

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE
 - 1.1. Inwestor
 - 1.2. Lokalizacja inwestycji
 - 1.3. Zarząd Drogi
2. STAN ISTNIEJĄCY
 - 2.1. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu
3. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU
4. CEL OPRACOWANIA
5. ZESTWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA
6. KARTA UZGODNIENÍ DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

CZĘŚĆ GRAFICZNA

RYS. NR 1	PLAN ORIENTACYJNY – b.s.
RYS. NR 2/1	PLAN SYTUACYJNY – SKŁA 1:1000
RYS. NR 2/2	PLAN SYTUACYJNY – SKŁA 1:1000

OPIS TECHNICZNY

1. DANE OGÓLNE

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu jest wykonany dla potrzeby wykonania inwestycji p.n.: Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 1923B Kotowo Plac – Kotowo Stare – Choszczewo do dr. 1962B na odcinku Kotowo Plac – Stare Kotowo w lokalizacji rob. km 0+000 – 1+865,38.

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Zarządem Dróg Powiatowych w Łomży,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami),
- 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. Nr 177 poz. 1729 z 2003r.),
- 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),
- rozporządzenie 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 umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181),
- mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1:1000,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

1.1. Inwestor

Zarząd Powiatu Łomżyńskiego reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży.

1.2. Lokalizacja

Przedmiotowa inwestycja obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 1923B Kotowo Plac – Kotowo Stare – Choszczewo i jest zlokalizowana w gminie Jedwabne, powiat łomżyński, województwo podlaskie. Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z aktualizacją przebudowy i rozbudowy drogi powiatowej nr 1923B Kotowo Plac – Kotowo Stare – Choszczewo do dr. 1962B na odcinku Kotowo Plac – Stare Kotowo w lokalizacji rob. km 0+000 –

1+865,38.

Niniejszy projekt stanowi integralną część Projektu budowlanego.

1.3. Zarząd drogi

Zarządzającym ruchem na przebudowywanej drodze o statusie drogi powiatowej jest Starosta Łomżyński w imieniu którego działa Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży.

2. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejąca droga na projektowanym odcinku od km 0+000,0 do km 1+365,50 posiada nawierzchnię z brukowca o szerokości średnio 5,0m a od km 1+365,50 do 1+865,38 nawierzchnię zwirową o zmiennej szerokości od 3,0 do 5,0m z obustronnymi poboczami gruntowymi porośniętymi trawą. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym, posiada liczne odkształcenia i zadolenia zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym. Na planowanym odcinku droga posiada do przyległych działek w części gdzie droga przebiega w nasypie lub wykopie istnieją ukształtowane korony zjazdów, natomiast w części zaś gdzie droga przebiega w poziomie przyległych gruntów dostęp do działek zrealizowany jest zjazdem bez wyraźnie wyodrębnionej jezdni. Istniejące zjazdy do pól mają nawierzchnie gruntowe o różnych szerokościach, zjazdy do posesji zabudowanych mają nawierzchnie utwardzone pospółką drogową. Szerokość pasa drogowego wynosi 5,5 m do 14,5 m. W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiega: napowietrzna sieć energetyczna, linia telefoniczna oraz sieć wodociągowa

Na przedmiotowym odcinku występuje oznakowanie pionowe które zostało pokazane na planie sytuacyjnym.

2.1. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Stałą organizację ruchu planuje się wprowadzić zaraz po wykonaniu prac związanych z przebudową i rozbudową w/w drogi powiatowej.

3. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

W projekcie stałej organizacji ruchu drogi powiatowej przewiduje się wprowadzenie korekty oraz uzupełnienie istniejącego oznakowania pionowego.

Projektowaną drogę powiatową zaprojektowano o szerokości 5,5 m z poszerzeniem na łukach poziomych. W km 0+040,0 projektowanej trasy w związku z połączeniem projektowanej jezdni o szerokości 5,5 m z istniejącą nawierzchnią o szerokości 4,4 i wynikającą stąd zmianą szerokości jezdni ustawiono znak ostrzegawczy A12a. Na skrzyżowaniu typu T z drogą powiatową w km 0+068,82 ustawiono tablice kierunkowe ciągłe U-3c i U-3d. Przed skrzyżowaniem w km 0+068,82 od strony wjazdu do miejscowości Kotowo Plac z kierunku miejscowości Kotówek ustawiono znak

B-33 ograniczający prędkość do 30 Km/h. Na wjazdach i wyjazdach do miejscowości ustawiono oznakowanie pionowe w postaci znaków D-43 i E-17A z prawej strony jezdni, a po przeciwnej stronie ustawiono oznakowanie informujące o końcu miejscowości w postaci znaków E-18A i D-43. Dodatkowo nad znakiem informującym o końcu miejscowości Kotowo Plac i miejscowości Kotowo zaprojektowano znaki B-33 ograniczające prędkość do 70 km/h.

