

REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 1826B Gardoty - Grzymki

na odcinku od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1825B w m. Gardoty (trasa 1 km rob. 0+000) do krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej we wsi Grzymki (trasa 2 km rob. 1+029,38)
odcinek o łącznej długości 2250,00 m.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Działki Nr:

- obręb Gardoty:
- działki istniejącego pasa drogowego: 161/2, 164,
- obręb Obrytki:
- działki istniejącego pasa drogowego: 245/5 i 192(wydzielona część działki do przejęcia w trybie art. 73 ustawy z dn.13.10.1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz.U. z 1998r. Nr 133 poz. 872 z późn. zmianami);
- działki do czasowego zajęcia: 245/4;
- obręb Grzymki:
- działki istniejącego pasa drogowego: 80/1 i 1(wydzielona część działki do przejęcia w trybie art. 73 ustawy z dn.13.10.1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz.U. z 1998r. Nr 133 poz. 872 z późn. zmianami);
- działki do czasowego zajęcia: 9, 80/2;

Obiekt:	droga powiatowa Nr 1826B
Adres:	Gardoty - Grzymki - Gmina Przytuły, powiat Łomżyński
Inwestor:	Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży, 18-400 Łomża, ul. Poligonowa 30

	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
autor	mgr inż. Adam Łazarski	UAN 7342-38/92 PDL/BD/1800/01	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. KARTA UZGODNIEŃ

II. 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.

III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 50000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 500 |

I. KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze powiatowej nr 1826B Gardoty - Grzymki

Lp.	Instytucja
1.	Komenda Miejska Policji w Łomży
2.	Starosta Łomżyński

II. OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze powiatowej nr 1826B Gardoty - Grzymki

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Zarządem Dróg Powiatowych w Łomży.
- projekt techniczny remontu drogi powiatowej nr 1826B Gardoty – Grzymki, gm. Przytuły
- 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 powiatowej nr 1826B Gardoty – Grzymki, gm. Przytuły.

3. Opis stanu istniejącego.

Projektowana droga w stanie istniejącym na długości **trasy 1** posiada nawierzchnię żwirową (szerokość jezdni ok. 5m) bez wyodrębnionych poboczy i odwodnienia, w bardzo złym stanie technicznym, z wieloma nierównościami, bez zachowania spadków podłużnych i poprzecznych. Korona drogi na odcinku km 0+000 – 0+150 wyniesiona jest ponad przyległy teren na wysokość dochodzącą do 90 cm (przy skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1825B), na pozostałym odcinku przebiega poniżej przyległego terenu. Droga przebiega równolegle do granicy wododziału i jedynie na odcinkach posiada przydrożne rowy (w stanie szczątkowym).

Szerokość pasa drogowego na odcinku km 0+000 – 1+038 wynosi 9,0 m, na pozostałym odcinku jest zmienna i waha się w granicach 9,0 – 11,90 m.

W ciągu **trasy 2** na odcinku km 0+000 – 0+687,35 posiada koronę drogi szerokości 6,5 – 7,0 m (jezdni i pobocza) i nawierzchnię gruntową ulepszoną pospółką szerokości 4,0-5,0 m. Na odcinku tym korona drogi przebiega w prawostronnym nasypie, a w rejonie istniejącego przepustu (km 0+380 – 0+470) w nasypie obustronnym. Na odcinku km 0+687,35 – 1+008,56 droga posiada jezdnię o nawierzchni brukowej szerokości 4,70 – 5,30 m w złym stanie technicznym, z obustronnymi poboczami gruntowymi, a na odcinku km 1+008,56 – 1+029,38 posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczami szerokości 1,0 m. Na odcinkach tych droga przebiega na poziomie przyległego terenu.

Na odcinku przejścia przez teren wsi Grzymki posesje zabudowane ogrodzone są ogrodzeniami trwałymi ustawionymi wzdłuż granicy pasa drogowego.

Na istniejącym skrzyżowaniu dróg powiatowych pierwszeństwo posiada droga nr 1825B. Oznakowane jest to odpowiednio znakami **A-6b** i **A-6c** ustawionymi przed skrzyżowaniem.

Droga powiatowa nr 1826B podporządkowana jest znakiem **A-7**. W rejonie skrzyżowania ustawiono drogowy znak **E-4** (Grzymki 2).

Wieś Grzymki posiada oznaczoną granicę miejscowości (znaki **E-17a** i **E-18a**) oraz granicę terenu zabudowanego (znaki **D-42** i **D-43**).

Na pozostałych odcinkach nie występuje oznakowanie pionowe.

4. Opis przyjętych rozwiązań.

4.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Zaprojektowano drogę o n/w parametrach technicznych:

- klasa drogi – lokalna „L”,
- prędkość projektowa – 50 km/h (na terenie zabudowanym – 30 km/h),
- obciążenie ruchem – KR2,

Zaprojektowano następujące przekroje normalne:

trasa 1 km 0+000 – 1+220,62, trasa 2 km 0+000 – 0+578,00, km 0+620,15 – 0+649,80, km 0+954,80 – 1+029,38

- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni na prostej – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- pobocza – 2 x 0,75 m,
- trasa 2 km 0+578,00 – 0+620,15, km 0+649,80 – 0+954,80
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni na prostej – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (jednostronny),
- pobocze prawostronne – 0,75 m,
- pobocze lewostronne – 1,0 m

Na łukach o promieniach $R \leq 150$ m wprowadzono poszerzenia nawierzchni w wysokości $30/R$ m na jeden pas ruchu. Poszerzenia wprowadzono na długości projektowanych prostych przejściowych.

