



PNOL Sp.z.o.o. w Łomży

18-400 Łomża, ul. Sikorskiego 166, lok. 2.01
tel. 086-219 93 37, KRS:0000571572; NIP: 718-214-23-81;
REGON: 362262018; e-mail: pnol.lomza@wp.pl

Egz. 1

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Rozbudowa drogi powiatowej Nr 2064B Krasowo Wielkie - Markowo Wólka
w km 12+965 (km roboczy 0+000) – 17+232,28 (km roboczy 4+267,28) -
odcinek długości 4267,28 m w obrębie Krasowo Wielkie i Markowo Wólka,
gm. Nowe Piekuty, pow. wysokomazowiecki, woj. Podlaskie**

Obiekt: droga powiatowa nr 2064B

Adres: Krasowo Wielkie – Markowo Wólka, Gmina Nowe Piekuty, powiat
Wysokomazowiecki

Kategoria obiektu: XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem
18-200 Wysokie Mazowieckie, ul. 1 Maja 8

Branża drogowa	Projektant	mgr inż. Adam Łazarski 18-400 Łomża, ul. Kierzkowa 118A	UAN 7342-38/92 PDL/BD/1800/01	
-------------------	------------	---	----------------------------------	--

15 Maja 2016 r.

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

I. KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu
powiatowej Nr 2064B Krasowo Wielkie - Markowo Wólka w km 12+965 (km roboczy 0+000)
– 17+232,28 (km roboczy 4+267,28) - odcinek długości 4267,28 m w obrębie Krasowo
Wielkie i Markowo Wólka, gm. Nowe Piekuty, pow. wysokomazowiecki, woj. podlaskie

Lp.	Instytucja
1.	Wójt Gminy Nowe Piekuty
2.	Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem
3.	Komenda Powiatowa Policji w Wysokiem Mazowieckiem

4.	Starosta Wysokomazowiecki
----	---------------------------

II. OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu
na drodze powiatowej Nr 2064B Krasowo Wielkie - Markowo Wólka w km 12+965 (km roboczy 0+000) – 17+232,28 (km roboczy 4+267,28) - odcinek długości 4267,28 m w obrębie Krasowo Wielkie i Markowo Wólka, gm. Nowe Piekuty, pow. wysokomazowiecki, woj. podlaskie

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Zarządem Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem
- projekt rozbudowy drogi powiatowej Nr 2062B Jabłoń Zarzeckie – Jabłoń Kościelna w km 4+130 (km roboczy 0+000) – 5+585,90 (km roboczy 1+455,90) - odcinek długości 1455,90 m w obrębie Jabłoń Zarzeckie i Jabłoń Kościelna, gm. Nowe Piekuty, pow. wysokomazowiecki, woj. podlaskie.
- 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 drodze powiatowej Nr 2064B Krasowo Wielkie - Markowo Wólka w km 12+965 (km roboczy 0+000) – 17+232,28 (km roboczy 4+267,28) - odcinek długości 4267,28 m w obrębie Krasowo Wielkie i Markowo Wólka, gm. Nowe Piekuty, pow. wysokomazowiecki, woj. podlaskie

3. Opis stanu istniejącego.

Droga na całym odcinku objętym opracowaniem przebiega w terenie równinnym przez teren niezabudowany za wyjątkiem odcinka km 0+000 – 0+208, który przebiega w terenie zabudowanym wsi Krasowo Wielkie (w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym).

Projektowana droga w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości 1,0 – 2,5 m oraz na odcinkach przydrożne rowy. Wszystkie istniejące elementy drogi są w złym stanie technicznym: nawierzchnia drogi jest odkształcona, z licznymi spękaniem i wykruszeniami, pobocza nie posiadają właściwych spadków poprzecznych, są skoleinowane i zdeformowane, rowy zamulone, zanieczyszczone, częściowo zasypane. Korona wyniesiona jest ponad przyległy teren na wysokość ok. 0,2 – 0,6 m. Wody opadowe spływają zgodnie z ukształtowaniem terenu do istn. przepustów pod koroną drogi.

Na odcinku objętym opracowaniem z drogą powiatową krzyżuje się:

- w km 0+183,85 SL – droga gminna do wsi Krasowo Siódma (nawierzchnia bitumiczna),
- w km 0+186,66 SP – droga gminna do wsi Krasowo Wielkie (nawierzchnia żwirowa).

Pozostałe drogi wewnętrzne krzyżujące się z projektowaną drogą powiatową posiadają nawierzchnię gruntową.

W stanie istniejącym droga posiada istniejącą organizację ruchu, tj.:

- w km 0+043,14 SL istnieje zjazd o nawierzchni bitumicznej, obustronnie przy drodze powiatowej ustawione są znaki D-1, na zjeździe brakuje podporządkowania;
- w km 0+183,85 SL – wlot drogi gminnej ze wsi Krasowo Siódma (nawierzchnia bitumiczna) – obustronnie przed skrzyżowaniem w odl. 130 m przy drodze powiatowej ustawiono znaki odpowiednio A-6b i A-6c, brak znaku podporządkowania;
- w km 0+207,00 SL teren zabudowany oznaczony jest znakami E-17 i E-18;
- łuk z wierzchołkiem w km 1+671,09 obustronnie oznakowany jest znakami odpowiednio A-1 i A-2 ustawionymi w odl. 150 m przed początkiem łuku;
- wykonana jest pełna organizacja ruchu (znaki pionowe) na skrzyżowaniu z drogą gminną na wlocie do miejscowości Markowo Wólka (poza zakresem opracowania).

Wszystkie znaki są w złym stanie technicznym.

4. Opis przyjętych rozwiązań.

4.1. Rozwiązania sytuacyjne.

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

Początek planowanego do przebudowy/rozbudowy odcinka km 12+965 (km rob. 0+000) przyjęto na końcu nowej nawierzchni bitumicznej za zmodernizowanym skrzyżowaniem z drogą gminną (str. prawa) do wsi Krasowo Wielkie, natomiast koniec w km 17+232,28 (km roboczy 4+267,28) na początku wsi Markowo Wólka oraz początku robót z 2001r. - na terenie gminy Nowe Piekuty.

W ciągu osi odcinka zaprojektowano 13 załamań osi trasy:

- W-1 – km 0+042,93 – kąt zwrotu 11,1969 grad. (w prawo) – wyokrąglono łukiem kołowym $R=350$ m,
- W-2 – km 0+215,96 – kąt zwrotu 3,4919 grad. (w prawo) – wyokrąglono łukiem kołowym $R=1100$ m,
- W-3 – km 0+701,59 – kąt zwrotu 1,2546 grad. (w lewo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-4 – km 0+865,67 – kąt zwrotu 0,8156 grad. (w lewo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-5 – km 1+166,29 – kąt zwrotu 0,0913 grad. (w prawo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-6 – km 1+671,09 – kąt zwrotu 38,2815 grad. (w prawo) – wyokrąglono łukiem kołowym $R=120$ m, poszerzenie $p_w=w_z=0,35$ m, $i=5\%$,
- W-7 – km 2+118,29 – kąt zwrotu 0,1773 grad. (w lewo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-8 – km 2+472,23 – kąt zwrotu 0,5640 grad. (w prawo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-9 – km 2+862,13 – kąt zwrotu 3,0100 grad. (w lewo) – wyokrąglono łukiem kołowym $R=1500$ m,
- W-10 – km 3+047,03 – kąt zwrotu 7,4907 grad. (w prawo) – wyokrąglono łukiem kołowym $R=600$ m,
- W-11 – km 3+344,29 – kąt zwrotu 0,0025 grad. (w lewo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-12 – km 3+759,45 – kąt zwrotu 0,2071 grad. (w prawo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,
- W-13 – km 4+135,87 – kąt zwrotu 0,3818 grad. (w lewo) – pozostawiono bez wyokrąglenia,

W ramach niniejszego opracowania przewidziano wykonanie przebudowy nawierzchni na istniejących skrzyżowaniach:

- w km 0+183,85 SL – droga gminna do wsi Krasowo Siódma (nawierzchnia bitumiczna) – zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe z nawierzchnią bitumiczną szerokości 5,0 m, wyokrąglenie krawędzi łukami kołowymi o promieniach 6,0 m,
- w km 0+186,66 SP – droga gminna do wsi Krasowo Wielkie (nawierzchnia gruntowa) - zaprojektowano zjazd publiczny z jezdnią o nawierzchni bitumicznej w granicach pasa drogowego drogi powiatowej, szerokość jezdni – 5,0 m, wyokrąglenie krawędzi łukami kołowymi o promieniach 6,0 m.

Pozostałe zjazdy na drogi wewnętrzne i dojazdowe do pól zaprojektowano jako zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej z jezdnią szerokości 5,0 m i wyokrągleniem krawędzi nawierzchni łukami kołowymi o promieniu $R=5,0$ m.

Zjazdy indywidualne na pola zaprojektowano o nawierzchni z kruszywa z jezdnią szerokości 5,0 m i wyokrągleniem krawędzi nawierzchni łukami kołowymi o promieniu $R=3,0$ m.

Zaprojektowano drogę o n/w parametrach technicznych:

- klasa drogi – lokalna „L”,
- prędkość projektowa:
 - na terenie zabudowy - 40 km/h,
 - poza terenem zabudowy – 50 km/h,
- obciążenie ruchem – KR1,
- przekrój poprzeczny – szlakowy:
 - min. promień łuku kołowego w planie – 80 m,
 - min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 1500 m,
 - łuk wklęsły – 1000 m.
 - szerokość jezdni – 5,0 m,
 - szerokość poboczy – 2 x 1,5 m,

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano przekroje poprzeczne o następujących parametrach:

- km 0+000 – 0+073,71
 - szerokość jezdni – 6,00 m,
 - spadek poprzeczny jezdni– 2% (daszkowy),
 - pobocze – 2x1,00 m, spadek 6%,
 - obustronne rowy o głębokości 0,7 m i szerokości dna 0,4 m
- km 0+073,71 – 0+098,71
 - odcinek przejściowy
- km 0+098,71 – 1+610,01
 - szerokość jezdni – 5,00 m,
 - spadek poprzeczny jezdni– 2% (daszkowy),
 - pobocze – 2x1,50 m, spadek 6%,
 - obustronne rowy o głębokości 0,7 m i szerokości dna 0,4 m
- km 1+610,01 – 1+635,01
 - odcinek przejściowy
- km 1+635,01 – 1+707,16
 - szerokość jezdni – 5,70 m,
 - spadek poprzeczny jezdni– 5% (jednostronny),
 - pobocze – 2x1,50 m, spadek zgodnie z warunkami technicznymi,
 - obustronne rowy o głębokości 0,7 m i szerokości dna 0,4 m
- km 1+707,16 – 1+732,16
 - odcinek przejściowy
- km 1+732,16 – 4+267,28
 - szerokość jezdni – 5,00 m,
 - spadek poprzeczny jezdni– 2% (daszkowy),
 - pobocze – 2x1,50 m, spadek 6%,
 - obustronne rowy o głębokości 0,7 m i szerokości dna 0,4 m

Omawiane rozwiązania pokazano na planie sytuacyjnym.

Projektowaną niweletę drogi powiatowej dowiązano na końcach trasy do istniejących rzędnych nawierzchni. Na odcinku objętym opracowaniem niweletę wyniesiono w stosunku do istniejących rzędnych nawierzchni na wysokość 7 – 82 cm (w miejscu projektowanego przepustu). Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej spadków podłużnych od 0,304% do 2,112% gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni.

Na odcinku tym zaprojektowano 26 załamień niwelety (11 wypukłych i 15 wklęsłych). Załamania wypukłe wyokrąglono łukami o promieniach $R = 4000 - 16500$ m, natomiast załamania wklęsłe wyokrąglono łukami o promieniach $R=4500 - 20000$ m.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się przebudowę istniejących zjazdów na posesje i pola.

4.2. Projektowana organizacja ruchu.

W ramach niniejszego opracowania:

- na istniejącym zjeździe w km 0+043,14 SL uzupełniono oznakowanie o znak A-7;
- na skrzyżowaniu w km 0+183,85 SL – wlot drogi gminnej ze wsi Krasowo Siódma podporządkowano w stosunku do drogi powiatowej znakiem A-7, pod znakiem A-6c umieszczono tabliczkę T-1 (150 m), znak A-6b odsunięto na odległość 250 m przed skrzyżowaniem;
- w km 0+207,00 SL teren zabudowany oznaczony jest znakami E-17 i E-18 – znaki do likwidacji, teren zabudowany oznaczono tablicami D-42 z E-17a i D-43 z E-18a ustawionymi od strony najazdu po obu stronach drogi;
- łuk W-6 z wierzchołkiem w km 1+671,09 obustronnie oznakowano znakami odpowiednio A-1 i A-2 ustawionymi w odl. 250 m przed początkiem łuku;
- łuk W-10 z wierzchołkiem w km 3+047,03 obustronnie oznakowano znakami odpowiednio A-1 i A-2 ustawionymi w odl. 250 m przed początkiem łuku;

Na pozostałym odcinku istniejącą organizację ruchu pozostawiono bez zmian. Ze względu na zły stan znaków drogowych w ramach niniejszego opracowania przewidziano wymianę ich na nowe łącznie ze słupkami

5. Uwagi końcowe.

1. Do oznakowania dróg powiatowych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy średnie „S”.
2. Znaki A-7 winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 2, pozostałe znaki winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 1.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 15.11.2020 r.

Opracował:

III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki ostrzegawcze					
1.	A-1	1		1	2
2.	A-2	1		1	2
3.	A-6b	1		1	1
4.	A-6c	1		1	1
5.	A-7	1		1	1
Znaki informacyjne					
6.	D-1	1		1	1
7.	D-42				1
8.	D-43				1
Znaki kierunku i miejscowości					
9.	E-17	1		1	
10.	E-18	1		1	
11.	E-17a				1
12.	E-18a				1
Tabliczki do znaków drogowych					
13.	T-1 (150 m)				1
RAZEM		8		8	13

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

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

skala 1 : 50000
skala 1 : 500