



# Kórnik

 **RG PROJEKT**

Robert Giemza Pracownia Projektowa  
ul. adm. Józefa Unruga 32  
60-480 Poznań  
tel.: 607 66 55 01    rgprojekt@op.pl

OBIEKT:	<b>Rozbudowa ulicy Słonecznej w Dzieńmierowie</b>
KATEGORIA OBIEKTU:	<b>XXV</b>
INWESTOR:	<b>URZĄD MIASTA I GMINY KÓRNIK</b> Plac Niepodległości 1 62-035 Kórnik
UMOWA:	<b>B-FP.272.1.26.2022</b> z dnia 27.04.2022 r.
STADIUM:	<b>Stała organizacja ruchu</b>

ZESPÓŁ AUTORSKI:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
<b>Projektował</b>	mgr inż. R. Giemza	WKP/0254/POOD/08 w spec. drogowej b.o.	

## **SPIS TREŚCI**

1. Przedmiot i zakres opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Stan istniejący
4. Układ projektowany
5. Charakterystyka ruchu na drodze
6. Organizacja ruchu
7. Zestawienie projektowanego oznakowania

### **Część rysunkowa**

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej ulicy Słonecznej polegająca na poszerzeniu nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, skanalizowaniu rowu, budowie chodnika i wykonaniu odwodnienia drogi.

### **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Umowa nr B-FP.272.1.26.20212 z dnia 27.04.2022 r.
- Inwentaryzacja obiektów budowlanych, pomiary geodezyjne
- Aktualna mapa do celów projektowych,
- Opinia geotechniczna - Dokumentacja badań podłoża gruntowego,
- Uzgodnienie WZDW.WU.6501-10/23

### **3. STAN ISTNIEJĄCY**

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania ulica Słoneczna jest drogą wewnętrzną wg MPZP klasy D i ma charakter drogi dojazdowej do posesji.

Istniejący pas drogowy ma szerokość około 8 m z nieregularnymi poszerzeniami i zwężeniami od 7,0 m do 13,0 m.

Istniejąca nawierzchnia ulicy mineralno-asfaltowa. Szerokość jezdni około 3,5 do 4,50 m.

Wzdłuż drogi po północnej stronie znajduje się rów łączący się poprzez przepusty na początku przebudowywanej ulicy i na końcu z rowami melioracyjnymi.

Zjazdy do posesji o nawierzchni z kostki betonowej, gruntowej lub tłuczniowe.

Odwodnienie ulicy powierzchniowe na przyległy teren oraz do rowu.

Na przebudowywanym odcinku, na końcu droga gminna łączy się poprzez skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe z drogą wojewódzką nr 434 klasy GP ulica Dworcową. Nawierzchnia drogi wojewódzkiej mineralno-asfaltowa szerokości około 6,2 m. Wzdłuż DW po zachodniej stronie zlokalizowany jest chodnik o nawierzchni z kostki betonowej szerokości około 2,0 m.

W pasie drogowym zlokalizowana jest liczna, istniejąca infrastruktura podziemna m.in. kanalizacja sanitarna ks200 wraz z przyłączami, gazociąg gn125 wraz z przyłączami oraz nieczynny gazociąg gn125-n, wodociąg wo125 wraz z przyłączami oraz kable teletechniczne, energetyczne wraz z oświetleniem i napowietrzna sieć telekomunikacyjna prowadząca od ul. Dworcowej do posesji nr 2.

### **4. UKŁAD PROJEKTOWANY**

Zakres inwestycji obejmuje poszerzenie jezdni o nawierzchni z betonu asfaltowego.

Istniejąca nawierzchnia mineralno asfaltowa zostanie częściowo sfrezowana i wykorzystana jako podbudowa. Wzdłuż ulicy planuje się budowę chodnika odsuniętego od jezdni lub przy krawędzi jezdni o szerokości od 1,5 do 2 m.

Wykonana także zostanie nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej lub z tłucznia.

Przyjęto następujące parametry ulicy:

- klasa techniczna drogi D,
- prędkość projektowa  $V=30$  km/h,
- jezdnia dwukierunkowa o dwóch pasach ruchu szerokości 2,50 m,
- chodnik przy krawężniku jezdni szerokości 2,00 m ze zwężeniami do 1,5 m, a odsunięty od krawędzi szerokości 1,80 m,
- pobocza o szerokości 0,75 m i pochyleniu 8%,
- niweleta ulicy pozostaje bez większych zmian, na tym samym poziomie lub z niewielkim podniesieniem, pochylenia podłużne od 0,2% do 2,1%,
- pochylenie poprzeczne jednostronne o wartości 2%,
- zjazdy indywidualne o szerokości takiej jak w stanie istniejącym, od 3,00 do 5,0 m,
- sfazowanie krawędzi zjazdu indywidualnego na połączeniu z jezdnią skosem 1,5:1,5, a zjazdu publicznego łukiem o promieniu 5,0 m (krawężnik najazdowy obniżony na krawędzi z jezdnią),
- odwodnienie układu drogowego poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej i do istniejących rowów.