Przed łukiem drogi w km 0+308,90 ustawiono znak A-2 oraz ograniczono prędkość na łuku drogi poprzez ustawienie znaków B-33 ograniczających prędkość do 40km/h. Ponadto na łuku W3 ustawiono tablice prowadzące U-3a, U-3b, U-3e.

Skrzyżowanie w km 1+366,60 zaprojektowano jako wyniesione i oznakowano poprzez ustawienie na drodze powiatowej znaków D-1 informujących o drodze z pierwszeństwem a drogę łączącą się w/w km podporządkowano poprzez ustawienie znaku A-7. Ponadto w odległości 30 m od wyniesienia skrzyżowania ustawiono znak A-11a z tabliczką T-1 informujący o progu zwalniającym znajdującym się w odległości 30 m od znaku, oraz zaprojektowano oznakowanie poziome w postaci znaku P-25. Przed skrzyżowaniem wyniesionym ograniczono prędkość do 20 km/h poprzez ustawienie znaków B-33.

Na skrzyżowaniu w km 1+853,61 zaprojektowano oznakowanie poprzez ustawienie na drodze z pierwszeństwem znaków D-1, a drogi łączące się w/w km podporządkowano poprzez ustawienie znaku A-7. Ponadto ograniczono prędkość do 30 km/h poprzez zastosowanie znaku B-33. Przed skrzyżowaniem ustawiono znak A-30 z tabliczką informującą o końcu nawierzchni bitumicznej.

W miejscowości Stare Kotowo przy istniejącej wiacie przystankowej ustawiono znak D-15

Sposób ustawienia i rodzaj znaków drogowych pokazano na planie zagospodarowania. Na drodze powiatowej zastosowano tablice znaków o wielkości średniej wykonane na folii I generacji. Tablice znaków należy przymocować do słupków stalowych o średnicy Ø 50 mm. Mocowanie, wysokość i odległości ustawiania elementów od krawędzi jezdni należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem 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 umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

Dane techniczne projektowane drogi powiatowej

- klasa techniczna drogi (Z)
- prędkość projektowa – 40 km/h
- obciążenie ruchem – KR2,

Zaprojektowano następujące przekroje normalne:

od km 0+000,00 do km 0+439,27

- jezdnia szerokości 5,5m z spadkiem poprzecznym daszkowym 2%,

- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
od km 0+439,27 do km 0+478,28
od km 0+509,16 do km 0+548,16
- jezdnia szerokości od 5,0m do 7,5m z spadkiem poprzecznym zmiennym
- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem zmiennym
od km 0+478,28 do km 0+509,16
- jezdnia szerokości 7,5m z spadkiem poprzecznym jednostronnym 7%,
- pobocza prawostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 7%,
- pobocze lewostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 9%,
od km 0+548,16 do km 0+584,88;
- jezdnia szerokości 5,5m z spadkiem poprzecznym daszkowym 2%,
- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
od km 0+584,88 do km 0+616,16
od km 0+632,24 do km 0+663,52
- jezdnia o szerokości zmiennej od 5,5m do 6,1 m z spadkiem poprzecznym zmiennym
- pobocza prawostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
- pobocze lewostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem zmiennym
od km 0+616,16 do km 0+632,24;
- jezdnia szerokości 6,1m z spadkiem poprzecznym jednostronnym 3%,
- pobocza prawostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
- pobocze lewostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 3%,
od km 0+663,52 do km 1+381,82
- jezdnia szerokości 5,5m z spadkiem poprzecznym daszkowym 2%,
- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
od km 1+381,82 do km 1+415,79
od km 1+434,23 do km 1+468,20
- jezdnia szerokości od 5,5m do 6,2m z spadkiem poprzecznym zmiennym
- pobocza prawostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem zmiennym
- pobocze lewostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
od km 1+415,79 do km 1+434,23;
- jezdnia szerokości 6,2m z spadkiem poprzecznym jednostronnym 4%,
- pobocza prawostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 4%,
- pobocze lewostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
od km 1+468,20 do km 1+722,35
- jezdnia szerokości 5,5m z spadkiem poprzecznym daszkowym 2%,

- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
od km 1+753,71 do km 1+772,40
- jezdnia szerokości 6,3m z spadkiem poprzecznym jednostronnym 4%,
- pobocza prawostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,
- pobocze lewostronne utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 4%,
od km 1+722,35 do km 1+753,71
od km 1+772,40 do km 1+803,76
- jezdnia szerokości od 5,5 do 6,3 m z spadkiem poprzecznym zmiennym
- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem zmiennym
od km 1+803,76 do km 1+865,38
- jezdnia szerokości 5,5 m z spadkiem poprzecznym daszkowym 2%,
- obustronne pobocza utwardzone kruszywem łamanym o szer. 1,0m ze spadkiem 6%,

4. CEL OPRACOWANIA

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi załącznik do projektu budowlanego i opracowano go w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego na przebudowywanej drodze powiatowej nr 1923B Kotowo Plac – Kotowo Stare – Choszczewo do dr. 1962B na odcinku Kotowo Plac – Stare Kotowo w lokalizacji rob. km 0+000 – 1+865,38.

5. ZESTWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA

5.1. Projektowane oznakowanie pionowe

Oznaczenie	Opis	Ilość sztuk [szt.]	Ilość słupków [szt.]	Wielkość	Typ foli
A-1	Niebezpieczny zakręt w prawo	1	1	Średnie	I generacji
A-2	niebezpieczne zakręt w lewo	1	1	Średnie	I generacji
A-7	ustęp pierwszeństwa	3	3	Średnie	II generacji
A-11a	próg zwalniający	3	3	Średnie	I generacji
A-12a	zwężenie jezdni - dwustronne	1	1	Średnie	I generacji
A-30	inne niebezpieczeństwo	1	1	Średnie	I generacji
Tabliczka	koniec nawierzchni bitumicznej	1	0	Średnie	I generacji
B-33 (30km/h)	ograniczenie prędkości do 20km/h	3	0	Średnie	I generacji
B-33 (30km/h)	ograniczenie prędkości do 30km/h	3	3	Średnie	I generacji

B-33 (40km/h)	ograniczenie prędkości do 40km/h	2	2	Średnie	I generacji
B-33 (70km/h)	ograniczenie prędkości do 70km/h	4	2	Średnie	I generacji
D-1	droga z pierwszeństwem	4	4	Średnie	I generacji
D-42	obszar zabudowany	4	8	Średnie	I generacji
D-15	Przystanek autobusowy	1	1	Średnie	I generacji
D-43	koniec obszar zabudowany	4	8	Średnie	I generacji
E-17A	miejsowość	4	0	Średnie	I generacji
E-18A	koniec miejscowości	4	0	Średnie	I generacji
T-1	30m	3	0	Średnie	I generacji
U-3a	tablica prowadząca pojedyncza w prawo	4	4	600x600	I generacji
U-3b	tablica prowadząca pojedyncza w lewo	4	4	600x600	I generacji
U-3c	tablica prowadząca ciągła w prawo	1	2	3000x600	I generacji
U-3d	tablica prowadząca ciągła w lewo	1	2	3000x600	I generacji
U-3e	tablica prowadząca dwustronna	1	1	600x600	I generacji

5.2. Istniejące oznakowanie pionowe

Oznaczenie	Opis	Ilość sztuk [szt.]	Ilość słupków [szt.]	Przeznaczenie
D-42	obszar zabudowany	4	4	Do usunięcia
D-43	koniec obszaru zabudowanego	4	4	Do usunięcia
E-17a	miejsowość	4	-	Do usunięcia
E-17b	koniec miejscowości	4	-	Do usunięcia
A-3	niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo	1	1	Do usunięcia
A-4	niebezpieczne zakręty, pierwszy w lewo	2	2	Do usunięcia
B-33 (40km/h)	ograniczenie prędkości do 40km/h	1	1	Do usunięcia
B-34 (40km/h)	koniec ograniczenia prędkości do 40km/h	1	1	Do usunięcia

5.3. Projektowane oznakowanie poziome

Oznaczenie	Opis	Ilość
P-25	Próg zwalniający	40 m

KARTA UZGODNIENÍ
DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU