

**„Budowa drogi polegająca na rozbudowie i przebudowie drogi gminnej Nr
105877B we wsi Kaliszki ”
gm. Miastkowo, pow. łomżyński, woj. podlaskie**

PROJEKT

STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Obiekt:	droga gminna nr 105877B
Adres:	wieś Kaliszki, gmina Miastkowo, powiat Łomżyński
Kategoria obiektu:	XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe, IV - zjazdy, XXVIII - przepusty
Inwestor:	Wójt Gminy Miastkowo 18-413 Miastkowo, ul. Łomżyńska 32

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

SPIS ZAWARTOŚCI 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 gminnej nr 105877B we wsi Kaliszki, gm. Miastkowo

Lp.	Instytucja
1.	Wójt Gminy Miastkowo
2.	Komenda Miejska Policji w Łomży
3.	Starosta Łomżyński

II. OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze gminnej nr 105877B we wsi Kaliszki

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Gminą Miastkowo.
- Projekt przebudowy drogi gminnej nr 105877B we wsi Kaliszki
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 lipca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z 1999 r.);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr. 98 poz. 603 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z 2003 r.)
- 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 gminnej Nr 105877B we wsi Kaliszki na odcinku od krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 1957B do km 2+450,78 i skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1957B.

3. Dane techniczne projektowanej drogi

W porozumieniu z inwestorem przyjęto następujące min. parametry techniczne projektowanej drogi:

- droga gminna
 - klasa drogi – dojazdowa „D”,
 - prędkość projektowa – 30 km/h
 - obciążenie ruchem – KR1,
 - przekrój poprzeczny – szlakowy:
 - min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,
 - min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 300 m.
 - łuk wklęsły – 300 m.
 - szerokość jezdni – 5,0 m,
 - szerokość pobocza - 1,0 m
- droga powiatowa
 - klasa drogi – lokalna „L”,
 - prędkość projektowa – 50 km/h
 - obciążenie ruchem – KR2,
 - przekrój poprzeczny – szlakowy:
 - min. promień łuku kołowego w planie – 50 m,
 - min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 600 m.

- łuk wklęsły – 600 m.

- szerokość jezdni – 5,50 m,
- szerokość pobocza - 1,0 m

4. Opis stanu istniejącego.

Projektowana droga gminna w stanie istniejącym posiada nawierzchnię żwirową (szerokość jezdni od 3,30 m do 3,80 m) bez wyodrębnionych poboczy i odwodnienia, w dość dobrym stanie technicznym, jednak z wieloma nierównościami, bez zachowania spadków podłużnych i poprzecznych. Korona drogi przebiega w poziomie przyległego terenu. W km 1+699,20 pod koroną drogi znajduje się przepust z rur betonowych Ø400. Przepust jest w złym stanie technicznym, zamulony, rury popękane. Wody opadowe spływają zgodnie z ukształtowaniem przepływając przez nawierzchnię jezdni. Szerokość pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową wynosi 1,10 m, na pozostałym odcinku objętym opracowaniem wynosi 3,0 m.

Projektowana droga powiatowa w stanie istniejącym posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej (powierzchniowe utwardzenie) szerokości 3,80 m – 4,15 m z obustronnymi poboczami gruntowymi. Jezdnia i pobocza są w złym stanie technicznym. Jezdnia posiada liczne spękania i wykruszenia, pobocza są zdeformowane, z wieloma nierównościami, bez zachowania spadków podłużnych i poprzecznych. Korona drogi wyniesiona jest ponad przyległy teren na wysokość 0,3-0,5 m. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i waha się w granicach od 9,0 do 13,7m.

Na odcinkach posesje zabudowane ogrodzone są ogrodzeniami trwałymi.

Istniejąca organizacja ruchu:

W związku z tym, że droga gminna Nr 105877B na całej długości posiada nawierzchnię gruntową, skrzyżowania tej drogi z innymi drogami gminnymi nie posiadają ustalonej organizacji ruchu.

Po drodze odbywa się ruch związany z dojazdem samochodów do posesji prywatnych położonych przy tej drodze oraz ruch maszyn rolniczych.

5. Opis przyjętych rozwiązań

5.1. Rozwiązania sytuacyjne

Drogi w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący ich przebieg. Korekty tras występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Początek drogi gminnej (trasa 1) przyjęto w osi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej km 0+000 (początek robót w km 0+001,80), natomiast koniec przyjęto w osi istniejącej nawierzchni gruntowej drogi km rob. 2+450,78. W ciągu osi drogi gminnej zaprojektowano 16 załamań osi trasy (W-1 – W-16) o kątach zwrotu od 0,1338 grada do 48,9324 grada. Spośród tych załamań 12 wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od R=30,0 m do R=500 m. Pozostałe załamania pozostawiono bez wyokrąglenia – kąty zwrotu od 0,1338 grada do 0,9871 grada.

