

S P I S T R E Ś C I

I. Opis techniczny

1. Podstawa opracowania
2. Zakres opracowania
3. Stan istniejący pasa drogowego
4. Organizacja ruchu drogowego
5. Wykaz oznakowania pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu

II. Część graficzna

1. Plan orientacyjny w skali 1:10 000
2. Projekt stałej organizacji ruchu – Rozbudowa drogi gminnej
Augustów – Żarnowo Drugie w skali 1:500 – Rys. nr 1÷3

O P I S T E C H N I C Z N Y

1. Podstawa opracowania

- 1) Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- 2) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602) z późniejszymi zmianami
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem – Dz. U. 2017 poz. 784
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów na drogach oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami
- 5) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. z 2019 r. poz. 454 z późniejszymi zmianami
- 6) Wizja w terenie oraz pomiary inwentaryzacyjne.

2. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej Augustów – Żarnowo Drugie, w związku z realizacją inwestycji drogowej od skrzyżowania z ul. Rajgrodzką do końca terenu administracyjnego Gminy Miasto Augustów.

3. Stan istniejący pasa drogowego - Informacje ogólne

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 1 841,60 m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej.

W ciągu drogi zlokalizowany jest wiadukt nad drogą krajową nr 8, położony na działkach będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na wiadukcie wykonana jest jezdnia bitumiczna o szerokości 5,0m; do której zostaną połączone projektowane odcinki jezdni. Droga w obszarze opracowania posiada obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,40 ÷ 4,80 m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączone bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni. W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów oraz drenaży.

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu droga gminna posiada istniejące oznakowanie pionowe oraz poziome jezdni w obszarze skrzyżowania z ulicą Rajgrodzką. Ponadto, istniejące oznakowanie pionowe występuje na odcinku istniejącego wiaduktu drogowego nad DK będącego w zarządzie GDDKiA w Białymstoku, oddział Augustów.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zgodnie z założeniami inwestycji na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 5,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 1,00 do 1,50 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Utwardzona nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-bitumicznej, dostosowanej do obciążeń dla kategorii ruchu KR2. Skarpy korpusu należy wykonać o pochyleniu 1:1,5 lub o pochyleniu dowiązanym do istniejących warunków terenowych.

Przebieg osi projektowanej w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Uwzględniając zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonano niezbędnych korekt przebiegu trasy w terenie, poprzez wpisanie regularnych łuków poziomych i zastosowanie przechyłek. Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Zjazdy należy wykonać o nawierzchni utwardzonej dwuwarstwowej z mieszanki mineralno-asfaltowej. Projektowane zjazdy indywidualne i publiczne zostaną wykonane do granicy pasa drogowego, bądź do istniejących ogrodzeń, przy zachowanym max. spadku podłużnym pochylni nie przekraczającym 5%.

5. Organizacja ruchu

Celem opracowania niniejszego „Projektu stałej organizacji ruchu” jest zapewnienie prawidłowego oznakowania pionowego i poziomego drogi gminnej po przebudowie nawierzchni oraz uporządkowanie ruchu samochodowego, rowerowego oraz pieszego po wykonanej rozbudowie drogi.

Oznakowanie pionowe zaprojektowano w oparciu o „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów na drogach oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami).

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy dokonać demontażu istniejącego oznakowania pionowego i przekazać do Zarządcy drogi.

Zaprojektowane znaki drogowe pionowe powinny być ustawione w odległości min. 0,50 m od krawędzi pobocza, zaś tarcze zamontowane na wysokości min. 2,00 m (od powierzchni pobocza do dolnej krawędzi znaku). Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi drogi do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Do oznakowania należy stosować znaki i tablice o symbolach, wymiarach i kolorystyce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 03.07.2003 r.

Znaki pionowe zastosowane do oznakowania winny być wykonane jako znaki z grupy wielkości: małej „M” z folii odblaskowej II generacji (znak A-7 wykonać w rozmiarze „S”). Zaleca się stosować znaki na podkładzie stalowym o krawędziach podwójnie giętych.

Słupki DN 60 mm zabetonować na stałe w podłożu gruntowym. Umocowanie znaków powinno tworzyć konstrukcję zapewniającą jej trwałość, widoczność i czytelność.

Oznakowanie poziome należy wykonać mechanicznie przy użyciu mas chemoutwardzalnych, w technologii grubowarstwowej typu gładkiego.

Urządzenia BRD:

Przy rozbudowie drogi gminnej Augustów - Żarnowo zostały zastosowane elementy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w postaci stalowych barier energochłonnych typu N2W4 na odcinku występowania wysokich skarp nasypu drogowego, w obszarze przepustu na rzece Turówka.

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego projektuje się bariery energochłonne typu N2W4 w obszarze występowania przeszkód terenowych. Lokalizacje poszczególnych odcinków barier podano na PZT Rys. nr 1. Łączna długość barier do wykonania wynosi 36,0 mb.

6. Wykaz oznakowania pionowego, poziomego i elementów bezpieczeństwa ruchu

Oznakowanie pionowe

Zgodnie z dokumentacją projektową zaprojektowano ustawienie 8 szt. znaków.

Wykaz oznakowania pionowego podany został w poniższej tabeli.

<i>LP</i>	<i>Symbol znaku</i>	<i>Ilość</i>	<i>Znaczenie znaku</i>	<i>Uwagi:</i>
<i>1</i>	A-7	1 szt.	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	Rozmiar „S”
<i>2</i>	B-33	4 szt.	Ograniczenie prędkości do 50 km/h	-
<i>3</i>	F-3b	1 szt.	Granica obszaru admin. „Gmina Augustów”	-
<i>4</i>	F-4	2 szt.	Nazwa Rzeki „Turówka”	-

Szczegółowe zestawienie oznakowania poziomego oraz znaków pionowych zamieszczone zostały w załącznikach graficznych - Rysunki Nr 1, 2 i 3.

7. Termin wprowadzenia

Przewidywany termin wprowadzenia „Projektu stałej organizacji ruchu” na drodze gminnej Augustów – Żarnowo Drugie to: **czwarty kwartał 2023 roku.**

Opracowanie: