

## **OPIS TECHNICZNY**

### **Do projektu stałej organizacji ruchu ulicy Grodzieńskiej i Granicznej w m. Kuźnica**

#### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- podkład geodezyjny
- 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
- wizja lokalna w terenie,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

#### **2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu opracowanej w ramach projektu przebudowy ulicy Grodzieńskiej i Granicznej w m. Kuźnica – droga gminna.

Zakres opracowania obejmuje wprowadzenie stałej organizacji ruchu na przebudowywanych ulicach:

- Grodzieńskiej
- Granicznej

#### **3. STAN ISTNIEJĄCY**

##### **3.1. Zagospodarowanie terenu**

Ulice przewidziane do remontu stanowią kompleks ulic położonych po prawej stronie drogi krajowej nr. 19 (patrząc w kierunku Kuźnica – Białystok) w miejscowości Kuźnica. Obie ulice mają status drogi gminnej i przebiegają w terenie zabudowanym. Teren, przez który przebiegają ulice charakteryzuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i handlowo - usługowa.

Ulica Grodzieńska posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 7,0m i żwirowe pobocza o szerokości 1,0m. Stan nawierzchni jest zły, nawierzchnia posiada deformacje w profilu podłużnym i poprzecznym, liczne zadołowania, koleiny, wyboje i nierówności.

Ulica Graniczna posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6,0m, jednostronny chodnik o szerokości 2,0m oraz pobocze żwirowe o szerokości 1,5m. Ulica stanowi ważne połączenie o znaczeniu międzynarodowym gdyż jest jedynym dojazdem do przejścia granicznego w chwili gdy nastąpi blokada drogi krajowej Nr. 19 co już wielokrotnie miało miejsce. 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 istniejącym pasie drogowym znajduje się następująca infrastruktura techniczna:

- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja deszczowa
- napowietrzna linia energetyczna,
- napowietrzna linia oświetleniowa,
- doziemna linia telekomunikacyjna.

### **3.2. Oznakowanie istniejące**

Na ulicy Granicznej oznakowanie poziome jest w stanie złym. Oznakowanie pionowe nie spełnia wymagań odblaskowości.

Na ulicy Grodzieńskiej brak jest istniejącego oznakowania poziomego. Oznakowanie pionowe jest w stanie złym. Część znaków nie spełnia wymagań odblaskowości.

## **4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Dla ulic przewidzianych do przebudowy przyjęto następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi: L
- kategoria ruchu: KR 2
- prędkość projektowa: 30 km/h.

### Ulica Grodzieńska

Początek przebudowywanej ulicy dowiązано do istniejącego skrzyżowania zaś koniec na wysokości działki nr 1000. Oś składa się z odcinka prostego oraz łuku. Projektowany przekrój to jezdnia szerokości 6,0m z zatoką autobusową o szerokości 3,0m, plac postojowy o szerokości 3,0m oraz obustronne chodniki o szerokości 1,5m. Jezdnia

zostanie ograniczona obustronnie krawężnikiem betonowym o wym. 20x30cm. Place postojowe oraz parkingi zostaną obramowane krawężnikiem betonowym o wym. 15x30cm i utwardzone kostką brukową betonową.

### Ulica Graniczna

Początek przebudowywanej ulicy i koniec dowiązано do stanu istniejącego. Jezdnia składa się z odcinka prostego. Projektowany przekrój to jezdnia o szerokości 6,0m obramowany obustronnie krawężnikiem betonowym 20x30cm. Place postojowe oraz parkingi zostaną obramowane krawężnikiem betonowym o wym. 15x30cm i utwardzone kostką brukową betonową. Droga posiada jednostronny chodnik o szerokości 2,0m zlokalizowany przy krawędzi jezdni od strony południowej. W celu poprawy bezpieczeństwa zaprojektowano chodnik szerokości 1,5m odsunięty od krawędzi jezdni drogi od strony północnej.

Obie jezdnie będą posiadały przekrój daszkowy. Istniejące skrzyżowania pozostawiono w obecnych lokalizacjach. Zaprojektowano poprawę parametrów geometrycznych na skrzyżowaniach poprzez zwiększenie promieni wyokrąglających krawędzi jezdni i korektę kątów włączeń. W obszarze skrzyżowania zaprojektowano nawierzchnię utwardzoną z betonowej kostki brukowej odgradzoną od jezdni zieleńcem oraz barierą łańcuchową.

## **5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

Zakres oraz całość oznakowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na Rys. nr 2.

Na projektowanej ulicy Grodzieńskiej brak jest istniejącego oznakowania poziomego. Istniejące oznakowanie pionowe nie spełnia wymagań odbłaskowości.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz określenia i uporządkowania zasad ruchu na skrzyżowaniach zaprojektowano ulicę Grodzieńską jako drogę podporządkowaną i oznakowano znakiem pionowym A-7 i T-6 oraz linią poziomą P-13. Krzyżująca się z nią ulica Graniczna jest ulicą z pierwszeństwem przejazdu. Zaprojektowano również przejście dla pieszych oznakowane przy użyciu znaków pionowych D-6 oraz poziomych P-10. W rejonie przejścia zastosowano linię P-4. Oznakowano zatokę autobusową znakiem D-15. Wyjazd z utwardzonego placu w obszarze skrzyżowania oznaczono znakiem C-2.

Na projektowanej ulicy Granicznej zaprojektowano wymianę oznakowania pionowego D-1, D-6 i T-6, oraz wprowadzono oznakowanie poziome w postaci linii P-4 dł. 20m i linii przejścia dla pieszych P-10.

### **Wykaz znaków projektowanych pionowych:**

<b>Symbol znaku</b>	<b>Ilość (szt.)</b>
<b>A-7</b>	<b>1</b>
<b>B-34</b>	<b>1</b>
<b>C-2</b>	<b>1</b>
<b>D-1</b>	<b>1</b>
<b>D-6</b>	<b>4</b>
<b>D-15</b>	<b>1</b>
<b>T-6</b>	<b>2</b>
<b>Tabliczka z tekstem</b>	<b>1</b>

Należy zastosować znaki z grupy średniej o drugiej klasie odbłaskowości.

**Wykaz znaków projektowanych poziomych:**

<b>Symbol znaku</b>	<b>Ilość (m<sup>2</sup>)</b>
<b>P-4</b>	<b>24</b>
<b>P-10</b>	<b>18</b>
<b>P-13</b>	<b>1</b>

Oznakowanie poziome wykonać jako cienkowarstwowe.

**6. TERMIN REALIZACJI INWESTYCJI I WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU**

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest 2016 r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

**Opracował:**

Klebus Łukasz