

PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ (bez numeru)

Nr ewid. działki 1428 obręb Wizna
na odcinku od drogi powiatowej Nr 1934B (km rob. 0+004,15) do drogi kraj. Nr 64 (km rob. 0+493,46) w m. Wizna, gmina Wizna”.

Odcinek długości 493,46m.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Działki Nr :

- obręb Wizna:
- działki istniejącego pasa drogowego: 1428 (droga gminna) i 1041 (droga powiatowa)
- części działek nie wchodzących w pas drogowy (do podziału i wywłaszczenia): 1427, 1411, 1410, 1040, 1671, 1672, 1673, 1674, 1676, 1675, 1677.

Obiekt:	droga gminna (bez numeru)
Adres:	Wizna, dz. Nr ewid. 1428
Inwestor:	Wójt Gminy Wizna, 18-430 Wizna, ul. Pl. Kapitana Raginisa 35.

Opracował mgr inż. Adam Łazarski

UAN 7342-38/92
PDL/BD/1800/01

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Opis przyjętych rozwiązań.
 - 4.1. Rozwiązania sytuacyjne.
 - 4.2. Projektowana organizacja ruchu.
5. Uwagi końcowe.
6. Projektowana organizacja ruchu

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 50000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 1000 |

I. OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze gminnej (bez numeru) w m. Wizna – działka nr 1428.

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa z Gminą Wizna,
- projekt techniczny przebudowy i rozbudowy drogi gminnej (bez numeru) w m. Wizna – działka nr 1428.
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z 2003r.)
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U. Nr 170 poz. 1393)

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej (bez numeru) w m. Wizna – działka nr 1428 na odcinku długości 493,46m, od krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1934B (km rob. 0+004,15) do istniejącej krawędzi nawierzchni bitumicznej na granicy pasa drogowego drogi kraj. Nr 64 (km rob. 0+493,46) w m. Wizna, gmina Wizna.

3. Opis stanu istniejącego.

Na całym odcinku objętym opracowaniem droga posiada nawierzchnię wykonaną w technologii potrójnego powierzchniowego utwardzenia szerokości ok. 4,70 – 6,00 m, na odcinku km 0+004,15 – 0+106,47 – na podbudowie brukowej, na pozostałym odcinku – na podbudowie z kruszywa grubości 20cm. Nawierzchnia jest w bardzo złym stanie technicznym, posiada liczne uszkodzenia w postaci wybojów, deformacji i spękań siatkowych. Korona drogi na odcinku poza terenem zabudowanym wyniesiona jest ponad przyległy teren na wysokość ok. 20cm. Po obu stronach korony występują obustronne szczytkowe rowy. W terenie zabudowanym nawierzchnia ograniczona jest krawężnikiem betonowym w stanie złym oraz przebiega w poziomie przyległego terenu. Istniejące skrzyżowanie drogi gminnej z drogą powiatową jest skrzyżowaniem zwykłym trójwłotowym. Krawędź jezdni na skrzyżowaniu wyokrąglona jest łukami kołowymi o promieniu 4,0 m. Po prawej stronie jezdni funkcjonuje chodnik z płyt betonowych szerokości 1,0-1,20 m w stanie złym.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna i waha się w granicach 8,90 – 12,10 m. Pas drogowy na długości zabudowanych posesji obudowany jest ogrodzeniami przyległymi do drogi ustawionymi częściowo w pasie drogowym.

Projektowana droga w stosunku do drogi powiatowej nr 1934B podporządkowana jest znakiem **A-7**. O pierwszeństwie na drodze powiatowej informują znaki **D-1** ustawione po obu stronach przed skrzyżowaniem.

W stosunku do drogi krajowej nr 64 w/w projektowana droga podporządkowana jest znakiem **A-7**, o czym uprzedza znak **A-7** z tabl. **T-1** ustawiony 150 m przed skrzyżowaniem. O skrzyżowaniu drogi krajowej z drogą podporządkowaną ostrzeżono znakami **A-6a** ustawionymi po obu stronach przed wlotem na skrzyżowanie.

4. Opis przyjętych rozwiązań.

4.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Drogę w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący przebieg drogi. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

W celu właściwego dowiązania projektowanej drogi do istniejącej nawierzchni bitumicznej początek trasy przyjęto w osi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1934B - km rob. 0+000 (początek robót na krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej - km rob. 0+004,15), a koniec w osi istniejącej nawierzchni bitumicznej na krawędzi pasa drogowego drogi krajowej Nr 64 (km rob. 0+493,46).

W ciągu osi drogi zaprojektowano 1 załamanie osi trasy o kącie zwrotu 2,4539 grad. Załamanie to wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu $R=4000$ m.

Skrzyżowania projektowanej z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Krawędź jezdni na skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniu $R=6,0$ m.

Po lewej stronie drogi na odcinku km 0+004,15 – 0,106,47 zaprojektowano chodnik przyległy do jezdni szerokości zmiennej 1,40 – 1,80 m. W chodniku tym nie będą lokalizowane żadne urządzenia techniczne (słupki znaków drogowych, słupy oświetleniowe, itp.).

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się przebudowę istniejących oraz budowę nowych zjazdów na posesje i pola.

Niweletę projektowanej drogi poza terenem zabudowanym wyniesiono w stosunku do niwelety istniejącej na wysokości 15-20 cm, na terenie zabudowanym praktycznie pozostawiono niweletę istniejącą.

Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej spadków podłużnych od 1,058% do 2,406% gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) na długości odcinka drogi objętego opracowaniem zaprojektowano następujące przekroje normalne:

km 0+004,15 – 0+106,47

- przekrój poprzeczny – uliczny,
- szerokość jezdni – 5,50 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- chodniki przyległe do jezdni
 - chodnik lewostronny szerokości – 1,40 – 1,80 m,
 - chodnik prawostronny szerokości – 2,0 m (rezerwa),
- spadek poprzeczny chodników – 2% do jezdni,

km 0+126,47 – 0+493,46

- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- pobocza – 2 x 1,0 m,

- spadek poboczy - 6% (od jezdni),
- obustronne rowy przydrożne:
 - szerokość dna – 0,40 m;
 - pochylenie skarp – 1:1,50 m;

4.2. Projektowana organizacja ruchu.

Nie wprowadza się zmian w istniejącej organizacji ruchu na skrzyżowaniach projektowanej drogi z drogą krajową oraz z drogą powiatową.

W ramach niniejszego opracowania wyznaczono granicę terenu zabudowanego znakami **D-42** i **D-43** (km rob. 0+159) oraz wyznaczono granicę miejscowości znakami **E-17a** i **E-18a** (km rob. 0+433). W/w znaki należy ustawić w podanym kilometrażu symetrycznie po obu stronach drogi.

5. Uwagi końcowe.

1. Istniejące znak A-7 przed skrzyżowaniem z drogą powiatowa jak i słupek stalowy jest w złym stanie technicznym. W związku z powyższym w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego przewidziano demontaż tego znaku i słupka oraz ustawienie ich z nowych materiałów.
2. Do oznakowania dróg gminnych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy małe „M”.
3. Znak A-7 winien mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 2, pozostałe znaki winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 1.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 15.11.2014r.

Opracował:

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki ostrzegawcze					
1.	A-7	1		1	1
Znaki informacyjne					
2.	D-42				1
3.	D-43				1
Tablice miejscowości					
4.	E-17a				1
5.	E-18a				1
RAZEM		1		1	5

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny**
- 2. Plan sytuacyjny**

skala 1 : 50000
skala 1 : 1000