

***Przebudowa i rozbudowa dróg gminnych
w m. Jankowo Młodzianowo gm. Nowogród***
odcinek o łącznej długości 635,17 m.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Działki Nr:

- obręb Jankowo Młodzianowo:
- działki istniejącego pasa drogowego: 197,202/1,72;;
- działki do czasowego zajęcia (części działek): 493, 492/3, 495, 492/6, 429/4, 491, 559, 220/1;
- części działek (do podziału i wyłączenia): 167, 168, 169, 170, 172, 173/1, 173/2, 175, 177, 178, 180, 187, 190, 318, 192, 195, 226/1, 225/1, 224/1, 199, 222/1, 221/1, 220/1, 219/1, 218/1, 217/1, 216/1, 215/1, 203, 214/1, 213, 211, 209, 207, 205, 202/2, 493, 492/3, 492/2, 69, 68, 67;

Obiekt:	drogi gminne we wsi Jankowo Młodzianowo
Adres:	Jankowo Młodzianowo, Gmina Nowogród, powiat Łomżyński
Inwestor:	Burmistrz Nowogrodu, 18-414 Nowogród, ul. Łomżyńska 41

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

ZAWARTOŚĆ 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 powiatowej nr 1909B w m. Jankowo Młodzianowo gm. Nowogród

Lp.	Instytucja
1.	Burmistrz Nowogrodu
2.	Starosta Łomżyński

II. OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
na drogach gminnych w m. Jankowo Młodzianowo gm. Nowogród

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Burmistrzem Nowogrodu.
- projekt techniczny przebudowy i rozbudowy drogi powiatowej nr 1909B w m. Jankowo Młodzianowo gm. Nowogród
- 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)

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drogach gminnych w m. Jankowo Młodzianowo gm. Nowogród

3. Opis stanu istniejącego.

Drogi na odcinkach objętych opracowaniem przebiegają w terenie równinnym przez teren zabudowany wsi Jankowo Młodzianowo. Teren przyległy do pasów drogowych posiada naturalne pochylenie w kierunku południowym (w kierunku rzeki Krzywa Noga). Deniwelacja terenu w zakresie odcinka G-1 wynosi 4,21 m (od rzędnej 105,80 m n.p.m. w km 0+000 do rzędnej 101,59 m n.p.m. w km 0+320), w zakresie odcinka G-2 – 0,87 m (od rzędnej 104,24 m n.p.m. w km 0+005 do rzędnej 103,37 m n.p.m. w km 0+080), w zakresie kanalizacji deszczowej – 2,79 (od rzędnej 102,83 m n.p.m. na skrzyżowaniu z drogą G-2 do rzędnej 100,04 m n.p.m. przy wylocie kanału do rowu odkrytego).

Ul. 22 Lipca na odcinku km 0+000 – 0+018,66 posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,70 – 5,0 m, na odcinku km 0+018,66 – 0+118,55 – nawierzchnię gruntową, na pozostałym odcinku posiada nawierzchnię brukową o szerokości ok 3,20 m. Wszystkie nawierzchnie są w złym stanie technicznym. Są skoleinowana i posiadają liczne odkształcenia i zadolenia zarówno w profilu poprzecznym jak i podłużnym.

Droga G-2 na odcinku km 0+000 -0+071,28 posiada nawierzchnię brukową szerokości 2,70 – 3,0 m, na dalszym odcinku – nawierzchnię gruntową szerokości ok. 3,0 m. Zarówno nawierzchnia brukowa jak i gruntowa są w złym stanie technicznym.

Obie drogi przebiegają w poziomie przyległego terenu. Jedynie na odcinku km 0+073,20 – 0+087,50 droga G-2 przebiega w nasypie ok. 60 cm.

Wody opadowe z korony drogi oraz przyległych terenów położonych po jej prawej stronie w większości przelewają się powierzchniowo przez koronę drogi. Pod jezdnią drogi G-2 w km 0+079,00 funkcjonuje przepust z rur betonowych Ø500, L=4,50 m. Przepust ten jest w stanie szczątkowym, rury popękane, zamulony w 80%.

W pasie drogowym występują następujące sieci infrastruktury technicznej:

- sieć telekomunikacyjna kablowa;
- sieć wodociągowa;
- sieci energetyczne napowietrzne komunalne;

Szerokość pasa drogowego ul. 22 Lipca (odcinek G-1) jest zmienna i waha się w granicach 5,70 – 6,20 m. Szerokość pasa drogowego drogi G-2 waha się w granicach 3,60 – 5,5 m. Pas drogowy na długości zabudowanych posesji obudowany jest ogrodzeniami przyległymi do drogi ustawionymi częściowo w pasie drogowym.

Na odcinkach dróg gminnych nie występuje oznakowanie pionowe.

4. Opis przyjętych rozwiązań.

4.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Zaprojektowano drogę o n/w parametrach technicznych:

- klasa drogi – dojazdowa „D”,
- prędkość projektowa: dla jezdni nieograniczonej krawężnikami – 40 km/h,
- prędkość projektowa: dla jezdni ograniczonej krawężnikami – 30 km/h,
- obciążenie ruchem – KR1,

Zaprojektowano następujące przekroje normalne:

ul. 22 Lipca (odcinek G-1) km 0+000 – 0+024,64

- przekrój poprzeczny – uliczny,
- szerokość jezdni – 5,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (jednostronny),
- pobocze lewostronne – 1,00 m,
- chodnik prawostronny przyległy do jezdni – 1,50 m,

ul. 22 Lipca (odcinek G-1) km 0+024,64 – 0+494,51 odcinek G-2 km 0+000 – 0+026,45

- przekrój poprzeczny – uliczny,
- szerokość jezdni – 5,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (jednostronny),
- opaska – 2x1,00 m,

odcinek G-2 km 0+000 – 0+026,45

- przekrój poprzeczny – uliczny,
- szerokość jezdni – 5,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- opaska – 2x1,00 m,

odcinek G-2 km 0+026,45 – 0+049,58

- przekrój poprzeczny – półuliczny,
- szerokość jezdni – 5,25 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- opaska lewostronna – 1,00 m,

pobocze prawostronne – 1,00 m,

- odcinek G-2 km 0+049,58 – 0+140,66

- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - 2% (daszkowy),
- pobocze – 2x1,0 m

Omawiane rozwiązania pokazano na planie sytuacyjnym.

W związku z istniejącym stanem nawierzchni drogi i rodzaj gruntów zalegających w podłożu oraz projektowany przebieg niwelet poszczególnych odcinków w ramach niniejszego opracowania na wszystkich odcinkach przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni brukowej.

Początek odcinka G-1 (ul. 22 Lipca) przyjęto w osi nawierzchni drogi powiatowej Nr 1909B - ul. Główna – km 0+000 (początek robót w km 0+004,94), a koniec (km 0+494,51) w osi nawierzchni drogi powiatowej Nr 1909B – ul. Nadnarwiańska (koniec robót w km 0+490,88). W ciągu osi odcinka G-1 zaprojektowano 5 załamań osi trasy o kątach zwrotu od 9,1521 grada do 84,8832 grada. Wszystkie załamania wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od $R=30$ m do $R=160$ m. Na łukach o promieniach $R \leq 150$ m wprowadzono poszerzenia nawierzchni w wysokości $30/R$ m na jeden pas ruchu na długości projektowanych prostych przejściowych.

Skrzyżowanie projektowanej drogi z drogą powiatową (ul. Główną) zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=6,0$ m i $R=7,0$ m. W rejonie tego skrzyżowania zlokalizowana jest pętla autobusowa. W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano przebudowę nawierzchni jezdni na pętli oraz budowę chodnika.

Skrzyżowanie projektowanej drogi z drogą powiatową (ul. Nadnarwiańska) zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=6,0$ m i $R=7,0$ m.

Początek odcinka G-2 (km 0+000) przyjęto w osi jezdni drogi powiatowej Nr 1909B – ul. Nadnarwiańska (początek robót na granicy pasa drogowego km 0+004,25), natomiast koniec (km 0+140,66) bezpośrednio za zjazdem na działkę nr ewid. 69.

W ciągu osi odcinka G-2 zaprojektowano 2 załamania osi trasy o kątach zwrotu 10,4168 grada i 0,6556 grada. Pierwsze załamanie wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu $R=160$, drugie pozostawiono bez wyokrąglenia.

Skrzyżowanie projektowanej drogi gminnej z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe. Krawędzie jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=7,0$ m.

4.2. Projektowana organizacja ruchu.

Niniejsze opracowanie nie obejmuje organizacji ruchu na skrzyżowaniach z drogą powiatową – oznakowanie wg projektu organizacji ruchu na drodze powiatowej.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano przejście dla pieszych przez ul. 22 Lipca – km 0+022,50. Przejście to oznakowano znakami pionowymi D-6 i poziomymi P-10 i P-14. Na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową do km 0+034,80 wyznaczono oś jezdni liniami P-4 i P-1e (wjazd na pętlę autobusową).

W ramach niniejszego opracowania wyznaczono granicę terenu zabudowanego na końcu odcinka G-2 znakami D-42 i D-43 (km rob. 0+167). W/w znaki należy ustawić w podanym kilometrażu symetrycznie po obu stronach drogi.

5. Uwagi końcowe.

1. Do oznakowania dróg powiatowych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy średnie „S”.
2. Znaki A-7 i B-20 winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 2, pozostałe znaki winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 1.
3. Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowieńcowe.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 15.11.2018r.

Opracował:

III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

- ZNAKI PIONOWE

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki informacyjne					
5.	D-6				2
6.	D-42				1
7.	D-43				1
Tablice miejscowości					
8.	E-17a				1
9.	E-18a				1
RAZEM					6

- ZNAKI POZIOME

Lp.	Symbol znaku	Długość (m)	Powierzchnia (m ²)
1.	P-1e	9,00	1,08
2.	P-4	12,60	3,02
3.	P-10	5,50x4,00	11,00
4.	P-14	5,50	2,06
RAZEM			17,16

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny**
- 2. Plan sytuacyjny**

skala 1 : 50000
skala 1 : 500