

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i podstawa opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ulicy Rysiej, Kreciej i Sasankowej w Augustowie wraz z przebudową i budową urządzeń towarzyszącej infrastruktury technicznej.

Dokumentację techniczną opracowano na podstawie:

- zamówienia Inwestora,
- mapy do celów projektowych w skali 1:500,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784 ze zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.).

2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

2.1. Stan istniejącego zagospodarowania terenu

Ul. Rysia

Objęta opracowaniem ulica Rysia składa się z dwóch odcinków, które stanowią ślepe sięgacze od ul. Arnikowej.

W sąsiedztwie pasa drogowego ulicy występuje luźna zabudowa jednorodzinna.

Szerokość drogi w liniach rozgraniczających wynosi: 10,0 m.

Droga posiada nawierzchnię nieutwardzoną gruntową o szerokości 3,7÷5,0 m.

Ul. Krecia

Objęta opracowaniem ulica Krecia składa się z dwóch odcinków, które stanowią ślepe sięgacze od ul. Arnikowej.

W sąsiedztwie pasa drogowego ulicy występuje luźna zabudowa jednorodzinna.

Szerokość drogi w liniach rozgraniczających wynosi: 10,0 m.

Droga posiada nawierzchnię nieutwardzoną gruntową o szerokości 3,8÷6,0 m.

Ul. Sasankowa

Objęta opracowaniem ulica Sasankowa stanowi połączenie ulic: Arnikowej i Zawilcowej.

W sąsiedztwie pasa drogowego ulicy występuje luźna zabudowa jednorodzinna.

Szerokość drogi w liniach rozgraniczających wynosi: 10,0 m.

Droga posiada nawierzchnię nieutwardzoną gruntową o szerokości 3,9÷6,0 m.

2.2. Projektowane zagospodarowanie terenu

Ul. Rysia odc. 1

Początek trasy ul. Rysiej odc. 1 założono w dowiązaniu do granicy pasa drogowego ul. Arnikowej w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+049.43 na wysokości działki o nr ewid. 4001/5.

Oś ulicy poprowadzono symetrycznie względem pasa drogowego i stanowi odcinek prosty.

Zaprojektowano wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami przy krawężniku o szerokości 2,0 m.

Zjazdy indywidualne przewidziano o szerokości 4,0 m ze skosami wjazdowymi o wartości 1:1 na długości 1,5 m.

Ul. Rysia odc. 2

Początek trasy ul. Rysiej odc. 2 założono w dowiązaniu do nieutwardzonego gruntowego wlotu ul. Arnikowej w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+088.98 na wysokości działki o nr ewid. 4007/12.

Oś ulicy poprowadzono symetrycznie względem pasa drogowego i stanowi odcinek prosty.

Zaprojektowano wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami przy krawężniku o szerokości 2,0 m.

Zjazdy indywidualne przewidziano o szerokości 4,0 m ze skosami wjazdowymi o wartości 1:1 na długości 1,5 m.

Ul. Krecia odc. 1

Początek trasy ul. Kreciej odc. 1 założono w dowiązaniu do granicy pasa drogowego ul. Arnikowej w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+056.95 na wysokości działki o nr ewid. 4001/3.

Oś ulicy poprowadzono symetrycznie względem pasa drogowego i stanowi odcinek prosty.

Zaprojektowano wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami przy krawężniku o szerokości 2,0 m.

Zjazdy indywidualne przewidziano o szerokości 4,0 m ze skosami wjazdowymi o wartości 1:1 na długości 1,5 m.

Ul. Krecia odc. 2

Początek trasy ul. Kreciej odc. 2 założono w dowiązaniu do granicy pasa drogowego ul. Arnikowej w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+070.68 na wysokości działki o nr ewid. 3878/5.

Oś ulicy poprowadzono symetrycznie względem pasa drogowego i stanowi odcinek prosty.

Zaprojektowano wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami przy krawężniku o szerokości 2,0 m.

Zjazdy indywidualne przewidziano o szerokości 4,0 m ze skosami wjazdowymi o wartości 1:1 na długości 1,5 m.

Ul. Sasankowa

Początek trasy ul. Sasankowej założono w dowiązaniu do granicy pasa drogowego

ul. Arnikowej w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+154.46 w dowiązaniu do granicy pasa drogowego ul. Zawilcowej.

Oś ulicy poprowadzono symetrycznie względem pasa drogowego. Zaprojektowano 2 załamania osi, które wyokrąglono łukami kołowymi o promieniu $R=12\text{ m}$ i $R=500\text{ m}$.

Zaprojektowano wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami przy krawężniku o szerokości 2,0 m.

Zjazdy indywidualne przewidziano o szerokości 4,0 m ze skosami wjazdowymi o wartości 1:1 na długości 1,5 m.

3. Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu

3.1. Oznakowanie pionowe

Do oznakowania pionowego użyć znaków drogowych pionowych z grupy wielkości „średnie” z zastosowaniem folii odblaskowej typu 2, rozmieszczając je zgodnie z rys. nr 2.1 i 2.2 i zasadami określonymi w “Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych” z 2019 r.

Należy zwrócić szczególną uwagę, aby wszystkie znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię.

Projekt przewiduje ustawienie następujących znaków pionowych:

A-7 „ustąpienie pierwszeństwa”

B-20 „stop”

D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu”

D-4a „droga bez przejazdu”

3.2. Oznakowanie poziome

Projekt nie przewiduje zastosowania znaków poziomych.

4. Uwagi końcowe

W części rysunkowej znaki projektowane pokazano w wersji kolorowej, istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej.

Znaki pionowe lokalizować tak, aby nie utrudniały one wykonywania czynności utrzymaniowych.

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.

Tab. 1 – Wykaz projektowanego oznakowania

Projektowane znaki pionowe	
Symbol	Ilość [szt.]
A-7	4
B-20	1
D-1	6
D-4a	4

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu
31.12.2022 r.