA PROJEKTOWA | 3 |
| 1.6 | PODSTAWA OPRACOWANIA | 3 |
| 2. | CEL I ZAKRES OPRACOWANIA | 4 |
| 3. | OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO | 4 |
| 4. | OPIS STANU PROJEKTOWANEGO | 5 |
| 4.1 | PROJEKTOWANE PARAMETRY TECHNICZNE | 5 |
| 5. | OZNAKOWANIE | 6 |
| 5.1 | ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU. | 6 |
| 5.2 | PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE | 6 |
| 5.3 | PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU | 8 |

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

O-01 ORIENTACJA
O-02-01/02 PLANSZA ORGANIZACJI RUCHU

skala 1:10000
skala 1:500

1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU dla zadania :

"Rozbudowa strefy aktywności gospodarczej w Andrychowie poprzez uzbrojenie nowych terenów inwestycyjnych oraz rozbudowę i przebudowę infrastruktury drogowej w strefie."

1.2 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja znajduje się na terenie województwa małopolskiego, powiat wadowicki, w północno-zachodniej części miasta Andrychów, na działkach o nr ewid. : 5971, 6902, 6904, 6974, 5970/1, 5970/2, 6001/2, 6156/8, 6897/1, 6897/2, 6898/1, 6898/2, 6899/1, 6899/2, 6900/3, 6900/4, 6900/5, 6900/6, 6901/1, 6901/3, 6901/4, 6903/1, 6903/2, 6905/1, 6905/5, 6905/6, 6905/7, 6905/8, 6905/9, 6905/10, 6905/11, 6906/1, 6906/3, 6906/4, 6907/3, 6907/4, 6907/5, 6907/6, 6973/1, 6973/2, 6975/1, 6975/2, 3011/13 jednostka administracyjna 121801-4 Andrychów – Miasto , obręb 0001 Andrychów.

Dokładną lokalizację inwestycji przedstawiono na rys. D-01 "Orientacja".

1.3 Inwestor

**Gmina Andrychów
34-120 Andrychów
ul. Rynek 15**

1.4 Wykonawca

**TOMBET
Korytnica 10A
28-305 Sobków**

1.5 Jednostka projektowa

**TECHMAP KIELCE Sp. z o.o.
Ul. Zagnańska 84A
25-528 Kielce**

1.6 Podstawa opracowania

Dokumentację projektową wykonano na podstawie:

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U. 2017 poz. 1260);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 poz. 1393);
- Rozporządzenie 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.U. nr 220 poz. 2181);
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Załącznik do nr 220, poz. 2181)

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177 poz. 1729);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. (Dz. U. 2017r. poz. 2222).

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU dla inwestycji polegającej na rozbudowie strefy aktywności gospodarczej w Andrychowie.

Zakres przedmiotowego opracowania obejmuje:

- Przebudowę ul. Strefowej, na odcinku od ul. Biała Droga do cieku Bobrek, na dł. ok.380m;
- Budowę dróg wewnętrznych:
 - Łącznika pomiędzy ul. Strefową, a ul. Przemysłową, o dł ok. 455m;
 - Sięgacza od ul. Strefowej, w kierunku południowym, o dł. ok.150m;
- zjazdów do działek;
- chodników;
- ścieżek rowerowych;
- Niwelacji terenu, pomiędzy drogami;

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przeznaczony pod inwestycję teren zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta Andrychów, pomiędzy drogami: ul. Przemysłową - od str. południowej, Białą Drogą – od str. zachodniej, oraz ul. Strefową – od str północnej. Ul. Strefowa została przewidziana do przebudowy.

Obecnie, teren planowanej inwestycji, poza użytkami drogowymi, stanowią użytki rolne. Obszar jest mocno pochylony w kierunku wschodnim o spadkach od 3% do 20%, w kierunku cieku.

Obsługa komunikacyjna działek przeznaczonych pod inwestycję obecnie odbywa się, poprzez ul. Biała Droga, ul. Przemysłową, oraz ul. Strefową. Wszystkie drogi posiadają jezdnie bitumiczne, o szer. 5-6m. Ul. Przemysłowa wyposażona jest w jednostronny ciąg pieszo-rowerowy z kostki betonowej, po jej północnej stronie.

W ramach przedmiotowej inwestycji planowana jest przebudowa ul. Strefowej. Ul. Strefowa posiada jezdnię bitumiczną o szer. 6m, bez poboczy oraz chodników, o spadku podłużnym o wartościach 8-12%, wypłaszczający się do 1% w rejonie cieku. Droga nie posiada systemu odwadniającego, ani oświetlenia.

