

OBIEKT:

*Przebudowa drogi gminnej nr 105711B:
Droga krajowa nr 63 – Modzele Skudzosze – Modzele Wypychy*

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

STADIUM: Projekt stałej organizacji ruchu

PROJEKTANT: mgr inż. Adam Weremiuk

Białystok, 7.08.2015r.

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 drogi gminnej nr 105711B: Droga krajowa nr 63 – Modzele Skudosze – Modzele Wypychy

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

1. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- dokumentacji technicznej na przebudowę drogi gminnej Nr 105711B: Droga krajowa nr 63 – Modzele Skudosze – Modzele Wypychy
- Dziennika Ustaw RP Zał. do nru 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

Przedsięwzięcie to przebudowa drogi gminnej nr 105711B Droga Krajowa nr 63 – Modzele Skudosze – Modzele Wypychy na odcinku, gdzie początek trasy przyjęto od granicy gminy Łomża z gminą Zambrów w km 0+000, a koniec przed granicą pasa drogi powiatowej nr 1938B w km 2+295. W zakresie projektu jest przebudowa istniejącej jezdni na jezdnię bitumiczną o szerokości 5,00 m i obustronnych poboczach po 1,00 m każde wraz z przebudową istniejących zjazdów na posesje. Projektowana przebudowa drogi nie wymaga przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej

Inwestycję zaprojektowano tak, aby uniknąć wykupów przyległych gruntów. Będzie się ona mieściła w liniach rozgraniczających pasa drogi gminnej nr 105711B oraz na działkach dróg bocznych wewnętrznych stanowiących własność gminy Łomża.

3. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjnych.

3.1. Parametry techniczne.

- klasa drogi – **D** (dojazdowa);
- prędkość projektowa – **30 km/h**;
- kategoria ruchu – **KR2**;
- **szerokość jezdni** bitumicznej – 5,0 m;
- szerokość dojazd do zatok autobusowych i peronów – 1,50 m;
- szerokość **poboczy** przyległych do jezdni – 1,00 m;
- odwodnienie – powierzchniowe.

3.2. Rozwiązania w zakresie zagospodarowania terenu.

Początek trasy przyjęto od granicy gminy Łomża z gminą Zambrów w km 0+000, a koniec przed granicą pasa drogi powiatowej nr 1938B w km 2+295.

Oś drogi poprowadzono w większości po osi istniejącej jezdni z niewielkimi zejściami związanymi z korektami łuków poziomych. Na całym odcinku trasy zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogi. Zaprojektowano także poszerzenie jezdni do szerokości 5,00 m oraz obustronne pobocza o szerokości 1,00 m każde. W pobliżu istniejących przystanków autobusowych w m. Modzele Skudosze zaprojektowano obustronne zatoki autobusowe wraz z dojazdami do nich i peronami o szerokości 1,50 m.

3.3. Skrzyżowania z drogami bocznymi.

Droga gminna posiada powiązanie z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej, do których zaprojektowano zjazdy o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0 m. Na końcu trasy droga gminna posiada powiązanie z drogą powiatową Nr 1938B.

3.4. Zjazdy.

W miejscach dotychczasowej lokalizacji zaprojektowano zjazdy gospodarcze z kostki betonowej brukowej do posesji oraz zajazdy gospodarcze żwirowe na pola o szerokości 3,0÷5,0 m do granicy pasa drogi gminnej. Droga gminna posiada powiązanie z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej, do których zaprojektowano zjazdy o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0 m.

3.5. Odwodnienie drogi

Odwodnienie drogi gminnej zaprojektowano metodą powierzchniowego spływu wód opadowych z jezdni na pobocza.

