

Egz.

TEMAT:

**„Przebudowa ulicy Leszczynowej i ciągów pieszo – jezdnych
w miejscowości Solniczki wraz z niezbędną infrastrukturą
techniczną, budowa kanalizacji deszczowej, budowa oświetlenia
ulicznego, wraz z przebudową istniejącej infrastruktury na terenie
gminy Juchnowiec Kościelny, powiat białostocki,
województwo podlaskie”**

STADIUM: STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

ADRES: droga gminna klasy D – ul. Leszczynowa
Solniczki, gm. Juchnowiec Kościelny, pow. białostocki, woj. podlaskie

INWESTOR: GMINA JUCHNOWIEC KOŚCIELNY

ul. Lipowa 10
16-061 Juchnowiec Kościelny



projektant: mgr inż. Adam Kalinowski

PDL/0036/POOD/09

uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa	1
2. Spis zawartości opracowania	2
3. Karta uzgodnień	3
4. Opis techniczny	4

II. Część rysunkowa

5. Rys. nr 1. Plan orientacyjny, skala 1:5000	8
6. Rys. nr 2. Stała Organizacja Ruchu, skala 1:500	9

do projektu stałej organizacji ruchu na ulicy Leszczynowej w miejscowości Solniczki

Za zgodność z oryginałem
mgr inż. A. Kalinowski

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu na ulicy Leszczynowej w miejscowości Solniczki

1. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- podkład geodezyjny w skali 1:500,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego,
- Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 03.07.2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania,
- Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 23.09. 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- wizje lokalne w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu opracowanej w ramach projektu przebudowy ulicy Leszczynowej oraz ciągów pieszo-jezdnych o sumarycznej długości odcinków ok. 312m w Solniczkach na terenie gminy Juchnowiec Kościelny, powiat białostocki, województwo podlaskie.

Zakres opracowania obejmuje wprowadzenie stałej organizacji ruchu na przebudowywanej ulicy.

3. Stan istniejący zagospodarowania terenu

3.1. Zagospodarowanie terenu

Ulica Leszczynowa ma status drogi gminnej klasy D. Teren, na którym usytuowana jest droga jest terenem zabudowanym i charakteryzuje go zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ulica Leszczynowa posiada nawierzchnię gruntową szerokości 4,0m bez wydzielonych ciągów dla ruchu pieszego. Stan nawierzchni jest średni, nawierzchnia posiada deformacje w profilu podłużnym i poprzecznym, liczne zadołowania, wyboje i nierówności.

Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na teren przylegający do pasa drogowego.

W pasie drogowym objętym inwestycją znajduje się następująca infrastruktura techniczna: napowietrzne i doziemne linie energetyczne, oświetlenie uliczne, doziemne linie teletechniczne, kanalizacja sanitarna, wodociąg, gazociąg. Ulica Leszczynowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 1484B (ulica Białostocka).

3.2. Natężenie ruchu

Natężenie ruchu na przedmiotowej ulicy jest niewielkie i prawie w całości stanowi dojazd mieszkańców do własnych posesji.

3.3. Oznakowanie istniejące

Na ulicy Leszczynowej nie występuje oznakowanie pionowe i poziome.

4. Projektowane rozwiązania drogowe

4.1. Ulica w planie

Początek projektowanej przebudowy ulicy Leszczynowej i ciągów pieszo – jezdnych dowiązано do istniejącego bitumicznego wlotu z drogą powiatową nr 1484B (ul. Białostocka). Oś ulicy i ciągów mają sumaryczną długość ok. 312m i składa się z odcinków prostych. Projektowany przekrój normalny ulicy to jezdnia szerokości 5,0m ograniczona obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30cm wyniesionym na wys. 12cm, natomiast ciągów pieszo jezdnych jezdnia szerokości 4,5m ograniczona obustronnie krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22cm wyniesionym na wys. 4cm . Przekrój nawierzchni ulicy Leszczynowej zaprojektowano jako daszkowy o spadku poprzecznym równym 2%, natomiast dla ciągów przekrój jezdni zaprojektowano jako jednostronny o spadku poprzecznym równym 2% . Za krawężnikiem

zaprojektowano chodniki dla pieszych o szerokości 2,0m z betonowej kostki brukowej gr. 8cm ograniczone obrzeżem betonowym 6x20cm.

4.2. Rozwiązania wysokościowe

Na całości opracowania przewiduje się utrzymanie istniejących rzędnych nawierzchni z uwagi na konieczność dostosowania się do wlotu drogi powiatowej nr 1484B, zjazdów i ogrodzeń. Przewiduje się także korekty drogi w profilu podłużnym celem zapewnienia normatywnych spadków podłużnych jak również promieni łuków pionowych wypukłych i wklęsłych. Ukształtowanie wysokościowe projektowanej ulicy dostosowano do stanu istniejącego uwzględniając uzbrojenie podziemne oraz zjazdy na posesje. Początek trasy dowiązano do istniejącej drogi powiatowej nr 1484B – ul. Białostocka. Niweletę opracowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego.

4.3. Przekrój normalny

Projektowany przekrój normalny ulicy to jezdnia szerokości 5,0m ograniczona obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30cm wyniesionym na wys. 12cm, natomiast ciągów pieszo jezdnych jezdni szerokości 4,5m ograniczona obustronnie krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22cm wyniesionym na wys. 4cm. Przekrój nawierzchni ulicy Leszczynowej zaprojektowano jako daszkowy o spadku poprzecznym równym 2%, natomiast dla ciągów przekrój jezdni zaprojektowano jako jednostronny o spadku poprzecznym równym 2%. Za krawężnikiem zaprojektowano chodniki dla pieszych o szerokości 2,0m z betonowej kostki brukowej gr. 8cm ograniczone obrzeżem betonowym 6x20cm. Za obrzeżem / krawężnikiem najazdowym zaprojektowano pobocza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie szerokości 0,5 – 0,75 m o spadku poprzecznym 8%.

Parametry ulicy Leszczynowej:

- klasa drogi – D dojazdowa,
- kategoria ruchu KR 1,
- ilość pasów ruchu – 2,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek jezdni – 2,0 %.

Szczegółowe informacje określające parametry korpusu drogowego zostały zamieszczone na rysunku Przekroje normalne w części rysunkowej projektu.

4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych ulicę Leszczynową można zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej. Grupę nośności podłoża, wg badań geotechnicznych, zaliczono do **G1 i G4**.

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

A. konstrukcja jezdni ulicy Sezamkowej:

- | | |
|--|--------|
| – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej | - 8cm |
| – podsypka cementowo – piaskowa | - 4cm |
| – podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0-31,5mm | - 20cm |
| – wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym | - 15cm |

B. zjazdy indywidualne z kostki brukowej betonowej:

- | | |
|---|--------|
| – betonowa kostka brukowa | - 8cm |
| – podsypka cementowo - piaskowa | - 4cm |
| – podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0-31,5mm | - 20cm |

- wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym - 10cm

C. chodnik z kostki brukowej betonowej:

- betonowa kostka brukowa - 8cm
- podsypka cementowo - piaskowa - 4cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0-31,5mm - 15cm
- wzmocnienie podłoża gruntowego kruszywem stab. spoiwem hydraulicznym - 10cm

Projektowaną nawierzchnię ulicy należy ująć obustronnie w krawężnik betonowy 15x30cm ustawionym na ławie betonowej z oporem. Krawężniki należy ustawić ze światłem 12cm. Ławy betonowe należy wykonać z betonu klasy C16/20 (B20). Dodatkowo nawierzchnię chodnika należy ograniczyć obrzeżem betonowym 6x20cm posadowionym na podsypce piaskowej grubości 5cm.

5. Projektowana organizacja ruchu

Zakres oraz całość oznakowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na Rys. nr 2. Włoty skrzyżowania ulicy Leszczykowej z drogą powiatową nr 1484B (ul. Białostocka) oznakowano znakiem **A-7**. Dodatkowo z uwagi na to, że projektowana ulica jest „ślepa” ustawiono znak **D-4a**.

Wykaz znaków **projektowanych** pionowych:

<i>Symbol znaku</i>	<i>Ilość [szt.]</i>
A-7	1
D-4a	1
SUMA	2
SŁUPKI	2

Znaki pionowe należy zastosować z grupy średniej w II-giej klasie odblaskowości.

Oznakowanie pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.

6. Termin realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu

Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych. Przewidywany termin III kwartał 2019 r.

Opracował:
mgr inż. Adam Kalinowski