

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy ulicy M. Reja w Hajnówce - w pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 685 (ul. Piłsudskiego) i drogi wojewódzkiej nr 689 (ul. 3 Maja).

Zakresem opracowania objęto:

- odcinek ul. Reja od km 0+000 do km 0+008 o długości 8,0 m (włączenie do ul. Piłsudskiego - droga wojewódzka nr 685)
- odcinek ul. Reja od km 0+445 do km 0+448 o długości 3,0 m (włączenie do ul. 3 Maja – droga wojewódzka nr 689)

2. Podstawa opracowania projektu

- Umowa z Inwestorem,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 zaktualizowana do celów projektowych,
- Inwentaryzacja sytuacyjno-wysokościowa w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2003 Nr 177 poz. 1729),
- 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. z 2003 Nr 220 poz. 2181).

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Ulica Reja stanowi połączenie ul. Piłsudskiego (dr. wojewódzka Nr 685) z ul. 3 Maja (dr. wojewódzka Nr 689) w Hajnówce.

Ulica klasy L – lokalna. Po stronie lewej występuje osiedle mieszkaniowe budownictwa wielorodzinnego wraz z Zespołem Szkół Ogólnokształcących na początku opracowania i cmentarzem na końcu projektowanej trasy. Po stronie prawej – osiedle mieszkaniowe budownictwa wielorodzinnego wraz z Przedszkolem nr 5 na początku opracowania oraz Cerkwią w rejonie końca projektowanej trasy.

Szerokość jezdni bitumicznej ulicy jest zmienna i wynosi 9,0-9,2 m z obustronnymi chodnikami dla pieszych o zmiennej szerokości od 1,5 m do 4,0 m. Na ulicy Reja zarówno po stronie prawej i lewej zlokalizowane są stanowiska do parkowania prostopadłego oraz zatoki autobusowe.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Geometria

Początek trasy pierwszego odcinka ul. Reja założono na krawędzi ul. Piłsudskiego (dr. wojewódzka nr 685) w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+008 na granicy pasa drogowego ul. Piłsudskiego. Początek trasy drugiego odcinka ul. Reja założono na granicy pasa drogowego ul. 3 Maja w km 0+445, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+448 na krawędzi ul. 3 Maja (dr. wojewódzka nr 689). Oś ulicy zaprojektowano zasadniczo jak w stanie istniejącym.

W planie przewidziano jezdnię jednoprzestrzenną o zmiennej szerokości:

- 7,0 m od km 0+000 do km 0+008

- 8,4 m od km 0+445 do km 0+448.

Nawierzchnię należy obramować krawężnikiem betonowym 20 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym do wysokości 12 cm ponad nawierzchnię.

Skrzyżowania

Włączenie ul. Reja do ul. Piłsudskiego zaprojektowano jak w stanie istniejącym w postaci skrzyżowania zwykłego trójwłotowego. Przecinające się krawędzie obu ulic wyokrąglono łukami o promieniach $R=10,0$ m.

Włączenie ul. Reja do ul. 3 Maja zaprojektowano jak w stanie istniejącym w postaci skrzyżowania zwykłego trójwłotowego. Przecinające się krawędzie obu ulic wyokrąglono łukami o promieniach $R=10,0$ m.

Chodniki dla pieszych

Po obu stronach ul. Reja przewidziano wykonanie chodników dla pieszych:

1) strona lewa:

- o zmiennej szerokości 1,5-2,25 m,

2) strona prawa:

- o zmiennej szerokości 1,5-3,7 m,

Na wszystkich przejściach dla pieszych krawężniki należy obniżyć do wysokości 2 cm ponad nawierzchnię.

Ścieżka rowerowa:

Na całej długości ulicy Reja przewidziano wykonanie ścieżki rowerowej po stronie lewej o szerokości 2,0 m.

W rejonie skrzyżowania ul. Reja z ul. Piłsudskiego ścieżkę rowerową poprowadzono w dowiązaniu do staniu istniejącego wzdłuż ul. Piłsudskiego.

Opór dla nawierzchni stanowić będzie obrzeże betonowe 30 x 8 cm obniżone do wysokości nawierzchni.

Zjazdy:

Zjazdy publiczne należy wykonać o zmiennej szerokości 3,5 - 6,0 m. Krawędź jezdni z krawędzią zjazdu należy wyokrąglić łukami o promieniach $R=5,0$ m i $R=6,0$ m.

Zatoki autobusowe

Zatoki autobusowe zlokalizowano:

- w km 0+123,50(str. lewa)

- w km 0+207 (str. prawa)

Zatoki posiadają szerokość 3,0 m, długość peronu postojowego 20,0 m, skos wjazdowy o wartości 1:8, wyjazdowy 1:4. Załamania krawędzi należy wyokrąglić łukami kołowymi o promieniach $R=30,0$ m. Opór boczny zatok stanowić będzie opornik betonowy 20 x 30 cm wyniesiony 12 cm ponad nawierzchnię, między jezdnią ulicy Reja a nawierzchnią zatok opór stanowi opornik betonowy 12 x 25 cm.

Miejsca postojowe

Miejsca postojowe do parkowania prostopadłego należy wykonać o wymiarach: 2,5 x 5,0 m, dla niepełnosprawnych 3,6 x 5,0 m, obramowanie od strony jezdni krawężnikiem najazdowym 15 x 22 cm obniżonym do wysokości $h=3$ cm.

Miejsca postojowe do parkowania równoległego należy wykonać o wymiarach: 2,5 x 5,0 m, obramowanie od strony jezdni krawężnikiem najazdowym 15 x 22 cm obniżonym do wysokości $h=3$ cm.

Łączna liczba projektowanych miejsc postojowych wynosi 16 szt. do parkowania równoległego oraz 78 szt. do parkowania prostopadłego w tym 4 szt. dla niepełnosprawnych.

5. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

5.1. Oznakowanie poziome

W rejonie skrzyżowania z ul. Piłsudskiego oraz ulicy 3 Maja w osi ul. Reja należy wymalować linię podwójną ciągłą **P-4**. Na wlotach podporządkowanych przewidziano wymalowanie linii bezwzględnego zatrzymania **P-12** oraz linię krawędziową przerywaną **P-7c**.

Przejścia dla pieszych wykonać w postaci linii **P-10**, przejazd dla rowerzystów wykonać w postaci linii **P-11**. Przed przejściami należy namalować w osi jezdni linię podwójną **P-4** oraz linie warunkowego zatrzymania się złożoną z prostokątów **P-14**.

5.2. Oznakowanie pionowe

Na wlotach podporządkowanych przewidziano ustawienie znaku **STOP B-20**.

Przy przejściach dla pieszych ustawiono znaki informacyjne **D-6** oraz **D-6b**.

Dodatkowo w rejonie szkoły zastosowano znaki **A-17** oraz **D-6** z tabliczką **T-27**.

Zaprojektowano ustawienie znaku **B-33** w nowej lokalizacji, znak istniejący B-33 przewidziano do likwidacji jako kolidujący z nowymi rozwiązaniami projektowymi.

5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W rejonie skrzyżowania z ulicą Piłsudskiego zaprojektowano ustawienie barier ochronnych z rur stalowych typu olsztyńskiego.

6. Uwagi końcowe

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „małe” z tarczami pokrytymi folią odblaskową 1 typu.

W części rysunkowej obszar podlegający zatwierdzeniu przez Marszałka Województwa Podlaskiego obwiedziono linią koloru czerwonego, znaki projektowane

podlegające zatwierdzeniu oznaczono gwiazdką, istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej, a znaki istniejące przeznaczone do likwidacji przekreślono.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – po zrealizowaniu inwestycji - III-IV kwartał 2018 r.

Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729) jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadomi organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.