Działki przeznaczone do makroniwelacji nie są uzbrojone. Wzdłuż pasów drogowych ul. Strefowej i Białej Drogi zlokalizowane są: sieć wodociągowa $\varnothing 200$, oraz kable doziemne energetyczne eWN.

Teren inwestycji jest objęty ustaleniami Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego: Uchwała nr XLIX – 463 -06 Rady Miejskiej w Andrychowie z dn. 28 września, zmieniona uchwałami: nr XXXV-291 – 09 z dn. 30 kwietnia 2009r, nr XLIV – 356-09 z dn. 29 grudnia 2009r, oraz nr X-76-11 z dn.30 czerwca 2011r.

4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Projektowane zmiany na przedmiotowym terenie w zakresie branży drogowej i ukształtowania terenu obejmują budowę nowego układu komunikacyjnego dróg wewnętrznych, przebudowę ul. Strefowej, oraz niwelację terenu pomiędzy drogami.

4.1 Projektowane parametry techniczne

➤ Ul. Strefowa:

- Klasa drogi L;
- Prędkość projektowa $V_p=30$ km/h;
- Kategoria ruchu: KR5,
- Obciążenie ruchem dla dróg klasy L: 115kN,
- Droga dwukierunkowa, jednopasowa;
- Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających: od 21,00 do 30,00m,
- Jezdnia:
 - Szerokość jezdni 7,00m, (2 pasy x3,5m);
 - Długość odcinka: ~380,00m
 - Spadek poprzeczny dwustronny 2%
 - Spadek podłużny maksymalnie dopasowany do terenu istniejącego: -3,00%; -9,5%; -4,0%; -12,0%; -4,0%; -12%; -1%
 - Załomy wyokrąglone łukami pionowymi wklęsłymi: $R=300m$, $R=500m$;
 - Załomy wyokrąglone łukami pionowymi wypukłymi: $R=300m$.
 - Nawierzchnia bitumiczna;
- Ścieżka rowerowa przyległa do jezdni o szer. 2,50m, o spadku dopasowanym do jezdni o nawierzchni bitumicznej;
- Chodnik o szer. 2,2m oddzielony od ścieżki zieleniem szer. 1,0m o nawierzchni z kostki betonowej;

➤ Łącznik

- Szerokość jezdni 7,00m;
- Długość odcinka: ~450,00m
- Ilość pasów drogowych: dwa o szerokość 3,5m, po jednym w każdym kierunku,
- Spadek poprzeczny dwustronny 2%;
- Spadek podłużny o wartościach: 0,5%, 1,5%, wyłukowanie łukiem wklęsłym $R=2000m$;
- Promienie łuków w planie wyokrąglających skrzyżowanie Łącznika z ul. Strefową $R=6m$, oraz $R=15m$ (w rejonie powierzchni utwardzonych kostką – dodatkowa powierzchnia skrętna dla sam. ciężarowych);
- Promienie łuków w planie wyokrąglających skrzyżowanie Łącznika z ul. Przemysłową $R=6m$;
- Ciąg pieszo-rowerowy o szer. 3,5m, przyległy do jezdni, o spadku 2%;

➤ **Sięgacz**

- Szerokość jezdni 6,00m;
- Długość odcinka: ~149,00m
- Ilość pasów drogowych: dwa o szerokość 3m, po jednym w każdym kierunku,
- Spadek poprzeczny dwustronny 2%;
- Spadek podłużny o wartościach: 0,5%, 1,5%, wyłukowanie łukiem wklęsłym $R=2000m$;
- Promienie łuków w planie wyokrąglających skrzyżowanie Łącznika z ul. Strefową $R=6m$, oraz $R=15m$ (w rejonie powierzchni utwardzonych kostką – dodatkowa powierzchnia skrzętna dla sam. ciężarowych);
- Promienie łuków w planie wyokrąglających skrzyżowanie Łącznika z ul. Przemysłową $R=6m$;
- Ciąg chodnik o szer. 2,0 m, przyległy do jezdni, o spadku 2%;

➤ **Makroniwelacja**

Teren inwestycji pomiędzy drogami przeznaczono do makroniwelacji, przy założeniu 5% spadku, zgodnego z istniejącym pochyleniem; Na połączeniu terenu podlegającego makroniwelacji, a istniejącym poziomem, należy ukształtować skarpy o nachyleniu 1:2.

