

Spis załączników

I. Część opisowa.

1. Opis techniczny.

II. Część rysunkowa

1. Orientacja.
2. Projekt zagospodarowania terenu.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową z rozbudową drogi gminnej nr 105749B, ulica Parkowa we wsi Stara Łomża przy Szosie

INWESTOR: Gmina Łomża w Łomży,
ul. Marii Skłodowskiej – Curie 1A, 18-400 Łomża

1. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- dokumentacji technicznej na przebudowę z rozbudową drogi gminnej Nr 105749B: ulica Parkowa we wsi Stara Łomża przy Szosie.
- Dziennika Ustaw RP Zał. do nr 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”
- mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500
- inwentaryzacji istniejącego oznakowania w terenie

2. Charakterystyka stanu istniejącego

Ulica Parkowa jest ulicą o kategorii drogi gminnej, na odcinku zabudowy wsi Stara Łomża przy Szosie posiada ona jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości około 3,50 – 4,00 m. Po prawej stronie ulicy Parkowej na odcinku od ulicy Wiejskiej do ulicy Górnej zlokalizowany jest chodnik dla pieszych o szerokości około 1,80 m i nawierzchni z betonowej kostki brukowej, na pozostałym odcinku ulica Parkowa nie posiada chodników dla pieszych. Od ulicy Górnej do końca trasy ulica Parkowa posiada nawierzchnię żwirową. Na omawianej ulicy występuje głównie lokalny ruch pojazdów i pieszych o niewielkim natężeniu.

3. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjnych.

3.1. Parametry techniczne.

- klasa drogi – D (dojazdowa);
- prędkość projektowa – w terenie zabudowy 30km/h;
- kategoria ruchu – KR2;
- szerokość jezdni z kostki betonowej – 5,50m;
- szerokość chodników z kostki betonowej – 1,50m;
- szerokość poboczy umocnionych płytami betonowymi ażurowymi – 1,00m.
- odwodnienie – powierzchniowe do projektowanej kanalizacji deszczowej

3.2. Rozwiązania w zakresie zagospodarowania terenu.

Początek trasy przyjęto na granicy pasa drogi krajowej nr 63 w km 0+000, a koniec w osi drogi powiatowej nr 1937B w km 0+950.

Na obszarze zabudowy wsi Stara Łomża przy Szosie trasę poprowadzono w dowiązaniu do istniejącego pasa drogowego. Na odcinku poza zabudową trasę poprowadzono w ten sposób, aby uniknąć ingerencji w istniejącą wysoką skarpę znajdującą się po stronie prawej, a w rejonie końca trasy oś drogi skorygowano tak, aby uniknąć kolizji z istniejącymi budynkami gospodarczymi na posesji nr 77. Na całym odcinku trasy zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogi. Zaprojektowano także poszerzenie jezdni do szerokości 5,50 m oraz chodniki dla pieszych o szerokości 1,50 m lub pobocza o szerokości 1,00m.

3.3. Skrzyżowania z drogami.

Na końcu projektowanej trasy droga gminna nr 105749B podłączona jest do drogi powiatowej nr 1937B za pomocą łuków wyokrąglających o promieniach: wjazdowy 9,0 m i wyjazdowy 6,0m. Powierzchnia ingerencji w pas drogi powiatowej wynosi około 7,0 m².

Na projektowanym odcinku droga gminna Nr 105749B posiada powiązania z następującymi drogami bocznymi:

- w km ok. 0+253,50 z drogą gminną Nr 105753B (ul. Wiejska), strona prawa

Na włączeniu się do projektowanej drogi zastosowano szerokość jezdni 5,0 m z łukami wyokrąglającymi 8,0 m i 6,0 m, a na końcu zakresu dostosowano szerokość jezdni do stanu istniejącego, wynoszącą 3,7 m;

- w km ok. 0+430 z drogą gminną Nr 105743B (ul. Dolna), strona lewa

Na włączeniu się do projektowanej drogi zastosowano szerokość jezdni 5,0 m z łukami wyokrąglającymi po 6,0 m, a na końcu zakresu dostosowano szerokość jezdni do stanu istniejącego, wynoszącą 4,16 m;

- w km ok. 0+512 z drogą gminną Nr 105744B (ul. Górna), strona prawa

Drogę gminną dostosowano do stanu istniejącego o szerokości jezdni 5,50 m z łukami wyokrąglającymi po 6,0 m;

- w km ok. 0+754 z drogą gminną Nr 152155B (ul. Piękna), strona lewa

Na włączeniu się do projektowanej drogi zastosowano szerokość jezdni 5,0 m z łukami wyokrąglającymi 10,0 m i 3,50 m;

3.4. Zjazdy.

Do działek z istniejącymi zjazdami projektuje się zjazdy gospodarcze o szerokości jezdni od 4,0 m do 5,0 m, dostosowując się do stanu istniejącego. Przy połączeniu zjazdów z krawędzią drogi gminnej zastosowano skosy 1,00 x 1,00 m lub 2,00 x 2,00 m (w przypadku zjazdów prowadzących do więcej niż jednej posesji). Na wjazdach zastosowano krawężniki 15x30 cm obniżone do wysokości 2 cm ponad krawędź jezdni w celu zapewnienia bezpiecznego wjazdu z jezdni drogi do posesji.

3.5. Odwodnienie drogi

Odwodnienie drogi gminnej przyjęto metodą powierzchniowego spływu wód opadowych z jezdni, chodników i przyległych terenów do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie w obszarze włączenia się drogi gminnej nr 105749B do drogi powiatowej nr 1937B będzie się odbywać metodą powierzchniowego spływu wód opadowych w kierunku drogi powiatowej do projektowanej kanalizacji deszczowej w postaci podwójnych wpustów deszczowych usytuowanych na początku wlotu do drogi powiatowej.

4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu**4.1. Oznakowanie pionowe**

Podłączenie do drogi krajowej nr 63 oraz do drogi powiatowej nr 1937B oznakowano za pomocą znaku B-20 „STOP”. Skrzyżowania z gminnymi drogami bocznymi oznakowano znakami A-7 oraz D-1. Na skrzyżowaniu z ulicą Wiejską zmieniono dotychczasowy przebieg drogi z pierwszeństwem nadając pierwszeństwo ulicy Parkowej. W celu poinformowania kierujących o zmianie pierwszeństwa zastosowano znak D-48. Mając na uwadze konieczność uspokojenia ruchu zaprojektowano progi zwalniające U-16, progi te oznakowano za pomocą zestawu znaków A-11a z tabliczką T-2 oraz znaku B-33 ograniczającym prędkość do 20 km/h. Odcinki drogi o dużym spadku podłużnym oznakowano znakami A-22 oraz A-23 z tabliczkami T-9. Zniesiono dotychczasowe ograniczenie prędkości do 30 km/h. Aby wyeliminować ruch pojazdów ciężkich po drogach o niedostosowanej konstrukcji nawierzchni na wlotach dróg bocznych ustawiono znaki B-18 ograniczające dopuszczalną masę całkowitą pojazdu do 7 ton. Przejścia dla pieszych oznakowano za pomocą znaków D-6. Szczegółową lokalizację oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym oraz w Tabeli 1 stanowiącej wykaz oznakowania.

