

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1.	Strona tytułowa.....	str. 1
2.	Spis zawartości opracowania	str. 2
3.	Opis techniczny	str. 3-5
4.	Zestawienie projektowanych znaków.....	str. 6
5.	Plan orientacyjny skala 1:25 000.....	str. 7
6.	Plan sytuacyjny skala 1:1000.....	str. 8 - 13
7.	Odbitka skrzyżowań wg. odrębnych opracowań	str. 14 - 15

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu kołowego

1. Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:000
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt zmian stałej organizacji ruchu w związku z przebudową nawierzchni drogi powiatowej nr 1914B Górki – Dobrzyjałowo – Pieńki Borowe – Korytki - Kaimy w lokalizacji 0+017,00 – 5+404,10 na terenie gminy Piątnica i gminy Jedwabne powiat łomżyński na odcinku o łącznej długości 5387,10 mb

Projekt opracowano w związku z przebudową nawierzchni w/w odcinka drogi.

Niniejszy projekt stanowi integralną część projektu budowlanego.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Przedmiotowa droga posiada status drogi powiatowej i pełni funkcję drogi układu lokalnego. Projektowany odcinek swój początek bierze na skrzyżowaniu z drogą do wsi Kownaty w miejscowości Dobrzyjałowo, koniec zaś przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 668 w miejscowości Kaimy. Inwestycja obejmuje odcinek drogi o łącznej długości 5387,10 mb.

Przedmiotowa droga przebiega głównie przez tereny nieurbanizowane w otoczeniu gruntów rolnych i leśnych. Zabudowa zagrodowa (trzy siedliska) występuje jedynie na końcu odcinka we wsi Kaimy.

Rzeźba terenu przez który przebiega droga jest mało urozmaicona, którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 141,90 – 161,15 m.n.p.m.

Obecnie szerokość geodezyjna pasa drogowego jest zróżnicowana i wynosi od 9,0 m do 12 m. W pasie tym istnieje jezdnia o szerokości 4,0 – 6,0 m oraz w części elementy odwodnienia w postaci rowów przydrożnych i przepustów. Pobocza po obu stronach porośnięte są trawą. Korona drogi zbudowana jest z gruntów piaszczystych. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu naturalnym ukształtowaniem terenu rowami przydrożnymi do istniejących cieków wodnych.

Poza wyodrębnioną jezdnią zwirową i rowami pas drogowy do granic geodezyjnych porośnięty jest trawą lub wyorany. Na obrzeżach pasa drogowego i w rowach przydrożnych znajdują się pojedyncze drzewa i krzaki.

W chwili projektowania na przedmiotowej drodze istnieje niepełne oznakowanie pionowe w rejonie skrzyżowań.

Na skrzyżowaniu z drogą relacji Dobrzyjałowo – Kownaty w km 0+000 istnieją znaki A-6a na tej drodze oraz znak A-7 na projektowanym odcinku. Na drodze gminnej w kierunku wsi Motyka istnieje znak B-20. W obrębie tego skrzyżowania umieszczone są także drogowskazy określające kierunki do miejscowości Kaimy oraz Motyka. Tuż za skrzyżowaniem istnieją również znaki określające teren zabudowany D-42, D-43 wsi Dobrzyjałowo oraz tablice miejscowości E-18a i E-14a. Pomimo iż znaki

E-18a i E-17a nie są ustawione na granicy administracyjnej miejscowości z uwagi na istniejące odrębne i wcześniejsze opracowania projektowe dotyczące skrzyżowania w niniejszym projekcie nie wprowadza się zmian. Niniejsze opracowanie nie dotyczy wspomnianego odcinka drogi.

W km 1+800 na skrzyżowaniu z drogą gminną istnieje drogowskaz wskazujący miejscowość Pieńki Borowe a na drodze do tej wsi w odległości 50 m od skrzyżowania istnieje tablica miejscowości.

W km 5+300 na skrzyżowaniu z drogą gminną istnieje drogowskaz do wsi Korytki.

Na planie sytuacyjnym pokazano również istniejące oznakowanie skrzyżowań znajdujących się poza zakresem niniejszego opracowania.

4. Charakterystyka rozwiązań projektowych

W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5,0 m na odcinku w lokalizacji 0+017,00 – 5+104,00 oraz szerokości istniejącej 3,5 m w lokalizacji 5+104,00 – 5+404,10. Nowa nawierzchnia na odcinku w km 0+017,00 – 5+104,00 wykonana będzie na istniejącej podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie z jej wyrównaniem kruszywem łamanym warstwą śr. gr. 15 cm. Wykonane zostaną również pobocza o nawierzchni żwirowej o szerokości po 1,0 m. Na odcinku w km 5+104,00 – 5+404,10 wykonana będzie nakładka na istniejącej nawierzchni bitumicznej. Na odcinku tym wykonane będą nowe pobocza żwirowe o szerokości po 1,5 m.

W ramach przebudowy przewiduje się poprawę stan odwodnienia poprzez wykonanie nowych i przebudowę istniejących przepustów pod koroną drogi i na zjazdach oraz odtworzenie rowów przydrożnych. W zakresie robót przewiduje się także rozbiórkę elementów drogowych zniszczonych i nie przewidzianych do dalszego użytkowania oraz odtworzenie w granicach pasa drogowego zieleni zniszczonej pracami budowlanymi.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu. Dotychczasowy sposób wykorzystywania nieruchomości na cele komunikacji publicznej nie zmieni się. Droga po przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

4.1. Dane techniczne

Odcinek w km 0+017,00 – 5+080,00:

- klasa techniczna drogi (L)
- prędkość projektowa 40 km/h
- ruch KR1
- szerokość korony drogi 7,0 m
- szerokość jezdni 5,0 m, obustronne pobocza szerokości po 1,0 m
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%, poboczy 6%
- spadki na łukach wg wyliczeń ich parametrów

Odcinek w km 5+080,00 – 5+404,10:

- klasa techniczna drogi (L)
- prędkość projektowa 40 km/h
- ruch KR1
- szerokość korony drogi 6,5 m
- szerokość jezdni 3,5 m, obustronne pobocza szerokości po 1,5 m
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%, poboczy 6%
- spadki na łukach wg wyliczeń ich parametrów

5. Projektowana organizacja ruchu

Lokalizację projektowanej drogi przedstawiono na planie orientacyjnym w skali 1:25000. Szczegółowo drogę oraz organizację ruchu kołowego ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:100.

W związku z przebudową nawierzchni drogi wprowadza się dodatkowe oznakowanie następująco:

- przed skrzyżowaniem w km 0+000 należy poprzedzić istniejący znak A-7 takim samym znakiem z tabliczką H-1 w odległości 150 - 200 m przed skrzyżowaniem,
- na granicach administracyjnych miejscowości wprowadza się znaki E-18a i E-17a,
- na skrzyżowaniu w km 1+800 z drogą do wsi Pieńki Borowe wprowadza się znaki A-6a na projektowanej drodze oraz znak A-7 na drodze gminnej do wsi Pieńki Borowe.
- na odcinku zwężenia jezdni w km 5-084,0 – 5+104,0 należy ustawić znak ostrzegawczy A-12a
- w miejscu faktycznego początku terenu zabudowanego miejscowości Kaimy należy ustawić znak D-42 i D-43
- na skrzyżowaniu w km 5+300 z drogą do wsi Korytki, należy ustawić znaki D-1 na projektowanej drodze oraz znak A-7 na drodze gminnej
- na skrzyżowaniu z drogą gminną w km 5+415,0 (poza zakresem opracowania) należy ustawić znaki D-1 na przedmiotowej drodze.

Organizacja ruchu wprowadzona zostanie po zakończeniu przebudowy drogi.

Ze względu na brak możliwości wykonania robót związanych z przebudową drogi przy całkowitym zamknięciu ruchu na drodze, roboty można wykonywać przy dopuszczeniu ruchu lokalnego.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z instrukcją o znakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym

6. Zasady umieszczania znaków

Znaki należy umieszczać z prawej strony jezdni. Należy zastosować znaki z grupy średnich (S), odblaskowe – typ folii 2.

Jako konstrukcję wsporczą tablic stanowią słupki metalowe o przekroju okrągłym koloru szarego.

Tarcze znaków powinny być wykonane według wymiarów i wzorów podanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

Odległość znaku od krawędzi jezdni w poziomie do skrajnego punktu tarczy powinna mieścić się w granicach 0,5 – 2,0 m.

Każdy materiał do wykonania znaku pionowego na który nie ma polskiej normy (PN lub BN) musi posiadać świadectwo dopuszczenia wydane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów lub aprobatę techniczną.

Opracował:

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW

L.p.	Symbol	Opis	Ilość szt.	Uwagi
1.	D-1	„droga z pierwszeństwem”	4	
2.	A-7	„ustąp pierwszeństwa przejazdu”	7	
3.	A-12a	„zweżenie jezdni- obustronne”	1	
4.	A-6a	„skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po obu stronach “	2	
5.	D-42	„obszar zabudowany”	1	
6.	D-43	„koniec obszaru zabudowanego”	1	
7.	E-17a	Tablica miejscowości	6	
8.	E-18a	Tablica miejscowości	6	
9.	H-1	Tabliczka „150 m”	1	