

ZAWARTOŚĆ TECZKI

- 1. Opis techniczny**
- 2. Uzgodnienia**
- 3. Plan orientacyjny**
- 4. Plan sytuacyjny w skali 1 : 1000 – Projekt stałej organizacji ruchu**
- 5. Plan sytuacyjny w skali 1 : 1000 – Inwentaryzacja istniejącego oznakowania**
- 6. Odległość projektowanych znaków drogowych od krawędzi jezdni**
- 7. Wykaz oznakowania pionowego**
- 8. Wykaz oznakowania poziomego**

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 645 NA ODCINKU ŁOMŻA-NOWOGRÓD

1. MATERIAŁY WYKORZYSTANE PRZY OPRACOWANIU

- podkład geodezyjny w skali 1 : 500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach
- inwentaryzacja istniejących nawierzchni drogowych
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania

Projekt został sporządzony na podstawie umowy zawartej z Podlaskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu drogi wojewódzkiej nr 645 na odcinku Łomża-Nowogród.

Zakres robót został przedstawiony na planie orientacyjnym w skali 1 : 10000.

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu drogi wojewódzkiej nr 645 na odcinku Łomża-Nowogród. Obejmuje on odcinek DW645 od km 45+918 do km 56+272. Zakres opracowania został przedstawiony na planie orientacyjnym.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Trasa projektowanej drogi wojewódzkiej nr 645 na przedmiotowym odcinku prowadzona jest przez tereny o zróżnicowanym zagospodarowaniu istniejącym. Droga na odcinku Łomża - Nowogród posiada klasę techniczną G, przekrój szlakowy, półuliczny i uliczny.

Budowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 645 będzie realizowana na terenie istniejącego pasa drogowego w/w drogi oraz wlotów dróg bocznych oraz na terenach nie będącym pasem drogowym, który zostanie pozyskany na pas drogowy w celu planowanej realizacji omawianej inwestycji. W ramach budowy i przebudowy drogi wojewódzkiej nr 645 zostanie przebudowany odcinek drogi Łomża - Nowogród. Na tym odcinku droga posiada przekrój 1×2 pasy ruchu, jezdnię o szerokości ok. 7,0m, na odcinkach w terenie zabudowanym jedno- i obustronne chodniki, przystanki komunikacji zbiorowej zlokalizowane na jezdni oraz w zatokach. Przebudowa obejmie również fragmenty wlotów dróg bocznych (wloty dróg powiatowych i gminnych).

4. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA

Droga wojewódzka nr 645 (odc. Łomża-Nowogród) - podstawowe parametry techniczne

Droga	Klasyfikacja techniczna	Szerokość w liniach rozgraniczających	Liczba pasów ruchu
Droga wojewódzka nr 645, odcinek Łomża - Nowogród	Odcinek od około km 45+918 do km 56+272 klasa G	15 - 30m	1 x 2

Przekrój drogi wojewódzkiej nr 645 dla przekroju 1×2 pasy ruchu :

- jezdnia 1 × 7,00 m (2 pasy ruchu po 3,50 m),
- pobocza obustronne o szerokości po 1,50 m,
- przystanki autobusowe zlokalizowane w zatokach o szerokości 3,0m,
- jednostronny ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 3,00 m,
- w terenie zabudowanym chodnik,
- drogi zbiorcze o szerokości 5,0m projektowane na odcinku występowania licznych wąskich działek przyległych do pasa drogowego,
- skarpy na połączeniu z terenem istniejącym,
- odwodnienie: za pomocą wpustów w terenie zabudowanym oraz za pomocą rowów,
- kategoria ruchu KR-5.

Skrzyżowania

Na odcinku drogi wojewódzkiej nr 645 objętym zakresem opracowania występują skrzyżowania z wlotami dróg powiatowych i gminnych. Przewiduje się przebudowę skrzyżowań w następującym zakresie:

- korekta geometrii wlotów bocznych w celu wprowadzenia na skrzyżowanie pod kątem zbliżonym do prostego,
- zastosowanie dodatkowych pasów ruchu dla relacji skrajnych na skrzyżowaniach przenoszących największe potoki ruchu.

Wjazdy

Wjazdy wykonano w większości w miejscu wjazdów istniejących. Projektowane zjazdy zostały dostosowane do istniejącego zagospodarowania .

Zatoki autobusowe

Przewidziano lokalizowanie nowych zatok autobusowych w rejonie istniejących skrzyżowań – dokładna lokalizacja pokazana jest na planie sytuacyjnym terenu.

Chodniki i ciągi pieszo-rowerowe

Na całej długości projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 645 przewidziano realizację ciągu pieszo – rowerowego. W terenie zabudowanym w zależności od obecnego zagospodarowania przyległego terenu po jednej lub po obu stronach jezdni przewiduje się wykonanie chodników.

5. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

5.1. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe - zakres opracowania i oznaczenia

Zakres opracowania projektu stałej organizacji ruchu jest pokazany na planie sytuacyjnym.

Na planach sytuacyjnych projektu stałej organizacji ruchu zostały naniesione i podkolorowane znaki istniejące i projektowane.

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków pionowych:

- znaki pionowe projektowane pokazano poprzez ich podkolorowanie
- znaki istniejące przewidziane do zastawienia, wymianie zostały podkolorowane
- znaki pionowe przewidziane do pozostawienia nie zostały podkolorowane

Oznakowanie pionowe – rodzaj i wielkość znaków

Projekt przewiduje zastosowanie znaków z grupy wielkości „średnie”. Należy zastosować znaki pionowe wykonane przy użyciu folii odbłaskowej II generacji. Wszystkie znaki należy umieścić z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej. Dla odcinków dróg przy których zlokalizowany jest ciąg pieszo rowerowy, znaki należy umieścić poza ciągiem na wysięgnikach, zachowując skrajnię pionową 2,20m oraz skrajnię poziomą 0,5-2,0m. Znaki E-3 należy umieszczać na wysokości 1,80m od dolnej krawędzi.

Oznakowanie pionowe – aktywne

Projekt przewiduje zastosowanie znaków „aktywnych” na skrzyżowaniu DW nr 645 z drogą powiatową 1909B (km 49+607) U-5 – 2szt., C-9 – 2 szt.

5.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome - zakres opracowania i oznaczenia

Zakres wykonania oznakowania poziomego obejmie całość oznakowania pokazanego na projekcie stałej organizacji ruchu. Zakres projektowanego oznakowania poziomego obejmuje:

- oznakowanie pasów ruchu na jezdni i organizację ruchu na wlotach,
- oznakowanie przejść dla pieszych,
- strzałki i drobne elementy.

Projektowane oznakowanie zostało na planie sytuacyjnym podane wraz z oznaczeniami.

Przewidziane do realizacji oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

W projekcie przyjęto następujące oznakowanie znaków poziomych:

- znaki poziome projektowane pokazano i oznakowano w kolorze czarnym
- znaki poziome istniejące przewidziane do pozostawienia pokazano w kolorze szarym

5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Wzdłuż projektowanej trasy zaprojektowano bariery stalowe na odcinku występowania rowów o głębokości większej niż 2,5m oraz w miejscach występowania przepustów pod koroną drogi. Wzdłuż ciągu pieszo – rowerowego na odcinku występowania rowów o głębokości większej niż 1,5 m przewidziano zastosowanie barier typu olsztyńskiego. W pasie dzielący pomiędzy rondami w m. Stare Kupiski i Nowe Kupiski przewidziano wykonanie ogrodzenia z siatki metalowej na słupkach stalowych. Ponadto na końcu placu nawrotowego przy rondzie w m. Stare Kupiski przewidziano wykonanie ogrodzenia ochronnego o rozstawie słupków co 1,5m z rur f60mm.

Wykonanie barier związanych z funkcjonowaniem przepustów pod koroną drogi ujęto do realizacji wraz z wykonaniem nowych przepustów pod drogą. Wykonanie barier stalowych w miejscu, gdzie głębokość rowu przekracza 2,50m, ogrodzenia z siatki metalowej, barier olsztyńskich oraz ogrodzenia ochronnego z słupków ujęto do realizacji w ramach robót drogowych.

Na barierach stalowych zamontowane zostaną punktowe elementy odblaskowe U-1c. Miejsca umieszczenia barier zostały pokazane na planie sytuacyjnym. Na całej trasie umieszczono słupki prowadzące hektometrowe typu U-1a z symbolami U-7, U-8 lub U-1f.

6. TERMIN WPROWADZENIA ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się po zakończeniu inwestycji tj. do końca 2017r.