

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy ulicy M. Reja w Hajnówce od km 0+008 do km 0+445.

Zakresem opracowania objęto odcinek ul. Reja o długości 437,0 m.

### **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 ul. Reja założono na granicy pasa drogowego ul. Piłsudskiego (dr. wojewódzka nr 685) w km 0+008, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+445 na granicy pasa drogowego 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+008 do km 0+319
- 6,0 m -8,4 m od km 0+319 do km 0+445.

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 osi jezdni ulicy Reja zastosowano linię przerywaną **P-1b**. W rejonie skrzyżowania z ul. Piłsudskiego oraz ulicy 3 Maja w osi drogi należy wymalować linię podwójną ciągłą **P-4**.

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

W celu oznaczenia ścieżki rowerowej należy zastosować symbole **P-23** oraz **P-11** - przejazd dla rowerzystów, w osi ścieżki należy zastosować linię przerywaną **P-1d**. Miejsca postojowe dla niepełnosprawnych oznaczono symbolem **P-24**.

### **5.2. Oznakowanie pionowe**

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

Krańce ciągu pieszo-rowerowego oznakowano znakami nakazu **C-13/16** i **C-13a/16a**, natomiast krańce ścieżki rowerowej oznakowano znakami **C-13**, **C-13a**.

Przy projektowanych zatokach autobusowych ustawiono znaki informacyjne **D-15**.

Miejsca postojowe dla osoby niepełnosprawnej oznaczono za pomocą znaków **D-18a** i **T-29**.

### **5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

W rejonie wejścia do przedszkola oraz 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.*