5. OZNAKOWANIE

5.1 Istniejąca organizacja ruchu.

Istniejące oznakowanie występuje w postaci znaków pionowych:

- znak A-7 „ustęp pierwszeństwa”, znajdujący się na wylocie ul. Strefowej w kierunku ul. Biała Droga;
- znak B-33 „ograniczenie prędkości do 40 km/h”, umieszczony na wlocie ul. Strefowej z ul. Biała Droga;
- znak A-30 „inne niebezpieczeństwo”, umieszczony pod znakiem B-33;
- znak A-11 „nierówna droga” wraz z tabliczką „WYBOJE NA DŁUG. 1 km”, usytuowany przy ul. Strefowej w odległości 50m od skrzyżowania z ul. Biała Droga;
- znaki A-6b oraz A-6c „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną”, umieszczone przy ul. Biała Droga w odległości 150m od skrzyżowania z ul. Strefową.

Szczegółowe zestawienie istniejącego oznakowania pionowego przedstawiono w tablicy 1

5.2 Projektowane oznakowanie

Zaprojektowane oznakowanie przedstawiono na rys. „Plansza organizacji ruchu” w skali 1:500 (rys. O-02).

Oznakowanie pionowe jest zaprojektowane jako:

- likwidację istniejących znaków A-30 oraz A-11 wraz z umieszczoną pod nim tabliczką;
- znaki C-13 „droga dla rowerów” oraz C-13a „koniec drogi dla rowerów” – umieszczone po obydwu końcach przedmiotowego fragmentu ul. Strefowej;

- znak C-16/C-13 „droga dla pieszych i rowerzystów” – umieszczony na początku ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Przemysłowej;
- znaki D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” – umieszczone po obydwu stronach wyznaczonych przejść i przejazdów przy skrzyżowaniach ul. Strefowej z odcinkami P3-P4 (łącnik), P5-P6 (sięgacz) oraz P7-P8;
- znaki D-46 „droga wewnętrzna” oraz D-47 „koniec drogi wewnętrznej” – umieszczone na północnych końcach łącznika i sięgacza (pod znakami D-6b), oraz na południowym końcu łącznika;
- znak D-4a „droga bez przejazdu” – usytuowany na północnym końcu sięgacza nad znakami D-6b i D-46.

Tablice istniejących znaków, które nie są przeznaczone do likwidacji można wykorzystać ponownie jeśli pozwala na to ich stan techniczny. W przeciwnym wypadku wymienić tablice na nowe.

Oznakowanie poziome zaprojektowane jest w obszarze skrzyżowań ul. Strefowej z odcinkami P3-P4 (łącnik), P5-P6 (sięgacz) oraz P7-P8, w postaci przejazdów rowerowych oraz przejść dla pieszych.

Oznakowanie poziome jezdni należy wykonać jako grubowarstwowe gładkie.

Szczegółowe zestawienie projektowanego oznakowania pionowego przedstawiono w tablicy 2, oznakowania poziomego w tablicy 3.

Tablica 1. Zestawienie istniejących znaków pionowych.

| Zestawienie oznakowania pionowego | | |
|--|---------------------------|---------------------|
| Kategoria znaku | Nazwa | Ilość [szt.] |
| Ostrzegawcze | A-6b | 1 |
| | A-6c | 1 |
| | A-7 | 1 |
| | A-11 | 1 (do likwidacji) |
| | A-30 | 1 (do likwidacji) |
| Zakazu | B-33 „40 km/h” | 1 |
| Tabliczki | „WYBOJE NA DŁUG. 1 km” | 1 (do likwidacji) |
| Σ | | 7 |

Tablica 2. Zestawienie projektowanych znaków pionowych.

| Zestawienie oznakowania pionowego | | |
|--|--------------|---------------------|
| Kategoria znaku | Nazwa | Ilość [szt.] |
| Nakazu | C-13 | 2 |
| | C-13a | 2 |
| | C-16/C-13 | 1 |
| Informacyjne | D-4a | 1 |
| | D-6b | 6 |
| | D-46 | 3 |
| | D-47 | 3 |
| Σ | | 18 |

Tablica 3. Zestawienie projektowanych znaków poziomych.

| Zestawienie oznakowania poziomego | | |
|--|--------------|----------------------------|
| Kategoria znaku | Nazwa | Pow. malowania [m2] |
| Powierzchnie | P-10 | 41,0 |
| | P-11 | 13,5 |
| Σ | | 54,50 |

5.3 Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzenie przedmiotowej stałej organizacji ruchu po zakończeniu robót związanych z realizacją inwestycji tj. do końca roku 2019.

Opracowała:
mgr inż. Emilia Foks