

PB	Biuro Projektowe, Krzysztof Święcki 18-400 Łomża, ul. Włókiennicza 3 e-mail: Swiecki.k@wp.pl . tel. (86) 218 27 04, kom. 604 439 263	Egz. nr
----	---	---------

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa projektu: Remont drogi powiatowej nr 1952B – odc. II Jakać Dworna –
- Stara Jakać – Szabły Młode w km 0+015,00 – 1+230,00

Lokalizacja: Gmina Śniadowo, pow. łomżyński
- obręb: Jakać Dworna, Stara Jakać,

Kod CPV: 45233120-6 – Roboty w zakresie budowy dróg

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży
Adres: ul. Poligonowa 30, 18-400 Łomża

Data wykonania: Październik 2015 r.

zespół projektowy	imię i nazwisko	podpis i pieczęćka
Projektant:	<i>inż. Krzysztof Święcki</i> <i>upr. PDL/0004/PWOK/04/</i>	

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1.	Strona tytułowa	str. 1
2.	Spis zawartości opracowania	str. 2
3.	Opis techniczny	str. 3 – 6
4.	Karta uzgodnień	str. 7
5.	Wykaz oznakowania	str. 8
6.	Plan orientacyjny skala 1:25 000	str. 9
7.	Plan sytuacyjny skala 1:500	str. 10-12

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu kołowego

1. Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 260),
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2012.1137 z póź. zm.)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002.170.1393 z póź. zmianami)
- 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. 2003 Nr 220, poz. 2181 z póź. zmianami),
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- projekt remontu drogi,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt zmian stałej organizacji na drodze powiatowej nr 1952B Jakać Dworna – Stara Jakać – Szabły Młode w km 0+015,00 – 1+230,00. Zmiany w istniejącej organizacji ruchu wprowadzone będą w związku z planowanym remontem drogi.

Projektowana organizacja ruchu wprowadzona będzie w terminie – do 30 listopada 2016 r.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Przedmiotowy odcinek drogi posiada status drogi publicznej powiatowej i pełni funkcję układu lokalnego. Początek projektowanej trasy przyjęto wg. wskazań Inwestora za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 677 w miejscowości Jakać Dworna w lokalizacji km 0+015,00. Koniec projektowanego odcinka przyjęto w lokalizacji km 1+230,00 za skrzyżowaniem z drogą gminną wewnętrzną w miejscowości Stara Jakać. Inwestycja obejmuje odcinek o łącznej długości 1215,0 mb.

Przedmiotowa droga przebiega w otoczeniu gruntów rolnych i zabudowy zagrodowej wsi Jakać Dworna i Stara Jakać. Rzeźba terenu przez który przebiega droga jest mało urozmaicona, którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 115,76 – 117,76 m.n.p.m.

Szerokość geodezyjna pasa drogowego jest zróżnicowana i wynosi od 3,5 do 11,5 m. W pasie drogowym istnieje jezdnia o zróżnicowanych szerokościach:

- 5,0 m o nawierzchni bitumicznej gr. śr. 5 cm w km 0+015,0 – 0+300,0,

- 3,5 m o nawierzchni bitumicznej gr. śr. 5 cm w km 0+300,0 - 1+230,0

Po obu stronach jezdni istnieją pobocza żwirowe szer. śr. 1,0 m i gruntowe porośnięte trawą. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu i w części rowami przydrożnymi chłonnymi.

Do przyległych do drogi działek istnieją zjazdy indywidualne i publiczne o zróżnicowanych wymiarach. Zjazdy publiczne do działki nr 46/1, 46/2, 45/3 mają szerokość 11,6 m i 11,4 m oraz nawierzchnię utwardzoną betonową kostką brukową. Zjazdy indywidualne posiadają nawierzchnie żwirowe i w części gruntowe o szerokościach od 3,5m do 5,0 m.

W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne sieci energetyczne, wodociąg oraz linia telefoniczna.

Na drodze istnieje oznakowanie pionowe które zinwentaryzowano i pokazano na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

4. Charakterystyka rozwiązań projektowych

Planowany remont ma na celu doprowadzenia do właściwego stanu technicznego i użytkowego drogi. Planuje się roboty w zakresie nawierzchni bitumicznej jezdni, poboczy, istniejących zjazdów, elementów odwodnienia oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Projektuje się drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, szerokości 5,0 m. W km 0+015,0 – 0+300,0 przewiduje się wykonanie warstwy wyrównawczej i warstwy ścieralnej gr 5 cm na istniejącej nawierzchni bitumicznej. Na pozostałym odcinku nawierzchnia bitumiczna o gr. 9 cm (5 cm w-wa ścieralna + 4 cm w-wa wiążąca) wykonana będą na podbudowie powstałej z recyklingu istniejącej nawierzchni i podbudowy o gr. 10 cm oraz dodatkowej warstwy kruszywa łamanego gr. 15 cm. Po obu stronach jezdni wykonane będą pobocza żwirowe o gr. 9 cm i szerokościach po 1,0 m. Na zjazdach wykonana będzie nawierzchni bitumiczna gr. 9 cm (5+4 cm) na podbudowie z kruszywa łamanego gr. 25 cm oraz nawierzchnie żwirowe gr. 18 cm.

Odwodnienie drogi przewiduje się metodą powierzchniowego spływu naturalnymi spadkami terenu oraz projektowanymi i istniejącymi przepustami i rowami trawiastymi chłonnymi do istniejących cieków wodnych i na nieutwardzone powierzchnie pasa drogowego.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu a niweleta drogi poddana będzie jedynie nieznacznej korekcie w celu uzyskania normatywnych spadków.

Szczegóły przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1:500.

Droga po przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

Charakterystyczne parametry techniczne obiektu

- klasa techniczna drogi (L)
- prędkość projektowa 40 km/h
- ruch KR1
- szerokość korony drogi 7,0 m
- szerokość jezdni 5,0 m
- pobocza szerokości 1,0 m ze spadkiem jednostronnym 6 %
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- spadki jezdni na łukach wg wyliczeń ich parametrów
- nachylenie skarp 1:1,5, 1:1
- długość proj. odcinka 1215,0 mb

5. Projektowana organizacja ruchu

Lokalizację projektowanej drogi przedstawiono na planie orientacyjnym w skali 1:25000, natomiast szczegółowo drogę oraz organizację ruchu kołowego ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500.

Istniejące oznakowanie pionowe drogi pozostawia się bez zmian.

Istniejące bariery stalowe przy istniejącym moście należy poddać korekcie ustawienia w celu dostosowania do projektowanych rozwiązań.

W stosunku do stanu istniejącego wprowadza się uzupełniające oznakowanie pionowe następująco:

- zwężenie jezdni na istniejącym moście należy oznakować z obu stron znakami A-12a,
- przy istniejącej wiacie przystankowej w km 0+243.0 należy ustawić znak D-15
- w km od 0+015,00 – 0+648,00 po stronie prawej należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe poziome linią ciągłą gładką P- 7b „linia krawędziowa ciągła - szeroka” i P-7a „linia krawędziowa przerywana - szeroka” na zjazdach.

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

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie Rozporządzeniem 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).

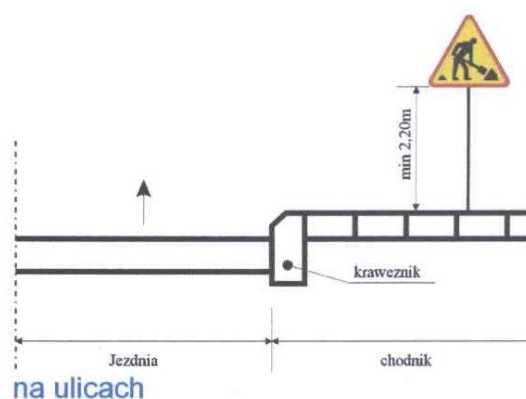
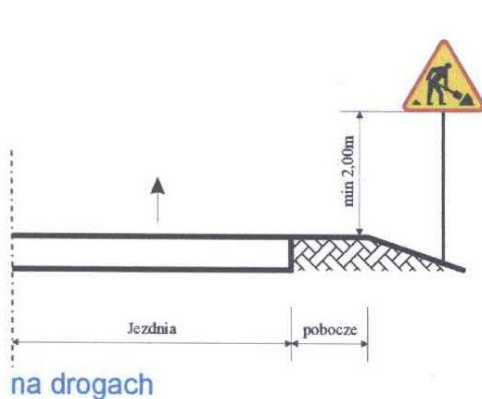
6. Warunki techniczne

6.1. Oznakowanie pionowe

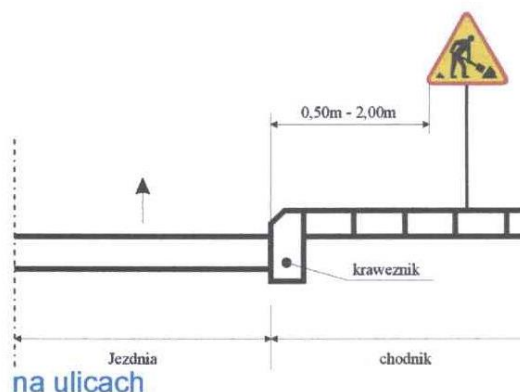
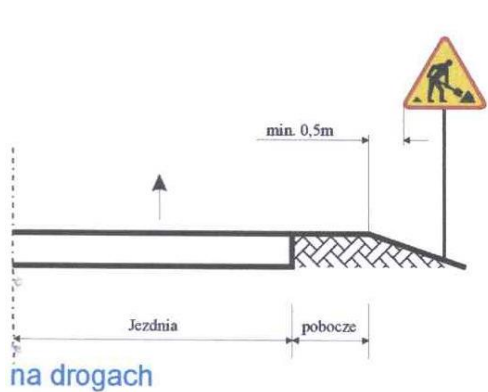
Ustawianie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki nr 1–4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”, zgodnie z którym zaprojektowano organizacji ruchu.

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica		długość ć wysokość (n=0,1,2)
średnie	S	900	800		600 600+150 n

Wysokosc umieszczanych znaków



Odleglosc znaków od krawedzi jezdni



Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Schemat umieszczania znaków przedstawiono poniżej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić 5° w kierunku jezdni.

Wysokość umieszczania znaków;

Kategorie znaków	Wysokość umieszczania znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach z zabudowanymi
A – ostrzegawcze B – zakazu 2) C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające 1) G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi 4)	min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E – tablice przed drogowskazowe E–1 - drogowskazy tablicowe E–1 - tablice szlaków drogowych E–14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ min. 1,00 ⁵⁾
E – znaki szlaku drogowego E–15, E–16 - tablice kierunkowe E–13 - tablice miejscowości E–17a, E–18a drogowskazy w kształcie strzałek – małe E–4 - drogowskazy do obiektu E–7 ÷ E–12, E–19 ÷ E–22	2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały – duży	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią 2)	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu 2)	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20
1) z wyjątkiem znaków F–11 (5,00m) i F– 4a, b, c (0,50m), 2) z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni, 3) znaki E–4, E–17a, E–18a, E–19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych, 4) z wyjątkiem znaków G–1 (1,00m – na ulicach; 0,50m – na pozostałych drogach), 5) dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu, 6) dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego,		

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczania znaku powinna być dostosowana do drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min. 2,20m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych (folia odblaskowa typu 2).

Znaki pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową. Podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi.

Znaki należy ustawić na słupkach ocynkowanych z rur stalowych okrągłych, bez szwu, walcowanych na gorąco o następujących parametrach:

Średnica zewnętrzna [mm]	Grubość ścianki [mm]	Masa 1 mb [kg/mb]
57,00	5,00	5,30

Opracował:

KARTA UZGODNIENÍ