Projektowana nawierzchnia ulicy Słonecznej jak dla ruchu KR-0.

Z uwagi na potrzebę sfrezowania istniejącej nawierzchni na grubości 2-3 cm i odtworzenia warstwy ścieralnej na całej szerokości jezdni przyjęto dwie warstwy mineralno-asfaltowe:

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 3 cm – AC11S,

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 4 cm - AC16W,

Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C 90/3 gr. 20 cm,

Nawierzchnia chodnika z kostki betonowej grubości 8 cm ułożonej na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5 cm.

Podbudowa z mieszanki niezwiązanej gr. 10 cm.

Nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej grubości 8 cm ułożonej na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 3 cm.

Podbudowa pod zjazdem z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C 90/3 gr. 20 cm.

Od strony jezdni zjazd ograniczony krawężnikiem najazdowym 15x22 cm, a od strony posesji oraz z boku opornikiem wtopionym 12x25 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Nawierzchnia zjazdów tłuczniowa gr. 20 cm. Podłoże piaszczyste pod zjazdem należy dogęścić.

Nawierzchnia jezdni przy chodniku ograniczona krawężnikiem ulicznym 15x30 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem lub krawężnikiem najazdowym 15x22 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem. Na pozostałym odcinku brak krawężników.

## 5. Charakterystyka ruchu na drodze

Przebudowywana droga stanowi ulicę dojazdową do osiedla domów w zabudowie jednorodzinnej.

Natężenie ruchu jest niewielkie, gdyż droga obsługuje tylko osiedle. Droga ma połączenie z ulicą Główną lecz ruch tranzytowy jest sporadyczny, a ruch samochodów ciężarowych powyżej 10 t jest zakazany z wyjątkiem pojazdów dopuszczonych.

Po przebudowie ulicy nie przewiduje się zwiększenia ruchu samochodowego. Natężenie ruchu pojazdów będzie nadal małe - do około stu pojazdów na dobę.

## **6. ORGANIZACJA RUCHU**

Planuje się ustanowienie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h poprzez ustawienie tablic B-43 i B-44 na wjeździe i wyjeździe z osiedla od strony ul. Dworcowej i ul. Główniej.

Na skrzyżowaniu z ul. Główną planuje się ustawienie D-52 i D-53 "strefa ruchu". Na krawędzi drogi gminnej wykonano linię P-7a.

Istniejący znak B-5 zgodnie z opinią Starosty Poznańskiego przeniesiono na drogę wewnętrzną. W celu uspokojenia ruchu do 30 km/h zaprojektowano próg zwalniający typu U-16c (trapezowy). W strefie ograniczonej prędkości "30" nie ma potrzeby oznakowywania tego typu progów. Zaplanowano tylko oznakowanie poziome P-25. Przy progu na krawędzi pobocza, ustawiono słupki U-12c.

Skrzyżowanie ul. Słonecznej z drogą wojewódzką nr 434 ulicą Dworcową planuje się pozostawić bez większych zmian. Zastępuje się oznakowanie znakami A-7 na drodze podporządkowanej, oznakowaniem znakami D-52 i D-53 "strefa ruchu". Na krawędzi drogi wojewódzkiej wykonano linię P-7a.

Regulacji i wydłużeniu ulega wygrodenie U-12a pomiędzy chodnikiem i rowem.

Bariera od strony likwidowanego rowu będzie rozebrana.

### Warunki techniczne dla oznakowania

Organizacja ruchu, oznakowanie oraz lokalizacja znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu zgodna z Rozporządzeniem 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 (tekst jednolity zał. do Dz. U. z 2019 r., poz. 2311) oraz zgodna z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 784)

### Oznakowanie poziome

Zaprojektowano oznakowanie cienkowarstwowe o gr. 0,3 – 0,8 mm (mierzone na mokro).

Wymagania minimalne dla stałego oznakowania dróg:

- współczynnik luminacji (widoczność w dzień) -  $\beta$  0,30,
- powierzchniowy współczynnik odbłasku (widzialność w nocy) [ mod/Lux/m<sup>2</sup> ] – 100,
- wskaźnik szorstkości SRT – 45,
- trwałość (według skali LC PC) – 6.

### Znaki pionowe

Zaprojektowano znaki pionowe tylko na ul. Słonecznej w grupie wielkości małej (M).

Folia odblaskowa użyta na lica znaków typu 2.

Sposób ustawienia znaków

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Sposób usytuowania znaków powinien zapewniać jego widoczność podłużną oraz poprzeczną.

**Orientacyjny termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do 2025/11/30 r.**

## **7. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

Oznakowanie pionowe	Ilość sztuk nowych tablic
B-43	2
B-44	2
D-52	2
D-53	2
U-12c	1

Oznakowanie poziome	Długość [m]	Sztuki
P-7a	7	
P-7a	17	
P-25		1

## CZĘŚĆ RYSUNKOWA

### 1. PLAN ORIENTACYJNY

Skala 1:10000

