

OBIEKT:**Przebudowa drogi gminnej nr 106675B
w miejscowości Czaczki Wielkie****LOKALIZACJA:**

Czaczki Wielkie, gm. Turośń Kościelna

INWESTOR:**Gmina Turośń Kościelna**
ul. Białostocka 5
18-106 Turośń Kościelna**STADIUM:****PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU****ZESPÓŁ AUTORSKI:**

BRANŻA DROGOWA:

PROJEKTOWAŁ:**mgr inż. Piotr Jakubecki**
uprawnienia do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej
PDL/0037/POOD/10

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

Strona tytułowa

Spis zawartości opracowania

Opis techniczny

II. Część rysunkowa

Rys. nr 0 – Plan orientacyjny; skala 1:17000

Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny- skala 1:500

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa z Inwestorem,
- aktualny podkład geodezyjny w skali 1:500,
- uzgodnienia z Inwestorem,
- inwentaryzacja istniejących urządzeń drogowych,
- obowiązujące przepisy, normy i wytyczne m.in.:
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.Nr 177 z dnia 14.10.2003 r.);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 z dnia 12.10.2002 r.);
- Załączniki 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu drogi gminnej nr 106675B w m. Czaczki Wielkie, gmina Turośń Kościelna.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie białostockim, na terenie gminy Turośń Kościelna. Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi gminnej 106675B w miejscowości Czaczki Wielkie, na długości około 775m, łączącej drogę powiatową nr 1504B z drogą powiatową 1507B. Droga gminna usytuowana jest w terenie zabudowanym i przebiega przez grunty charakteryzujące się luźną zabudową siedliskową oraz tereny rolnicze.

W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię brukową i żwirową, której stan jest zły. Jednia brukowa posiada liczne zadołowania, w której w wyniku opadów atmosferycznych powstają zastoiska wody. Szerokość jezdni brukowej wynosi około 3,5-4,5m. Odwodnienie drogi jest zapewnione poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do istniejących rowów przydrożnych bądź na przyległy teren. Naturalnym odbiornikiem wód opadowych jest rzeka Kowalówka, na której w ciągu drogi gminnej zlokalizowany jest przepust. Projekt przebudowy przepustu stanowi odrębne opracowanie.

Początek przebudowywanej drogi powiatowej jest w dowiązaniu do drogi powiatowej 1504B, po zewnętrznej stronie łuku drogi powiatowej.

Koniec odcinka drogi powiatowej zlokalizowany jest w km 0+774,99 w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową 1507B.

Na obszarze inwestycji występują następujące urządzenia infrastruktury:

- sieci energetyczne,
- sieci telekomunikacyjne,
- sieci wodociągowe.

4. STAN PROJEKTOWANY

Podstawowe parametry drogi gminnej

- Klasa techniczna drogi – D
- Prędkość projektowa – $V_p=30$ km/h
- Przekrój poprzeczny – 1x2
- Szerokość pasa ruchu – 2,50 m
- Szerokość poboczy – 1,0 m
- Kategoria ruchu – KR 1

Droga w planie

Droga gminna zlokalizowana została w istniejących liniach rozgraniczających, których szerokość wynosi ok. 8,5-14,0 m. Oś o długości 774,99m składa się z odcinków prostych i łuków kołowych. W załamania trasy wpisano łuki o promieniach od 30,0m do 1000,0m.

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0m o nawierzchni bitumicznej. W miejscach łuków poziomych zaprojektowane wykonanie miejscowych poszerzeń nawierzchni jezdni. Na całej długości przewidziano wykonanie obustronnych poboczy gruntowych o szerokości 1,0 m.

W ciągu drogi powiatowej projektuje się wykonanie zjazdów zapewniając dojazd do każdej posesji. Szerokość zjazdów wynosi 4,0m a w przypadku zjazdów publicznych została dostosowana do potrzeb ruchowych i gabarytów pojazdów miarodajnych użytkujących zjazdy. Zjazdy poza procedurą zgłoszenia robót.