Na długości projektowanych barier energochłonnych zaprojektowano pobocza szerokości 1,00 m. Zmianę szerokości pobocza należy wprowadzić na długości 15,0 m.

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. Z uwagi na istniejące załamanie przebiegu drogi oraz prawidłowe ukształtowanie tej drogi na istniejącym skrzyżowaniu, drogę podzielono na dwa odcinki: odcinek I (trasa 1) w km roboczym 0+000 - 1+220,62 i odcinek II (trasa 2) w km roboczym 0+000 - 1+029,38.

Początek pierwszego odcinka (trasa 1) przyjęto na krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 1825B (km rob. 0+000), natomiast koniec przyjęto w osi jezdni nawierzchni gruntowej drogi gminnej do wsi Obrytki w odległości 18,50 m od granicy pasa drogowego drogi powiatowej i drogi gminnej (km rob. 1+220,62).

W ciągu osi trasy 1 zaprojektowano 9 załamań osi trasy (W-1 – W-9) o kątach zwrotu od 1,0618 grada do 11,7299 grada. Osiem załamań wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od $R=151$ m do $R=600$ m, jedno załamanie (W-8) pozostawiono bez wyokrąglenia łukiem kołowym (kąt zwrotu 1,0618 grada).

Skrzyżowanie projektowanej drogi powiatowej z drogą powiatową Nr 1825B (km 0+000 trasa 1) zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykle trójwlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=6,0$ m i $R=9,0$ m.

Początek drugiego odcinka (trasa 2) przyjęto w osi projektowanej nawierzchni trasy 1 w km 1+187,15 (km rob. 0+000), a koniec w osi nawierzchni drogi powiatowej na wysokości budynku Grzymki 15 zlokalizowanego na działce nr ewid. 49 we wsi Grzymki (km rob. 1+029,38).

W ciągu osi trasy 2 zaprojektowano 11 załamań osi trasy (W-10 – W-20) o kątach zwrotu od 0,3451 grada do 19,6174 grada. Osiem załamań wyokrąglono łukami kołowymi o

promieniach od $R=50$ m do $R=800$ m, trzy załamania (W-11, W-17 i W-20) pozostawiono bez wyokrąglenia łukami kołowymi (kąty zwrotu $< 1,00$ grada). Na łukach o promieniach $R \leq 150$ m wprowadzono poszerzenia nawierzchni w wysokości $30/R$ m na jeden pas ruchu. Poszerzenia wprowadzono na długości projektowanych prostych przejściowych.

Skrzyżowanie projektowanych odcinków drogi powiatowej między sobą (km 1+187,15 trasa 1 i km 0+000 trasa 2) zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykle trójwłotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=7,0$ m i $R=9,0$ m.

4.2. Projektowana organizacja ruchu.

W ramach niniejszego opracowania nie wprowadza się zmian w istniejącej (oznakowanie pionowe) organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg powiatowych nr 1825B i 1826B. Uzupełniono je jedynie o znak **A-7** z tabliczką **T-1** (200 m) uprzedzający o zbliżaniu się do skrzyżowania.

Na odcinku trasa 1 w km 0+413 – 0+988 w ciągu osi trasy znajduje się 7 łuków kołowych o promieniach 200 – 800 m. Odcinek ten oznakowano obustronnie znakami **A-3** z tabliczką **T-2** (0,8 km) oraz **A-3** z tabliczką **T-3**. Znaki A-3 z tabliczką T-2 (0,8 km) ustawiono 200 m przed początkiem pierwszego łuku od strony najazdu. Znaki A-3 z tabliczką T-3 ustawiono na końcu ostatniego łuku kołowego.

Na skrzyżowaniu odcinków trasa 1 i trasa 2 z drogą gminną wprowadzono pierwszeństwo łamane wzdłuż drogi powiatowej. Powyższe oznakowano znakami **D-1** z tabliczką **T-6a**. Wlot drogi gminnej podporządkowano znakiem **A-7** z tabliczką **T-6c**.

Na odcinku trasa 2 łuk w km 0+463 o promieniu 250 m oznakowano obustronnie odpowiednio znakami A-1 i A-2 ustawionymi w odległości 150 m i 200 m przed początkiem łuku od strony najazdu.

W ramach niniejszego opracowania nie zmienia się wyznaczonych wcześniej granic miejscowości i granic terenu zabudowanego wsi Grzymki.

5. Uwagi końcowe.

1. Do oznakowania dróg powiatowych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy średnie „S”.
2. Znaki A-7 winne 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: 15.11.2018r.

Opracował:

III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki ostrzegawcze					
1.	A-1				1
2.	A-2				1
3.	A-3				4
4.	A-7	1			2
Znaki informacyjne					
5.	D-1				2
6.	D-42	1			
7.	D-43	1			
Tablice miejscowości					
8.	E-4	1			
9.	E-17a	1			
10.	E-18a	1			
Tabliczki do znaków					
11.	T-1(200m)				1
12.	T-2(0,8km)				2
13.	T-3				2
14.	T-6a				2
15.	T-6c				1
RAZEM		6			18

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

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

skala 1 : 50000
skala 1 : 500