Tabela 1a Wykaz znaków drogowych

km (strona drogi)	znaki do usunięcia	znaki projektowane	ilość słupków	powierzchnia znaku projektowanego [m ²] (E-17 i E-18)
- 0+005 (prawa)	B-18, tabl.	-	1	-
- 0+002 (prawa)	-	D-42	2	-
0+004 (lewa)	-	D-43, B-20	2	-
0+008 (lewa)	D-43 B-20	-	3	-
0+008 (prawa)	-	D-6	1	-
0+012 (lewa)	-	D-6	1	-
0+013 (prawa)	D-42, B-33	-	2	-
0+032,50 (lewa)	-	D-2	1	-
0+192 (prawa)	-	A-11a, T-2, B-33	1	-
0+212	-	U-16	-	-
0+232 (lewa)	-	A-11a, T-2, B-33	1	-
0+228,50 (prawa)	-	D-1	1	-
0+236 (prawa)	D-1, T-6a	-	1	-
0+238 (prawa)	-	D-6	1	-
0+242 (lewa)	-	D-6	1	-
Wlot ul. Wiejskiej 0+253,50 (prawa)	D-1, T-6a	-	1	-
Wlot ul. Wiejskiej 0+253,50 (prawa)	-	D-6, B-18, tabl. B-20 D-6 D-2 D-48	5	-
0+279 (lewa)	-	D-1	1	-
0+282 (lewa)	B-20, T-6c	-	1	-
0+405 (prawa)	-	D-1	1	-

Tabela 1b Wykaz znaków drogowych

km (strona drogi)	znaki do usunięcia	znaki projektowane	ilość słupków	powierzchnia znaku projektowanego [m ²] (E-17 i E-18)
Wlot ul. Dolnej 0+430 (lewa)	A-7, B-18, tabl.	-	1	-
Wlot ul. Dolnej 0+430 (lewa)	-	A-7 B-18, tabl.	2	-
0+449,50 (prawa)	-	A-23, T-9	1	-
0+455 (lewa)	-	D-1	1	-
0+460 (prawa)	-	A-11a, T-2, B-33	1	-
0+480	-	U-16	-	-
0+487 (prawa)	-	D-1	1	-
0+499 (lewa)	B-18, tabl.	-	1	-
0+500 (lewa)	-	A-11a, T-2, B-33	1	-
Wlot ul. Górnej 0+512 (prawa)	-	A-7 B-18, tabl.	2	-
0+520,50 (lewa)	E-17A, D-42, B-33	-	3	-
0+521 (prawa)	E-18A, D-43	-	3	-
0+522,50 (prawa)	-	E-17 (Stara Łomża nad Rzeką)	3	1,48
		E-18 (Stara Łomża nad Rzeką) D-43		1,48
0+523 (lewa)	-	E-17 (Stara Łomża przy Szosie)	3	1,50
		E-18 (Stara Łomża przy Szosie) D-42		1,50
0+562 (prawa)	-	A-22, T-9	1	-
0+562 (lewa)	-	A-6c, A-22, T-9	1	-
0+835 (prawa)	-	A-22, T-9	1	-
0+835 (lewa)	-	A-23, T-9	1	-
0+866 (prawa)	-	D-42	2	-
0+866 (lewa)	-	D-43	2	-
0+880 (prawa)	-	B-33	1	-
0+925 (prawa)	-	D-2	1	-
0+940 (prawa)	-	B-20	1	-
0+941 (lewa)	-	A-23, T-9	1	-
Dr. Pow. Nr 1937B	-	D-1 D-1	2	-

4.2. Oznakowanie poziome

Przejścia dla pieszych oznakowano za pomocą oznakowania poziomego w postaci linii P-10. Na włączeniu się drogi gminnej do drogi powiatowej zastosowano oznakowanie poziome w postaci linii P-12 i P-4. Szczegółowe lokalizacje znaków poziomych przedstawiono w części rysunkowej. Oznakowanie poziome zostało zaprojektowane jako cienkowiarytowe.

5. Uwagi końcowe

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową II generacji.

W części rysunkowej znaki projektowane pokolorowano, zaś istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej.

Znaki powinny być umieszczone na odcinku o przekroju ulicznym w odległości min. 2,0 m od krawędzi jezdni, a na odcinku o przekroju szlakurowym na poboczu w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od krawędzi jezdni. Dodatkowo tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.