4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

4.1. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie początku trasy w postaci znaków E-17A i D-42 wraz z E-18A i D-43 pozostawiono bez zmian ze względu na dobrą lokalizację i stan techniczny oznakowania. Pozostałe oznakowanie w postaci znaków E-17A i D-42 wraz z E-18A i D-43, a także oznakowanie przystanków autobusowych znakiem D-15, jak również znaki A-18A, A-7 i B-33 wymagały zmiany lokalizacji ze względu na zły stan techniczny lub poszerzenie istniejącej jezdni. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na łukach poziomych o dużych kątach zwrotu oraz małych wartościach promieni tj. rejonu łuków około km 0+382, 0+425, 0+773, 1+119 oraz 1+262, wprowadzono na początkach i końcach tych łuków ograniczenie prędkości do 30km/h w postaci znaków B-33 oraz B-34 informujących o końcu ograniczenia prędkości do 30km/h. Przebudowywany wlot drogi bocznej około km 2+160 oznakowano znakiem A-7 wraz z tabliczką T-6c informującą o przebiegu drogi z pierwszeństwem. Drogę gminną przed i za wlotem tej drogi bocznej oznakowano znakiem D-1 wraz z tabliczką T-6a informującą o przebiegu drogi z pierwszeństwem oraz znakiem B-33 ograniczającym prędkość do 30/km/h ze względu na duży kąt zwrotu łuku poziomego oraz małą wartość promienia w obrębie tego skrzyżowania na drodze gminnej. Przebudowywany wlot drogi bocznej około km 2+245 oznakowano znakiem stop B-20 wraz z tabliczką

T-6c informującą o przebiegu drogi z pierwszeństwem, ze względu na słabą widoczność oraz znakiem droga bez przejazdu D-4a z uwagi na to, że droga ta prowadzi na tereny prywatne i jej przeciwny koniec nie ma połączenia z innymi drogami. Drogę gminną przed i za wlotem tej drogi bocznej oznakowano znakiem D-1 wraz z tabliczką T-6a informującą o przebiegu drogi z pierwszeństwem oraz znakiem B-33 ograniczającym prędkość do 30/km/h ze względu na duży kąt zwrotu łuku poziomego oraz małą wartość promienia w obrębie tego skrzyżowania na drodze gminnej. Przejścia dla pieszych w pobliżu zatok autobusowych wyznaczono za pomocą znaków D-6, a ze względu na projektowanie ich jako przejścia wyniesione zastosowano przed i za nimi w odległości około 20m oznakowanie w postaci znaków A-11a wraz z tabliczką T-1 informującą o odległości do wyniesionego przejścia oraz znakiem B-33 ograniczającym prędkość do 20km/h. Znaki drogowe pionowe należy wykonać jako odblaskowe z folii II generacji. Szczegółowe rozmieszczenie znaków pionowych przedstawiono w części rysunkowej.

Tabela 1a Wykaz znaków drogowych

| km (strona drogi) | znaki do usunięcia | znaki projektowane | ilość słupków | powierzchnia znaku projektowanego [m ²] (E-17 i E18) |
|---------------------|--------------------|----------------------|---------------|--|
| 0+363 (prawa) | - | B-33 | 1 | - |
| 0+363 (lewa) | - | B-34 | 1 | - |
| około 0+366 (prawa) | B-33 | - | 1 | - |
| około 0+444 (lewa) | B-33 | - | 1 | - |
| 0+446 (lewa) | - | B-33 | 1 | - |
| 0+446 (prawa) | - | B-34 | 1 | - |
| 0+575 (lewa) | - | D-15 | 1 | - |
| 0+585 (prawa) | - | A-11a T-1 B-33 | 1 | - |
| 0+606 (prawa) | - | D-6 | 1 | - |
| 0+610 (lewa) | - | D-6 | 1 | - |
| około 0+619 (prawa) | D-15 | - | 1 | - |
| 0+630 (lewa) | - | A11a T-1 B-33 | 1 | - |
| 0+636 (prawa) | - | D-15 | 1 | - |
| 0+750 (prawa) | - | B-33 | 1 | - |
| 0+750 (lewa) | - | B-34 | 1 | - |
| 0+808 (lewa) | - | B-33 | 1 | - |
| 0+808 (prawa) | - | B-34 | 1 | - |
| 1+000 (prawa) | - | A11a T-1 B-33 | 1 | - |
| 1+001 (lewa) | - | D-15 | 1 | - |
| 1+020 (prawa) | - | D-6 | 1 | - |
| 1+024,50 (lewa) | - | D-6 | 1 | - |

Tabela 1b Wykaz znaków drogowych

| km (strona drogi) | znaki do usunięcia | znaki projektowane | ilość słupków | powierzchnia znaku projektowanego [m ²] (E-17 i E18) |
|---------------------|--------------------|---------------------|---------------|--|
| 1+044 (lewa) | - | A11a T-1 B-33 | 1 | - |
| 1+052 (prawa) | - | D-15 | 1 | - |
| około 1+053 (prawa) | D-15 | - | 1 | - |
| 1+098 (prawa) | - | B-33 | 1 | - |
| 1+098 (lewa) | - | B-34 | 1 | - |
| 1+149 (lewa) | - | B-33 | 1 | - |
| 1+149 (prawa) | - | B-34 | 1 | - |
| 1+240 (prawa) | - | B-33 | 1 | - |
| 1+240 (lewa) | - | B-34 | 1 | - |
| 1+281 (lewa) | - | B-33 | 1 | - |
| 1+281 (prawa) | - | B-34 | 1 | - |
| 1+340 (prawa) | - | A-18a | 1 | - |
| około 1+347 (prawa) | A-18a | - | 1 | - |
| 1+405 (lewa) | - | E-17a E-18a | 2 | 1,16 1,12 |
| około 1+407 (lewa) | E-17a E-18a | - | 2 | - |
| około 1+442 (lewa) | A18a | - | 1 | - |
| 1+442 (lewa) | - | A18a | 1 | - |
| około 1+442 (prawa) | E-17a E-18a | - | 2 | - |
| 1+442 (prawa) | - | E-17a E-18a | 2 | 1,12 1,16 |
| około 1+733 (lewa) | D-15 | - | 1 | - |
| 1+734 (lewa) | - | D-15 | 1 | - |
| 2+137 (prawa) | - | D-1 T-6a B-33 | 1 | - |
| 2+165 (prawa) | - | A-7 T-6c | 1 | - |
| 2+175 (lewa) | - | D-1 T-6a B-33 | 1 | - |
| 2+226 (prawa) | - | D-1 T-6a B-33 | 1 | - |
| 2+243 (prawa) | - | D-4a | 1 | - |
| 2+249 (prawa) | - | B-20 T-6c | 1 | - |

Tabela 1c Wykaz znaków drogowych

| km (strona drogi) | znaki do usunięcia | znaki projektowane | ilość słupków | powierzchnia znaku projektowanego [m ²] (E-17 i E18) |
|---------------------|--------------------|--------------------------------|---------------|--|
| 2+270 (lewa) | - | D-1 T-6a B-33 | 1 | - |
| około 2+288 (lewa) | E-17a D-42 | - | 2 | - |
| około 2+290 (prawa) | E-18a D-43 | - | 2 | - |
| 2+292 (lewa) | - | E-17a D-42 E-18a D-43 | 2 | 1,12 1,12 |
| około 2+305 (lewa) | A-18a | - | 1 | - |
| 2+305 (lewa) | - | A-18a | 1 | - |
| około 2+305 (prawa) | A-7 | - | 1 | - |
| 2+305 | - | A-7 | 1 | - |

4.2. Oznakowanie poziome

Przejścia dla pieszych w okolicy zatok autobusowych projektuje się jako przejścia wyniesione U-16 z prefabrykatów płytowych, szerokość przejścia 4m a skosy najazdowe po 1,5m. Wysokość wyniesienia środkowej części przejścia to 10cm ponad górną warstwę jezdni, a przy krawędzi jezdni obniżona do 2cm ponad górną warstwę jezdni. Przejście wyniesione należy oznakować za pomocą oznakowania P-10 oraz P-25. Szczegółowe lokalizacje znaków poziomych przedstawiono w części rysunkowej. Oznakowanie poziome zostało zaprojektowane jako cienkowarstwowe.

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 lub 0,5 m od ciągu pieszo rowerowego, a na odcinku o przekroju szlakowym 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.