



15 - 274 Białystok ul. Waszyngtona 24 lok. 415

tel./fax 085 74 20 117

tel.kom. 600 207 447

email: phukomi@op.pl

NIP 542 - 160 - 25 - 90

Egz.

**Przebudowa odcinka drogi gminnej nr 103585B
Chilmony – Bobra Wielka wraz drogowymi obiektami
inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie
gm. Nowy Dwór, pow. sokólski, woj. podlaskie.**

STADIUM: PROJEKT ZAMIENNY STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ADRES: DROGA GMINNA NR 103585B,
GM. NOWY DWÓR,
POW. SOKÓLSKI, WOJ. PODLASKIE

INWESTOR: Urząd Gminy Nowy Dwór
Plac Rynkowy 21
16-205 Nowy Dwór

OPRACOWANIE: mgr inż. Adam Kalinowski
PDL/0036/POOD/09

Białystok, kwiecień 2016

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa..... str. 1
2. Spis zawartości opracowania..... str. 2
3. Karta uzgodnień..... str. 3
4. Opis techniczny..... str. 4

II. Część rysunkowa

1. Rys. nr 1 – Plan orientacyjny; skala 1:10000
2. Rys. nr 2.1– Projekt stałej organizacji ruchu; skala 1:1000

KARTA UZGODNIENÍ

do projektu zamiennego **stałej organizacji ruchu** w ramach projektu poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Nowy Dwór poprzez przebudowę odcinka drogi gminnej nr 103585B Chilmony – Bobra Wielka.

27. 04. 2016


**05
KOMENDA POWIATOWA
POLICJI**
w Sokółce, woj. podlaskie

PROJEKT - SZKIC
organizacji ruchu opiniuję
pozytywnie - ~~negatywnie~~
~~z następującymi warunkami~~
**KOMENDANT POWIATOWY
POLICJI W SOKÓLCE**
z up. Asystent Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Powiatowej Policji w Sokółce
asp. szt. Andrzej Grusza

STAROSTWO POWIATOWE

w Sokółce
ul. Marsz. J. Piłsudskiego 8
16-100 Sokółka

ZATWIERDZAM
Organizacja ruchu stała

data *16.05.2016* podpis *Robert Rybiński*
z up. Starosty
Robert Rybiński
Dyrektor Wydziału
Komunikacji i Dróg

Opis techniczny

do projektu zamiennego **stałej organizacji ruchu** w ramach projektu poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Nowy Dwór poprzez przebudowę odcinka drogi gminnej nr 103585B Chilmony – Bobra Wielka.

1. Przedmiot, zakres i podstawa opracowania

Przedmiotem opracowania jest do projektu zamienny stałej organizacji ruchu w ramach projektu poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Nowy Dwór poprzez przebudowę odcinka drogi gminnej nr 103585B Chilmony – Bobra Wielka.

- Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy inwestycji polegający na przebudowie odcinka drogi gminnej nr 103585B Chilmony – Bobra Wielka wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Nowy Dwór, pow. sokólski, woj. podlaskie.
- Długość odcinka robót drogowych wynosi 3155,17m.

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393)
- 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. 2003 nr 177 poz. 1729)
- 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)
- wizje lokalne w terenie,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2. Stan istniejący

Droga gminna nr 103585B Chilmony – Bobra Wielka należy do sieci dróg stanowiących podstawowy układ komunikacyjny gminy Nowy Dwór. Na przedmiotowym odcinku tj. od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1246B do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1240 B droga jest klasy technicznej L.

W przebiegu drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz zapewnienia większego komfortu i płynności jazdy.

Przebudowywany odcinek trasy przebiega przez tereny typowo rolnicze. Dominującymi terenami przylegającymi do przebudowywanego odcinka drogi są pola uprawne, łąki, pastwiska, lasy, tereny zalesione oraz nieużytki.

Ukształtowanie terenu w pobliżu przebudowywanej drogi określić można jako faliste i pagórkowate, co uwidocznione jest na profilu podłużnym.

Droga gminna na przebudowywanym odcinku posiada przekrój szlakowy z poboczeniami, nie występują

chodniki. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi $8 \div 14$ m. Szerokość korony drogi od 8,0 do 12,0 m. Szerokość jezdni waha się w przedziale $5,5 \div 6,0$ m, pobocza gruntowe szerokości ok. $1,5 \div 2,0$ m.

W granicach pasa drogowego i poza nim usytuowane są obiekty: tablice informacyjne, kapliczki i krzyże przydrożne.

Stan techniczny

W stanie istniejącym droga gminna nr 103585 B posiada jezdnię zwirową o szerokości $5,5 \div 6,0$ m. Szerokość poboczy gruntowych wynosi $1,5 \div 2,5$ m.

Stan techniczny nawierzchni bitumicznej – liczne nierówności, zadołowania, zdeformowany profil i przekrój drogi. Pobocza porośnięte trawą, są wyniesione i mają niejednostajną szerokość, występuje brak spadków poprzecznych i miejscowo braki odpływu wody z jezdni.

W obrębie pasa drogowego rosną drzewa i krzewy zasiane samoistnie.

Odwodnienie

Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do przydrożnych rowów trawiastych oraz na skarpy. Woda opadowa odprowadzona jest do istniejących cieków wodnych otwartych w korytach naturalnych.

Obiekty inżynierskie

W ciągu drogi gminnej nr 103585B zlokalizowane są przepusty pod drogą w stanie technicznym niezadawalającym. Przepusty są wykonane z rur lub prefabrykatów betonowych z czołowymi murkami betonowymi. W obecnej chwili przepusty są częściowo lub całkowicie zasypane i zdeformowane. Wlot i wylot przepustu zarośnięty trawą. Rów zapełniany jest wodami opadowymi spływającymi z przyległego terenu, głównie w przypadku większych opadów atmosferycznych i w okresie roztopów wiosennych.

3. Projektowane rozwiązania

Początek projektowanego odcinka drogi przyjęto na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1246B w km roboczym 0+000, koniec zaś na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1240 B w km roboczym 3+155,17. Początek trasy dowiązано do istniejącej jezdni o nawierzchni bitumicznej. W załamania osi trasy wpisano łuki kołowe o promieniach $R=30 \div 1000$ m.

Projektowana droga ma szerokość 5,5m z miejscowymi poszerzeniami w rejonie łuków poziomych. Posiada obustronne pobocza o nawierzchni z kruszywa naturalnego.

Długość odcinka robót drogowych wynosi 3155,17m.

CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE

Droga gminna nr 103585B:

- klasa drogi – L (lokalna),
- kategoria ruchu KR1,
- ilość pasów ruchu – 2,
- prędkość projektowa – 50 km/h (poza terenem zabudowy), 40 km/h lub 30 km/h (w terenie zabudowy),

- szerokość jezdni – 5,5 m z poszerzeniami na łukach,
- spadek jezdni – 2,0 % na odcinku prostym,
- szerokość poboczy– 1,0 m,
- spadek poboczy– 6,0%.

Na projektowanym odcinku droga gminna będzie miała przekrój daszkowy ze spadkami 2% z jezdnią szerokości 5,5m i poboczami z kruszywa szerokości 1,0 m o spadku poprzecznym 6%. Na łukach zastosowano normatywne spadki jednostronne. Jezdnię zaprojektowano w przeważającej większości po istniejącym przebiegu drogi.

Szczegółowe informacje określające parametry korpusów drogowych zostały zamieszczone na przekrojach normalnych w części rysunkowej.

Niweletę drogi gminnej nr 103585 B zaprojektowano pod kątem poprawy bezpieczeństwa i warunków jazdy, dokonano korekty i znormalizowania parametrów niwelety, z maksymalnym wykorzystaniem istniejącej nawierzchni zwirowej jako podbudowy. Na odcinkach, gdzie szerokość projektowanej jezdni jest większa niż istniejącej wykonanie nowej konstrukcji. Wysokościowo niweletę dostosowano do istniejących rzędnych dróg powiatowych, dróg bocznych i zjazdów do posesji.

Zastosowano spadki podłużne od 0,3% do 6,49%, promienie łuków wypukłych $R=1500+10000m$, wklęsłych $R=3000+10000 m$, co zapewni komfort jazdy i prawidłowe odprowadzenie wód opadowych.

Niweletę opracowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego.

4. Organizacja ruchu i oznakowanie

Zakres oraz całość oznakowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na Rys. nr 2.

Zmiany w oznakowaniu projektu stałej organizacji ruchu pokazano na Rys. nr 2.1. Oznakowanie przedstawione w pierwotnym projekcie stałej organizacji ruchu na Rys. nr 2.2 nie uległo zmianie.

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków pionowych:

- znaki pionowe **projektowane** przedstawiono, jako znaki **kolorowe** oraz podano oznaczenia wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki **istniejące**, istniejące do przestawienia oraz istniejące do likwidacji (skreślone) pokazano w kolorach **czarno-białych - przewiduje się wymianę znaków**

Wykaz znaków pionowych projektowanych i do wymiany:

<i>Symbol znaku</i>	<i>Projektowane znaki Ilość [szt.]</i>	<i>Znaki do likwidacji Ilość [szt.]</i>	<i>Uwagi</i>
A – 1	2	2	
A – 2	2	1	
A – 3	2	2	
A – 7	5	3	
A – 11a	2	-	
B– 33	9	-	

B-42	3	-	
D - 1	4	2	
D - 2	1	-	
D - 15	2	3	
E - 4	2	2	
E - 17a	1	1	
E - 18a	1	1	
T - 1	2	-	
Suma	38	17	

Znaki pionowe należy zastosować z **grupy średnich w min. II-giej klasie odblaskowości**. Znaki z demontażu należy przekazać zarządcy drogi.

Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako **grubowarstwowe**. Zakres wykonania oznakowania poziomego obejmuje całość oznakowania pokazanego na planie sytuacyjnym. Projektowane oznakowanie zostało pokazane kolorem czerwonym i opisane symbolami.

5. Termin realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest 2016r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

A. Kalmowski