



ZPI „LAZAR”

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

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT: Przebudowa drogi gminnej nr 105 839B we wsi Grądy

Odcinek długości: Trasa 1 – 497,00 m, Trasa 2 – 441,07 m.

Całkowita długość przebudowywanych odcinków dróg wynosi 938,07 m.

Kategoria obiektu budowlanego: IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy, **XXV** – drogi i kolejowe drogi szynowe, **XXVIII** – drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty,

Obiekt: droga gminna nr 105 839B we wsi Grądy
Adres: Grądy, Gmina Nowogród, powiat łomżyński
Inwestor: Gmina Nowogród
ul. Łomżyńska, 18-414 Nowogród

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

28 listopad 2023 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. KARTA UZGODNIENÍ

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 : 25000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 500 |

I. KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze gminnej Nr 105 839B we wsi Grądy, Gmina Nowogród, powiat łomżyński.

Lp.	Instytucja
1.	Gmina Nowogród
2.	Miejska Komenda Policji w Łomży
2.	Starosta Łomżyński

II. OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze gminnej Nr 105 839B we wsi Grądy, Gmina Nowogród, powiat łomżyński.

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa z Gminą Nowogród,
- projekt budowlany: Przebudowa drogi gminnej Nr 105 839B we wsi Grądy
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania w terenie.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej Nr 105 839B we wsi Grądy, Gmina Nowogród, powiat łomżyński. Projektowana droga należy do kategorii dróg gminnych, klasy technicznej D, kategorii ruchu KR1

3. Opis stanu istniejącego

- istniejące rozwiązania sytuacyjne:

Przewidziana do przebudowy droga gminna objęta niniejszym zadaniem zlokalizowana jest na terenie gminy Nowogród, powiat łomżyński, województwo podlaskie na terenie gruntów wsi Gromadzyn. Droga gminna będąca przedmiotem opracowania, spełnia swoje podstawowe zadanie, służyć do obsługi ruchu lokalnego oraz zapewnia dojazd do nieruchomości i pól uprawnych.

W stanie istniejącym droga gminna 105 839B posiada:

- trasa 1: od km rob. 0+000 do km rob. 0+363 nawierzchnię gruntową szerokości 4,50 – 4,80 m ulepszoną pospółką w dobrym stanie technicznym, na pozostałym odcinku nawierzchnię brukową szerokości ok. 5,0m w złym stanie technicznym z wieloma nierównościami oraz bez zachowania spadków podłużnych i poprzecznych. Na długości nawierzchni brukowej po stronie lewej funkcjonuje chodnik z płyt betonowych chodnikowych. Niweleta drogi przebiega w poziomie przyległego terenu. Wody opadowe z pasa drogowego i przyległych posesji płyną zgodnie ze spadkami terenu lub stagnują w granicach pasa drogowego. Droga przebiega przez tereny zabudowy wiejskiej oraz użytków rolnych. Przy granicy pasa drogowego występuje dość zwarta zabudowa zagrodowa i jednorodzinna z bliskim usytuowaniem budynków i ogrodzeń przy granicy pasa drogowego (częściowo w pasie drogowym). Zjazdy na posesje mają różne szerokości. Istniejąca szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 8,0m do 10m.
- trasa 2: od km rob. 0+000 do km rob. 0+223 oraz od km rob. 0+305 do km rob. 0+441 nawierzchnię brukową szerokości 4,00 – 5,00 m w złym stanie technicznym z wieloma nierównościami oraz bez zachowania spadków podłużnych i poprzecznych, na pozostałym odcinku (w rejonie mostu km 0+293,50) nawierzchnię ulepszoną pospółką w dobrym stanie technicznym szerokości ok. 4,5 m. Na długości nawierzchni brukowej po stronie lewej od km rob. 0+000 do km rob. 0+124 funkcjonuje chodnik z płyt betonowych chodnikowych. Niweleta drogi przebiega w poziomie przyległego terenu. Wody opadowe z pasa drogowego i przyległych posesji płyną zgodnie ze spadkami terenu do cieku Krzywa Noga. Droga

przebiegają przez tereny zabudowy wiejskiej. Przy granicy pasa drogowego występuje dosyć zwarta zabudowa zagrodowa i jednorodzinna z bliskim usytuowaniem budynków i ogrodzeń przy granicy pasa drogowego (częściowo w pasie drogowym). Zjazdy na posesje mają różne szerokości. Istniejąca szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 7,2 m do 14,5 m.

Droga gminna nr 105 839B w stanie istniejącym oznakowana jest znakami pionowymi w rejonie skrzyżowania z DP 1909B oraz znakami ograniczającymi zakaz wjazdu pojazdów o masie całkowitej odpowiednio: Trasa 1 – 10t, Trasa 2 – 5t. Trasa 1 w stanie istniejącym podporządkowana jest w stosunku do DP 1909B znakiem A-7, natomiast Trasa 2 znakiem **B-20**. Pierwszeństwo przejazdu DP 1909B nadano znakami **D-1** ustawionymi odpowiednio po obu stronach skrzyżowania.

4. Opis przyjętych rozwiązań.

4.1. Rozwiązania sytuacyjne.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano przebudowę istniejącej drogi na drogę o parametrach:

a/ odcinek drogi gminnej nr 105 839B – Trasa 1 - charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- przekrój jednojezdniowy 1x2,
- szerokość pasa ruchu - 2,50m,
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- kategoria ruchu – KR1,
- skrajnia pionowa - 4,5 m,
- szerokość podstawowa jezdni - 5,00 m ze spadkami 2% (daszkowy od km 0+000,000 do km 0+378,00 / jednostronny od km 0+378,00 – 0+475,10),
- szerokość poboczy 0,80 m utwardzonych mieszanką niezwiązaną z kruszywa / płytami betonowymi ażurowymi,
- spadek poprzeczny poboczy z mieszanki niezwiązanej z kruszywa - jednostronny 6%, poboczy z płyt betonowych ażurowych – ciek 6% / jednostronne 2%,

b/ odcinek drogi gminnej nr 105 839B – Trasa 2 - charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- przekrój jednojezdniowy 1x2,
- szerokość pasa ruchu - 2,50m,
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- kategoria ruchu – KR1,
- skrajnia pionowa - 4,5 m,
- szerokość podstawowa jezdni - 5,00 m ze spadkami 2% (daszkowy),
- szerokość poboczy - 0,80 m utwardzonych płytami betonowymi ażurowymi, w rejonie mostu 1,50 m,
- spadek poprzeczny poboczy z płyt betonowych ażurowych – ciek 6% / jednostronne 6%,

Drogę w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący jej przebieg. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności projektowanej drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Skrzyżowanie projektowanej drogi gminnej z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe.

4.2. Projektowana organizacja ruchu.

Natężenie ruchu w ciągu projektowanego układu dróg jest niewielkie i związane z obsługą ruchu lokalnego związanego z dojazdem samochodów do posesji prywatnych oraz ruchem maszyn rolniczych. Wzdłuż drogi zlokalizowane są wjazdy na przyległe posesje i pola.

W ramach niniejszego opracowania wprowadza się nowe oznakowanie pionowe. Projektowana organizacja ruchu nie zmienia układu dróg z pierwszeństwem przejazdu. Na przedmiotowym odcinku drogi oznakowania (lub wymiany oznakowania na nowe) wymagały skrzyżowanie z DP, granica miejscowości i terenu zabudowanego oraz ograniczenie skrajni poziomej drogi.

- Skrzyżowanie w ciągu projektowanej drogi gminnej oznakowano w następujący sposób:
 - skrzyżowanie drogi gminnej nr 105 839B (Trasa 1 i Trasa 2) z drogą powiatową. Utrzymano istniejący układ dróg z pierwszeństwem przejazdu. Skrzyżowanie zwykle czterowlotowe - drogę gminną Trasa 1 i trasa 2 podporządkowano znakiem **B-20**, natomiast na drodze powiatowej (droga z pierwszeństwem) ustawiono oznakowanie znakami **D-1**, odpowiednio po obu stronach skrzyżowania w ciągu drogi z pierwszeństwem przejazdu,
 - Teren zabudowany i miejscowość:
 - teren zabudowany oraz miejscowość oznakowano znakami **E-17a** oraz **D-42**, natomiast koniec terenu zabudowanego i koniec miejscowości oznakowano znakami **E-18a** i **D-43** ustawionymi odpowiednio na wjeździe i wyjeździe do miejscowości.
 - Przejście dla pieszych:
 - przejścia dla pieszych oznakowano znakami pionowymi **D-6**, ustawionymi odpowiednio od strony dojazdu do przejścia po obu stronach przejścia oraz oznakowanie poziomym, linią **P-10**,
 - Droga bez przejazdu:
 - istniejące oznakowanie pionowe i poziome na przejściu dla pieszych w ciągu DP pozostawiono bez zmian.
 - Ograniczenie wjazdu pojazdów o kreślonej masie całkowitej:
 - przewidziano demontaż znaków: zakaz wjazdu pojazdów o masie całkowitej odpowiednio: Trasa 1 – 10t, Trasa 2 – 5t.

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

5. Uwagi końcowe.

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** który musi być wielkości „średnie”. Lica znaków **B-20** muszą być wykonane z folii odblaskowej II generacji.

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.

Zasady umieszczania znaków.

- 1) Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w jednakowym stopniu zarówno w dzień jak i w nocy.
- 2) Zaleca się umocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.
- 3) Jeżeli istnieje konieczność umieszczenia blisko siebie trzech znaków, a brak miejsca do ustawienia dwóch słupków w odległości minimalnej, dopuszcza się umieszczenie trzech znaków na jednym wsporniku zgodnie z warunkami ustalonymi dla dwóch znaków.
- 4) Odległość znaków od jezdni powinna wynosić:
 - na drogach z poboczami gruntowymi – na krawędzi pobocza jednak w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni;

- na drogach z poboczami bitumicznymi /pasami awaryjnego postoju/ - 0,5m od krawędzi pobocza bitumicznego;
- na pasie dzielącym jezdnię dróg dwujezdniowych – 0,5m od zewnętrznej krawędzi opaski;
- na ulicach – 0,5 – 2,0m od krawędzi jezdni;

5) Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni/ wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika/ do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku / trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta/ lub tablicy.

6) Widoczność znaków. Znak powinien być widoczny z odległości umożliwiającej kierującym pojazdami jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję.

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest w 2024r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

Opracował:

III. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe

Lp.		Symbol znaku	Ilość (szt.)				
			Znaki Istniejące	Znaki do przestawienia	Znaki do demontażu	Znaki nowe	Słupki - nowe
Znaki ostrzegawcze							
1.	A-7	1		1			1
Znaki zakazu							
2.	B-20			1	2	2	
3.	B-18 (5t Nie dotyczy ruchu lokalnego)	2		2			2
4.	B-18 (10t Nie dotyczy ruchu lokalnego)	2		2			
Znaki informacyjne							
5.	D-1	2					
6.	D-6	2					
7.	D-15	1					
8.	D-42				2	2	
9.	D-43				2	2	
Znaki kierunku i miejscowości							
10.	E-17a (Grądy)				2	2	
11.	E-18a (Grądy)				2	2	
12.	Nazwa miejscowości, numer domu	3	1				1
Znaki typu U							
13.	Tablica skrajni drogowej				2	2	
14.	U-18b	1					
RAZEM		14 szt.	3 szt.	2 szt.	12 szt.	12 szt.	4 szt.

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA