

**OPIS TECHNICZNY**  
**PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU NA DRODZE GMINNEJ NR 105 759 B –**  
**ULICA DWORNA WE WSI STARE KUPISKI**

**1. PODSTAWA OPRACOWANIA:**

1. Umowa z Inwestorem, tj. Gminą Łomża,
2. Projekt budowlany przebudowy drogi,
3. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania w terenie,
4. Wstępne uzgodnienia dotyczące sposobu organizacji ruchu dokonane z zarządcami dróg,
5. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

**2. ZAKRES I PRZEDMIOT OPRACOWANIA:**

Opracowanie niniejsze dotyczy sporządzenia projektu stałej organizacji ruchu dla drogi gminnej nr 105 759 B ulica Dworna we wsi Stare Kupiski na odcinku od ulicy Świerkowej do drogi wojewódzkiej nr 645 – odcinek długości 883,10m.

**3. DANE TECHNICZNE PROJEKTOWANEGO ODCINKA DROGI:**

W uzgodnieniu z inwestorem przyjęto następujące parametry techniczne projektowanych odcinka drogi :

- klasa drogi – dojazdowa D,
- prędkość projektowa:
  - w terenie zabudowanym – 30 km/h,
  - w terenie niezabudowanym – 40 km/h,
- obciążenie ruchem – KR2,
- przekrój poprzeczny:
  - szlakowy od km 0+000 do km 0+692
  - uliczny od km 0+692 do km 0+883,10
- min. promień łuku kołowego w planie – 65 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
  - łuk wypukły – 2000 m,
  - łuk wklęsły – 1000 m.
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 2 x 1,00 m
- szerokość chodników - zmienna.

**4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.**

Droga gminna nr 105 759 B ulica Dworna we wsi Stare Kupiski na odcinku od km 0+000 do km 0+700 przebiega w terenie niezabudowanym. Wzdłuż projektowanego odcinka rozciągają się pola. Od km 0+700 do km 0+810 droga przebiega w terenie zabudowanym o zabudowie obustronnej. Posesje wzdłuż projektowanego odcinka są w większości ogrodzone. Ogrodzenia działek nie kolidują z projektowaną przebudową.

W stanie istniejącym droga od km 0+000 do km 0+481 ma nawierzchnię żwirową w dość dobrym stanie technicznym. Od km 0+481 do km 0+692 droga ma nawierzchnię z trylinki w słabym stanie technicznym. Zgodnie z wytycznymi Inwestora nawierzchnia będzie zdjęta do ponownego

wbudowania. Na ostatnim odcinku od km 0+692 do km 0+883,10 nawierzchnia jest bitumiczna w dość dobrym stanie technicznym. Szerokość pasa drogowego wynosi od 8,90 m do 10,10m. Droga nie posiada właściwych spadków podłużnych oraz lokalnie wykazuje deformacje w przekroju poprzecznym. Po drodze odbywa się ruch pojazdów rolniczych oraz dojazd samochodów osobowych do siedlisk położonych przy tej drodze.

Droga podporządkowana jest w stosunku do drogi wojewódzkiej znakiem B-20. Droga wojewódzka oznakowana jest obustronnie znakami D-1. Na pozostałym odcinku droga nie jest oznakowana znakami pionowymi i poziomymi.

## **5. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ**

### **5.1. Rozwiązania sytuacyjne**

Początek robót przyjęto na krawędzi istniejącej nawierzchni zwirowej ulicy Dwornej, a koniec na krawędzi drogi wojewódzkiej nr 645 (ulica Łomżyńska w Starych Kupiskach). Drogi 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. Zaprojektowano 7 załamań trasy. Trzy z nich wyokrąglono łukami kołowymi:

- W 1 – R = 65 m,
- W 2 – R = 900 m,
- W 4 – R = 600 m.

Rozwiązania projektowe:

- przekrój – szlakowy od km 0+000 do km 0+692,
- przekrój – uliczny od km 0+692 do km 0+883,10,
- szerokość jezdni 5,00 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej daszkowy 2%,
- chodniki przyległe do jezdni o szerokości zmiennej,
- spadek poprzeczny chodników – 2%,
- pobocza przyległe do jezdni o szerokości ok. 1,0 m,
- spadek poprzeczny poboczy – 6 %,
- kategoria ruchu KR2,
- wjazdy na posesje – zgodnie z wykazem zjazdów – typowe wg KPED,
- odwodnienie – powierzchniowe.

### **5.2. Projektowana organizacja ruchu.**

#### **5.2.1 Oznakowanie poziome**

Zaprojektowano trzy przejścia dla pieszych P-10 o szerokości 4 m w lokalizacji jak na planie sytuacyjnym. W związku z wprowadzeniem na przedmiotowym odcinku komunikacji miejskiej, zaprojektowano miejsca zatrzymywania się autobusów P-17.

W nawiązaniu do ustaleń z inwestorem w celu uspokojenia ruchu zaprojektowano dwa progi zwalniające wyspę.

#### **5.2.2 Oznakowanie pionowe**

**W ramach niniejszego opracowania utrzymuje się istniejące oznakowanie na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką.**

O występowaniu znaku B-20 uprzedzono znakami D-2, A-7 i tabliczkę T-1 (STOP 20m) umieszczonymi na jednym słupku.

Zaprojektowano oznakowanie terenu zabudowanego znakami D-42 i D-43. Oznakowano także progi zwalniające wyspę za pomocą znaków: A-11a, tabliczki T-1 (20m) i B-33 (20 km/h).

Wprowadzono oznaczenie przystanków autobusowych znakami D-15 i przejść dla pieszych znakami D-6. Oznakowano wyjazd straży pożarnej znakami A-30 i tabliczką T-16 (straż).

Oznaczono również skrzyżowanie z ulicą Spokojną projektując odpowiednio znaki D-1(ul. Dworna) i A-7 (ul. Spokojna). O ostrym zakręcie uprzedzono znakami A-2, B-25 i B-33. Za zakrętem odwołano zakazy znakiem B-42.

Lokalizację znaków pionowych pokazano na planie sytuacyjnym.

### 5.3. Szczegółowe zasady wykonania i umieszczania znaków:

Projektowane znaki pionowe należy umieścić na słupkach metalowych ocynkowanych, o średnicy 60 mm. Znaki dotyczące drogi gminnej są „małe”. **Lica znaków muszą być wykonane z folii odblaskowej II generacji.**

Znaki należy umieszczać na słupkach w sposób określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, to znaczy tak, aby **dolna krawędź znaku** była umieszczona na wysokości **min. 2,0 m nad poziomem pobocza**, a krawędź od strony jezdni – w odległości **min. 0,50 – 2,0 m od krawędzi jezdni**.

#### ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH

LP	SYMBOL	IŁOŚĆ	POWIERZCHNIA 1 ZNAKU	UWAGI
1	A-1	1	0,281 m <sup>2</sup>	-
2	A-2	1	0,281 m <sup>2</sup>	-
3	A-7	2	0,281 m <sup>2</sup>	-
4	A-11a	2	0,281 m <sup>2</sup>	-
5	A-30	2	0,281 m <sup>2</sup>	-
6	B-20	1	0,2826 m <sup>2</sup>	-
7	B-25	2	0,2826 m <sup>2</sup>	-
8	B-33	2	0,2826 m <sup>2</sup>	„20”
9	B-33	2	0,2826 m <sup>2</sup>	„30”
10	B-42	2	0,2826 m <sup>2</sup>	-
11	D-1	2	0,36 m <sup>2</sup>	-
12	D-2	1	0,36 m <sup>2</sup>	-
13	D-6	6	0,36 m <sup>2</sup>	-
14	D-15	2	0,36 m <sup>2</sup>	-
15	D – 42	1	0,636 m <sup>2</sup>	-
16	D – 43	1	0,636 m <sup>2</sup>	-
17	T-1	1		„STOP 20 m“
18	T-1	2		“20 m”
19	T-16	2		“STRAŻ”

#### ZESTAWIENIE ZNAKÓW POZIOMYCH

LP	SYMBOL	IŁOŚĆ	POWIERZCHNIA CAŁKOWITA	UWAGI
1	P-10	1	30 m <sup>2</sup>	-
2	P-17	1	6,84 m <sup>2</sup>	-

AUTOR OPRACOWANIA: