



ZPI „LAZAR”

ZPI „LAZAR” Adam Łazarski 18-400 Łomża, ul. Kierzkowa 118A,
tel. 086-2180244, kom. 607913126, email: adamlazarski@wp.pl
NIP: 718-111-06-86 REGON: 200147783

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT: PRZEBUDOWA DRÓG GMINNYCH NR 105836B i 129065B we wsi Sulimy.

*od km 0+000,00 do km 0+334,71 – trasa 1 (dr gminna nr 105836B)
od km 0+003,00 do km 0+123,29 – trasa 2 (dr gminna nr 129065B)*

Kategoria: XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe, **IV** – zjazdy,

Działki Nr:

w obrębie Sulimy (200704_5.0012):

- działki istniejącego pasa drogowego dróg gminnych: 107/2, 104, 105,
- części działek do czasowego zajęcia: 107/1, 108, 51,

Obiekt: drogi gminne nr 105836B i 129065B *we wsi Sulimy,*

Adres: Sulimy, gmina Nowogród, powiat łomżyński,

Inwestor: Gmina Nowogród,
18-414 Nowogród, ul. Łomżyńska 41

Projektant

mgr inż. Adam Łazarski

UAN 7342-38/92

08 lipiec 2019 r.

KARTA UZGODNIENÍ
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
drogi gminne nr 105836 B i 129065B *we wsi Sulimy*

Komenda Miejska Policji w Łomży

Gmina Nowogród

Starosta Łomżyński

OPIS
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
drogi gminne nr 105836 B i 129065B *we wsi Sulimy.*

1. Podstawa opracowania:

1. Umowa z Gminą Nowogród.
2. Projekt budowlany przebudowy drogi.
3. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania w terenie.
4. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych.*
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.*
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.*

2. Zakres i przedmiot opracowania:

Opracowanie niniejsze dotyczy sporządzenia projektu stałej organizacji ruchu na przebudowę dróg gminnych nr *105836 B i 129065B* we wsi Sulimy w lokalizacji od km 0+000,00 do km 0+334,71 – trasa 1 (dr gminna nr 105836B) to jest od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 1909B do granicy działek o nr ewid. 57/1 i 58/1 SL i od km 0+003,00 do km 0+123,29 – trasa 2 (dr gminna nr 129065B), to jest od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi gminnej nr 105836B (trasa 1) do około 5 m przed granicą działki o nr ewid 67.

Projekt przewiduje oznakowanie drogi w zakresie oznakowania pionowego.

Istniejące drogi znajdują się w sieci dróg gminnych gminy Nowogród, powiat łomżyński, województwo podlaskie – na gruntach wsi Sulimy.

3. Opis stanu istniejącego:

Trasa 1 (dr gminna nr 105836B)

Droga na odcinku objętym opracowaniem przebiega w terenie falistym w sąsiedztwie łąk i pól uprawnych (km rob. 0+000,00 – 0+190) na pozostałym odcinku (km rob. 0+190 – 0+334,71 w terenie zabudowanym wsi Sulimy. Teren przyległy do pasów drogowych posiada naturalne pochylenie w kierunku północnym (w kierunku rzeki Krzywa Noga). Deniwelacja terenu w zakresie opracowania wynosi 5,73 m (od rzędnej 110,22 m n.p.m. w km 0+334,71 do rzędnej 104,49 m n.p.m. w km 0+047).

Droga posiada nawierzchnię: gruntową ulepszoną pospółką, oraz na istniejącym moście nawierzchnię asfaltową w złym stanie technicznym, szerokości korony drogi wynosi 5,00 – 5,5 m, na odcinkach wyniesioną ponad przyległy teren na wysokość do 1,00 m. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym - skoleinowana i posiada liczne odkształcenia i zadolenia zarówno w profilu poprzecznym jak i podłużnym.

Wody opadowe z korony drogi w terenie zabudowanym oraz przyległych terenów położonych po jej lewej stronie spływają wzdłuż krawędzi pobocza zgodnie ze spadkiem podłużnym drogi, natomiast poza terenem zabudowanym spływają po terenie przy krawędzi nasypu drogowego oraz do szczątkowych rowów drogowych.

Wzdłuż drogi występuje zadrzewienie, które nie koliduje z projektowanym zakresem robót.

Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi 12,00m. Planowany zakres robót mieści się obecnie w wyznaczonym geodezyjnie pasie drogowym.

W km rob. 0+000,00 (początek proj. trasy 1) droga krzyżuje się z drogą powiatową nr 1909B – skrzyżowanie trzywlotowe.

Drogą odbywa się ruch lokalny o natężeniu lekkim i średnim, ze szczególnym udziałem pojazdów osobowych oraz rolniczych. Na całej długości projektowanej drogi występują zjazdy na posesję i pola.

Droga gminna 105836B (trasa 1) w stanie istniejącym jest podporządkowana w stosunku do drogi powiatowej znakiem **A-7**. Włączenie drogi gminnej do drogi powiatowej w stanie istniejącym nie jest oznakowane znakami pionowymi (brak oznakowania na drodze powiatowej).

W stanie istniejącym wlot drogi gminnej 129065B (trasa 2) do dr gminnej nr 105836B (trasa 1) w km 0+246,96 SL nie jest oznakowane znakami pionowymi

Trasa 2 (dr gminna nr 129065B)

Droga na odcinku objętym opracowaniem przebiega w terenie falistym, zabudowanym wsi Sulimy. Teren przyległy do pasów drogowych posiada naturalne pochylenie w kierunku północnym (w kierunku rzeki Krzywa Noga). Deniwelacja terenu w zakresie opracowania wynosi 1,88 m (od rzędnej 109,63 m n.p.m. w km 0+123,29 do rzędnej 107,75 m n.p.m. w km 0+000).

Droga posiada nawierzchnię gruntową bez wydzielonych poboczy w złym stanie technicznym, szerokość korony drogi wynosi od 3,70 – 4,5 m i przebiega w poziomie przyległego terenu. Droga posiada liczne odkształcenia i zadolenia zarówno w profilu poprzecznym jak i podłużnym.

Wody opadowe z korony drogi oraz przyległych terenów położonych po jej prawej stronie częściowo spływają wzdłuż krawędzi pobocza zgodnie ze spadkiem podłużnym drogi a część przelewa się przez koronę drogi.

Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi 9,00m. Planowany zakres robót mieści się obecnie w wyznaczonym geodezyjnie pasie drogowym.

W km rob. 0+000,00 (początek proj. trasy 2) droga krzyżuje się z drogą gminną nr 105836B (trasa 1) – skrzyżowanie trzywlotowe.

Drogą odbywa się ruch lokalny o natężeniu lekkim i średnim, ze szczególnym udziałem pojazdów osobowych oraz rolniczych. Na całej długości projektowanej drogi występują zjazdy na posesję i pola.

Droga gminna 105836B (trasa 1) w stanie istniejącym nie jest oznakowana znakami pionowymi.

4. Opis przyjętych rozwiązań:

4.1. Zasady i sposób oznakowania drogi:

Po wykonaniu przebudowy – zgodnie z projektem budowlanym stanowiącym odrębne opracowanie – nie zmieni się status poszczególnych dróg, ani istniejących skrzyżowań. Znacznie poprawi się jedynie płynność ruchu i przejezdność na wszystkich ciągach komunikacyjnych, a – co za tym idzie – bezpieczeństwo ruchu. Zostanie to osiągnięte przez wykonanie jezdni o szerokości 5,00m (trasa 1) i 3,50m (trasa 2). Na całym odcinku projektuje się wykonanie zjazdów na posesję i pola.

Lokalizacja barier:

- trasa 1 - km od 0+059,70 do 0+071,70 po obu stronach drogi należy ustawić bariery energochłonne, L=12,0m,
- trasa 1 - km od 0+076,75 do 0+088,75 po obu stronach drogi należy ustawić bariery energochłonne, L=12,0m,
- w rejonie skrzyżowania (trasa 1 i trasa 2) w km 0+246,96 SL po obu stronach drogi należy ustawić barierę ochronną U-12a typ Olsztyński, L=16,0m + 10,0m,

Projektuje się wykonanie drogi o następujących parametrach:

Trasa 1

- klasa drogi: D,
- obciążenie ruchem: KR1,
- prędkość projektowa: 30 km/h,

- przekrój poprzeczny szlakowy,
- jezdnia z betonu asfaltowego szerokości 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy 2%,
- spadek poprzeczny jezdni na łuku - jednostronny 4%,
- warstwa ścieralna grubości 4,0cm z betonu asfaltowego,
- warstwa wiążąca grubości 5,0cm z betonu asfaltowego,
- podbudowa grubości 22cm z mieszanki kruszywa niezwiązanego,
- odwodnienie w przekroju poprzecznym szlakowym powierzchniowe poprzez zaprojektowanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych,

Trasa 2

- klasa drogi: D,
- obciążenie ruchem: KR1,
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- przekrój poprzeczny szlakowy,
- jezdnia z betonu asfaltowego szerokości 3,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy 2%,
- spadek poprzeczny jezdni na łuku - jednostronny 3,5%,
- warstwa ścieralna grubości 4,0cm z betonu asfaltowego,
- warstwa wiążąca grubości 5,0cm z betonu asfaltowego,
- podbudowa grubości 22cm z mieszanki kruszywa niezwiązanego,
- odwodnienie w przekroju poprzecznym szlakowym powierzchniowe poprzez zaprojektowanie właściwych spadków poprzecznych i podłużnych,

4.2. Oznakowanie pionowe:

Na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 105836B (trasa 1) z drogą powiatową nr 1909B w km rob. 0+000,00 na drodze gminnej utrzymano istniejące podporządkowanie znakiem **A-7** „ustęp pierwszeństwa”. Wprowadza się na drodze powiatowej znaki **D-1** „droga z pierwszeństwem” odpowiednio po obu stronach przed skrzyżowaniem.

Wprowadza się oznakowanie granicy terenu zabudowanego wsi Sulimy, znak **D-42** i **D-43** w lokalizacji wskazanej na rysunkach.

W granicach terenu zabudowanego w km 0+171 zaprojektowano próg zwalniający płytowy, który oznakowano znakami **A-11a** „nierówna droga” z tabliczką **T-1** „20m” oraz znakiem **B-33** (30km/h) „ograniczenie prędkości”.

Na skrzyżowaniu dróg gminnych wprowadzono pierwszeństwo przejazdu na drodze gminnej nr 105836B (trasa 1) i oznakowano znakami **D-1** „droga z pierwszeństwem” natomiast podporządkowanie drogi gminnej nr 129065B (trasa 2) należy oznakować znakiem **B-20** „Stop”. Łącznie ze znakiem **D-1** należy ustawić znak **B-33** (40km/h) aby ograniczyć prędkość pojazdów na łuku drogi na wlocie na skrzyżowanie z ograniczoną widocznością.

W km 0+0+107,00 po stronie prawej zlokalizowano przystanek dla autobusów. Powyższe oznakowano odpowiednio znakami **D-15**.

Dodatkowo w celu ograniczenia skrajni na obiekcie mostowym wprowadzono znaki U-9a i U-9b odpowiednio po obu stronach mostu.

Dokładna lokalizacja poszczególnych znaków została pokazana na rys. nr 2.

4.3. Szczegółowe zasady wykonania i umieszczania znaków:

Projektowane znaki pionowe należy umieścić na słupkach metalowych ocynkowanych, o średnicy 60 mm. Znaki na całej drodze mogą być wielkości „małe” – za wyjątkiem znaku **B-20** „Stop”, który musi być wielkości „średnie”. **Lica znaków muszą być wykonane z folii odbłaskowej I generacji (znak B-20 – II generacja).**

Znaki należy umieszczać na słupkach w sposób określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla

znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, to znaczy tak, aby **dolna krawędź znaku** była umieszczona na wysokości **min. 2,0 m nad poziomem pobocza**, a **krawędź od strony jezdni** – w odległości **min. 0,50 m od krawędzi jezdni**.

ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe

Lp.		Symbol znaku	Ilość (szt.)		
			Istnieją- ce	Do przesta- wienia	Do de- montażu
Znaki ostrzegawcze					
1.	A-7			1	1
2.	A-11a				2
Znaki zakazu					
3.	B-20				1
4.	B-33 (30)				2
5.	B-33 (40)				2
Znaki informacyjne					
6.	D-1				4
7.	D-4a				1
8.	D-15				1
8.	D-42				1
9.	D-43				1
Tabliczki do znaków drogowych					
10.	T-1 (20M)				2
RAZEM		-	-	1 szt.	18 szt.

Bariery

Lp.		długość (m)
1.	Bariera U-12a typ „Olsztyński”	26
3.	Bariera energochłonna H2W8	48

Progi zwalniające

Lp.		Szt.
1.	Próg zwalniający płytowy	2

AUTOR :

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------|------------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 25 000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 500 |