

OBIEKT: *Rozbudowa dr. woj. nr 671 na odcinku Sokolany - Janów.*

INWESTOR: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich
15-620 Białystok, ul. Elewatorska 6

STADIUM: Projekt stałej organizacji ruchu

PROJEKTANT: mgr inż. Wojciech Grzybowski
PDL/0065/POOD/05

SPRAWDZAJĄCY: mgr inż. Adam Sosnowski
Bł 45/02

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

I. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Strona tytułowa.
2. Spis zawartości.
3. Karta uzgodnień.
4. Opis techniczny.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

1. Orientacja, rysunek bezskalowy.
- 2.1. Projekt zagospodarowania terenu – m. Trzcianka od km 8+100 do km 8+560
skala 1:500
- 2.2. Projekt zagospodarowania terenu – m. Wasilówka od km 12+980 do km
13+395,50 skala 1:500
- 2.3. Projekt zagospodarowania terenu – m. Janów od km 16+690 do km 16+800
skala 1:500

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu związanej z rozbudową drogi woj. nr 671 na odcinku Sokolany - Janów.

INWESTOR: *Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku*

1. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- Opisu przedmiotu zamówienia,
- mapy sytuacyjno - wysokościowej w skali 1 : 500,
- wizji lokalnej i inwentaryzacji istniejącego oznakowania w terenie,
- Dziennika Ustaw Rz. P. Nr 43/99 poz. 430.

2. Charakterystyka stanu istniejącego.

Droga wojewódzka nr 671 prowadzi ruch z m. Korycina (od drogi krajowej nr 8) do m. Sokolany. Trasa przebiega przez obszar jednej miejscowości Janów. Między miejscowościami droga przebiega przez tereny zagospodarowane rolniczo (pola, łąki) oraz leśne.

W stanie istniejącym droga posiada jezdnię bitumiczną bez krawężników o szerokości 5,0 m. Stan nawierzchni – skoleinowana, liczne spękania poprzeczne i podłużne, wykruszenia krawędzi jezdni. Szerokość poboczy gruntowych wynosi 1,5.

W m. Janów w otoczeniu drogi znajduje się zwarta zabudowa: budynki mieszkalne, gospodarcze. Występuje tutaj przekrój uliczny z chodnikami przy krawężniku.

W m. Trzcianka w km 8+186 występuje przepust o średnicy 80cm, który jest w bardzo złym stanie technicznym.

Komunikacja publiczna:

Przy skrzyżowaniu w m. Trzciance w km 8+244 występują przystanki autobusowe.

Odwodnienie:

Odwodnienie nawierzchni odbywa się powierzchniowo rowami przydrożnymi lub przy krawężniku do najbliższych cieków wodnych.

3. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjnych.

Przebudowa skrzyżowania w m. Trzciance w km 8+244

Początek projektowanej trasy przyjęto w km 8+186 w osi istniejącej jezdni bitumicznej, zaś koniec trasy w km 8+560 również w osi istniejącej jezdni. Na całym odcinku zaprojektowano przekrój szlakowy - wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 7,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości 1,5 m. W km 8+244 zaprojektowano rondo o średnicy zewnętrznej 40m, jezdni o szerokości 5,5m i pierścień o szerokości 1,5m. Na wlotach zaprojektowano jezdnie o szerokości 3,75m natomiast na wylotach o szerokości 4,5m. W km 8+186,36 zaprojektowano przepust z rur stalowych karbowanych o śr. 100cm i długości $L=19,43m$. W obrębie przepustu zaprojektowano po jednej stronie barierę stalową, natomiast po drugiej stronie ogrodzenie sztywne panelowe. W km 8+145,5 po stronie lewej i w km 8+331 po stronie prawej zaprojektowano zatoki autobusowe o szerokości 3,0m. Długość peronu wynosi 20,0m, skos wjazdowy 1:8 i skos wyjazdowy 1:4. Pod zjazdami zaprojektowano przepusty drogowe z rur PEHD o śr. 50cm.

Korekta łuku od km 12+980 do km 13+395,5

Początek projektowanej trasy przyjęto w km 12+980 w osi istniejącej jezdni bitumicznej, zaś koniec trasy w km 13+395,5 również w osi istniejącej jezdni. Na całym odcinku zaprojektowano przekrój szlakowy - wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 7,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości 1,5 m.

W planie zaprojektowano 1 załamanie osi trasy, które wyokrąglono łukiem kołowym o promieniach $R=800$ m i krzywymi przejściowymi o $L_p=100m$.

Pod zjazdami zaprojektowano przepusty drogowe z rur PEHD o śr. 50cm.

Przebudowa skrzyżowania w m. Janów w km 16+743

Początek projektowanej trasy przyjęto w km 16+690 w osi istniejącej jezdni bitumicznej, zaś koniec trasy w km 16+800 również w osi istniejącej jezdni. Na całym odcinku zaprojektowano przekrój uliczny - wykonanie jezdni bitumicznej szerokości 7,0 m z obustronnymi chodnikami o zmiennej szerokości. W km 16+743 zaprojektowano rondo o średnicy zewnętrznej 26m, jezdni o szerokości 6,0m i pierścień przejezdny. Na wlotach zaprojektowano jezdnie o szerokości 3,5m natomiast na wylotach o szerokości 4,0m.

4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

4.1. Oznakowanie poziome

Przed wyspą odginającą zastosowano rozmalowanie jezdni w postaci znaku **P-21a**, które poprzedzono znakiem **P-4**.

Linie podwójna ciągłą **P-4** w miejscach zjazdów przerwano linią przerywaną **P-1e**. W miejscach o niedostatecznej widoczności dla jednego z kierunków ruchu w osi drogi zaprojektowano linię jednostronnie przekraczalną **P-3a**.

Na wlotach ronda zaprojektowano linię warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów **P-13**, a na wylotach linię krawędziową **P-7a**. Przejścia dla pieszych należy wykonać w postaci znaku **P-10**. Przed przejściami zaprojektowano linie warunkowego zatrzymania złożone z prostokątów **P-14**.

4.2. Oznakowanie pionowe

W celu uprzedzenia uczestników ruchu o lokalizacji wyspy środkowej należy ustawić znak ostrzegawczy **A-7 i A-8** na tablicy z tłem fluorescencyjnym koloru cytrynowego. Na wyspie środkowej należy umieścić zespół zintegrowanych ze sobą znaków „aktywnych” **C-9 i U-5a**.

Przed skrzyżowaniem należy ustawić tablice przeddrogowskazowe **E-1** z pikotgramem ronda wraz ze znakami ostrzegawczymi **A-7(Trzcianka, Janów)** i informacyjnymi **D-2 (Janów)**. Dodatkowo przed skrzyżowaniem na drodze wojewódzkiej **671** należy ustawić nie później niż 7 dni przed planowaną zmianą organizacji ruchu znaki informacyjne **D-48a**, które należy potem usunąć nie wcześniej niż po 14 dniach od wprowadzenia zmiany.

Na wyspie środkowej ronda zaprojektowano tablice prowadzące **U-3a (Trzcianka)** ustawione na przedłużeniu wlotów. Na wyspach dzielących ustawiono dodatkowo drogowskazy w kształcie strzały **E-3 (Trzcianka)**. Bezpośrednio przed wlotami na rondo oraz na wyspach dzielących ustawiono zestawy znaków **A-7 i C-12**.

Przed przejściami dla pieszych ustawiono znaki informacyjne **D-6**.

5. Uwagi końcowe.

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odbłaskową 2 typu, a oznakowanie poziome, jako cienkowarstwowe.

Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach oraz sposób pokazany na planszy sytuacyjnej. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.

Oznakowanie pionowe na wlotach podporządkowanych dróg i ulic bocznych dochodzących do drogi wojewódzkiej pozostawiono jak w stanie istniejącym.

Przed wprowadzeniem oznakowania poziomego należy komisyjnie sprawdzić warunki widoczności w obecności przedstawiciela Inwestora i organu zarządzającego ruchem.