W celu dowiązania się wysokościowego do istniejącego terenu przewidziano wykonanie skarp o nachyleniu 1:1,5 lub 1:1,0. Powierzchnie skarp należy wzmocnić poprzez założenie zieleńców (za humusowanie i posianie trawy).

Droga w przekroju podłużnym

Niweletę drogi dowiązano do istniejącej jezdni drogi powiatowej na początku i końcu opracowania. W przeważającej większości planuje się zachowanie istniejącego poziomu drogi powiatowej. Spadki podłużne wahają się w granicach 0,30 ÷ 1,70 %. Łuki pionowe zaprojektowano w granicach 300 – 6000 m. Na załamaniach nie przekraczających 1% łuków pionowych nie wpisywano.

W celu dowiązania się wysokościowego do istniejącego terenu, przewidziano wykonanie skarp o nachyleniu 1:1,5. Powierzchnie skarp należy wzmocnić poprzez założenie zieleńców (za humusowanie i posianie trawy).

Przekroje normalne

Jezdnie o szerokości 5,0 m ze spadkiem daszkowym 2%. Obustronne pobocza gruntowe o szerokości 1,00 m ze spadkiem 6% w kierunku od jezdni drogi gminnej.

Na odcinku drogi gminnej w rejonie włączenia do drogi powiatowej nr 1507B zastosowano spadek nawierzchni jezdni drogi gminnej jednostronny, w celu poprawy odwodnienia drogi.

Krawężniki i obrzeża

Nawierzchnia jezdni nie jest ograniczona krawężnikami – przekrój szlakowy. Na odcinku projektowanego peronu przy wiacie przystankowej, zastosowano krawężnik betonowy 15x30 cm ustawiony ze światłem 10cm. Na pozostałym odcinku spadku jednostronnego nawierzchni drogi, zastosowano krawężnik najazdowy 15x22 cm ustawiony ze światłem 4 cm.

Obrzeża betonowe 8x30 na ławie betonowej C12/15 z oporem projekt przewiduje do obramowania zjazdów.

5. NATĘŻENIE RUCHU

Natężenie ruchu na projektowanej ulicy jest niewielkie i związane głównie z obsługą przyległych posesji. W większości są to pojazdy osobowe z niewielkim odsetkiem pojazdów ciężarowych (pojazdy służb komunalnych obsługujących proj. ulice).

Nie należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu wraz z budową ulic ponieważ w dalszym ciągu będzie to niewielki ruch związany z obsługą zabudowy jednorodzinnej.

6. ORGANIZACJA RUCHU

Zakres opracowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na rys. nr 1.

Oznakowanie pionowe

Zakres projektowanego oznakowania pionowego obejmuje:

- oznakowanie skrzyżowań;

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków pionowych:

- znaki pionowe istniejące pokazano jako czarno-białe oraz podano oznaczenia wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki pionowe projektowane pokazano poprzez ich podkolorowanie oraz podanie oznaczeń wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,

*Znaki pionowe należy zastosować z grupy znaków średnich w II klasie odbłaskowości.
Oznakowanie pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.*

Wykaz znaków projektowanych

Symbol znaku	Ilość [szt.]
A-7	3
A-11a	2
B-20	1
B-33	2
B-34	1
D-1	2
D-6	2
T-27	2
T-1	2
E-4	1
T-6a	2
T-6c	1

tablice prowadzące: U-3c, U-3d

słupki prowadzące: U-1a

Oznakowanie poziome

Zakres projektowanego oznakowania poziomego obejmuje:

- oznakowanie skrzyżowań.

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków poziomych:

- znaki poziome projektowane pokazano jako czerwone.

Wykaz poziomych znaków projektowanych na jezdni:

Symbol znaku	Ilość/długość [szt./m]	Uwagi
P-12	13	
P-16	1	

Oznakowanie poziome na jezdni wykonać jako cienkowarstwowe.

Oznakowanie poziome musi spełniać wymagania podane w SST.

7. TERMIN REALIZACJI INWESTYCJI I WPROWADZENIE ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest II kwartał 2019r –IV kwartał 2019r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

ZESPÓŁ AUTORSKI:	
BRANŻA DROGOWA:	
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Piotr Jakubecki uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej PDL/0037/POOD/10