Na łukach o promieniach $R \leq 150$ m na długości prostych przejściowych wprowadzono poszerzenie zgodnie z § 16 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne

i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. 2016, poz. 124);

Początek drogi powiatowej (trasa 2) przyjęto w osi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi w km rob. 0+000, natomiast koniec przyjęto w osi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi w km rob. 0+089,27. W ciągu osi drogi powiatowej zaprojektowano 1 załamanie osi trasy (W-17) o kącie zwrotu 17,7206 grada. Załamanie to wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu R=200,0 m.

Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Krawędzie jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami o promieniach $R=8,00$ m.

Pozostałe połączenia z drogami wewnętrznymi zaprojektowano jako zjazdy publiczne i wyokrąglono łukami o promieniach $R=5,0$ m.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się wykonanie przebudowy istniejących i budowy nowych zjazdów na posesje i pola.

Omawiane rozwiązania pokazano na planie sytuacyjnym.

5.2. Projektowana organizacja ruchu

Na projektowanym skrzyżowaniu drogi gminnej z drogą powiatową - ze względu na istniejące natężenie ruchu ustalono pierwszeństwo przejazdu wzdłuż drogi powiatowej (znaki A-6b i A-6c ustawione odpowiednio w odl. 250 m przed skrzyżowaniem). Wlot drogi gminnej (trasa 1) podporządkowano znakiem pionowym A-7. O podporządkowaniu drogi uprzedzono znakiem A-7 z tabl. T-1(200 m) ustawionym 200 m przed skrzyżowaniem. Na skrzyżowaniu wprowadzono oznakowanie poziome – linie P-4 i P-1e na drodze powiatowej oraz linie P-13, P-4 i P-1e na wlocie drogi gminnej.

Odcinek drogi km 0+050 – 1+050 oznakowano jako drogę krętą znakami A-3 i A-4 z tabl. T-2(1km) oraz A-4 z tabl. T-3(koniec). Na długości łuku W-6 ($R=80$ m) wprowadzono ograniczenie prędkości do 70 km/h (znaki B-33(70km/h) i B-34(70km/h) ustawione odpowiednio). Na długości łuku W-9 ($R=60$ m) wprowadzono ograniczenie prędkości do 50 km/h (znaki B-33(70km/h), B-33(50km/h) i B-34(50km/h) ustawione odpowiednio).

W km 1+000 i km 2+440 ustawiono tablice miejscowości E-17a i E-18a. Na odcinku km 1+355 – 2+320 wyznaczono granice terenu zabudowanego znakami D-42 i D-43.

Istniejący w km 1+422 SL przystanek autobusowy oznakowano znakiem pionowym D-15.

O końcu nawierzchni bitumicznej ostrzeżono znakiem A-30 z tabl. T-5 (zmiana nawierzchni).

Lokalizację znaków pokazano na planie sytuacyjnym.

6. Uwagi końcowe.

1. Do oznakowania dróg powiatowych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy średnie „S”, a do oznakowania dróg gminnych - znaki pionowe o wymiarach z grupy małe „M”.
2. Znak A-7 winien mieć lico z folii odbłaskowej co najmniej typu 2, pozostałe znaki winne mieć lico z folii odbłaskowej co najmniej typu 1.
3. Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 30.11.2022r.

Opracował:

III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

na drodze gminnej nr 105877B we wsi Kaliszki

- Znaki pionowe

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki ostrzegawcze					
1.	A-3				1
2.	A-4				3
3.	A-6b				1
4.	A-6c				1
5.	A-7				2
6.	A-12a				2
7.	A-30				1
Znaki zakazu					
8.	B-33(50km/h)				2
9.	B-33(70km/h)				4
10.	B-34(50km/h)				4
11.	B-34(70km/h)				2
Znaki informacyjne					
12.	D-15				2
13.	D-42				2
14.	D-43				2
Znaki kierunku i miejscowości					
15.	E-17a				2
16.	E-18a				2
Tabliczki do znaków					
17.	T-1(20m)				2
18.	T-1(200)				1
19.	T-2(1km)				2
20.	T-3(koniec)				2
21.	T-5(zmiana nawierzchni)				1
RAZEM					41

- Znaki poziome

P-1e	-	$(3,0+9,03)*0,12=$	1,44 m ²
P-4	-	$(35+30+31)*0,24=$	23,04 m ²
P-13	-	$9,5*0,2625=$	3,49 m ²
RAZEM			27,97 m²

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA