

## SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

### **I. CZĘŚĆ OPISOWA.**

1. Karta uzgodnień.
2. Opis techniczny.

### **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

1. Orientacja.
  2. Projekt zagospodarowania terenu (4 ark.)
-

## **KARTA UZGODNIENÍ**

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową drogi powiatowej Nr 1962B  
Wizna – Srebrowo – Mrówki – Nieławice – Kokoszki – Guty – Kownaty na odcinku  
Kokoszki – Guty od km 0+000,00 do km 2+926,00*

### **Instytucja**

Komenda Miejska Policji w Łomży

Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży

Starostwo Powiatowe w Łomży

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową drogi powiatowej Nr 1962B*

*Wizna – Srebrowo – Mrówki – Nieławice – Kokoszki – Guty – Kownaty na odcinku*

*Kokoszki – Guty od km 0+000,00 do km 2+926,00*

**INWESTOR: Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży**

### **1. Podstawa opracowania**

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- dokumentacji technicznej na przebudowę drogi powiatowej Nr 1962B Wizna – Srebrowo – Mrówki – Nieławice – Kokoszki – Guty – Kownaty na odcinku Kokoszki – Guty od km 0+000,00 do km 2+926,00
- Dziennika Ustaw RP Zał. do nru 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”,
- mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:1000,
- inwentaryzacji istniejącego oznakowania w terenie.

### **2. Charakterystyka stanu istniejącego**

Droga powiatowa Nr 1962B przebiega częściowo przez obszary niezabudowane wzdłuż działek rolnych oraz częściowo przez obszary zabudowane o zabudowie luźnej miejscowości Kokoszki na długości około 0,5 km oraz miejscowości Guty na długości około 0,3 km.

W stanie istniejącym posiada nawierzchnię brukowcową o szerokości 4,0 m na odcinku od km 0+000 do km 0+440,00 a na pozostałej części nawierzchnię żwirową o zmiennej szerokości od 4,7 m do 6,0 m. Korona drogi ma zmienną szerokość zamykającą się w przedziale 7,3 - 9,6 m.

Mięszkość warstwy żwirowej waha się w przedziale 5-10 cm. Cechy istniejącej podbudowy z kruszyw naturalnych kwalifikują ją jako dolną warstwę podbudowy o dobrej nośności, wymagającą jedynie poszerzenia oraz wbudowania górnej warstwy podbudowy o grubości 10-15 cm, co w efekcie zapewni uzyskanie podbudowy gwarantującej uzyskanie konstrukcji dla obciążenia ruchem KR 1 i nośności 100 kN/oś.

Rowy przydrożne w ciągu trasy są w stanie złym, występują szczątkowo.

Wzdłuż rowów przydrożnych występuje liczne zakrzaczenie, w tym w większości rzadkie, wymagające usunięcia. Ponadto z planowaną przebudową koliduje zadrzewienie, w ilości

---

kilkudziesięciu sztuk, wymagające usunięcia. Są to w większości sosny, topole, wierzby – w większości drzewa o małych średnicach.

W km 0+127,50 występuje przepust ramowy o wymiarach B=1,55 m, H=0,80 m i L=5,65 m. Przepust przewidziano do wydłużenia o 2,5 m po stronie lewej oraz do oczyszczenia.

W pasie drogowym zlokalizowana jest następująca infrastruktura techniczna:

- kable telekomunikacyjne po za pasem drogowym w m. Kokoszki po prawej stronie na odcinku od km 0+000 do km 0+420. W km 0+305 przejście poprzeczne kabla telekomunikacyjnego,
- kable telekomunikacyjne poza koroną drogi w m. Guty po stronie lewej na odcinku od km 2+735 do końca projektowanej trasy. W km 2+735 przejście poprzeczne kabla telekomunikacyjnego,
- napowietrzna linia telekomunikacyjna po stronie prawej w km 2+735,
- sieć wodociągowa po stronie lewej poza pasem drogowym od początku trasy do km 0+399 oraz częściowo w pasie drogowym przy przepuszczeniu w km 0+127,50,
- sieć wodociągowa po stronie lewej poza pasem drogowym od km 1+871 do km 2+123 i dalej po prawej stronie poza pasem drogowym od km 2+123 do 2+601, dalej po lewej stronie poza pasem drogowym do końca projektowanej trasy,
- przejścia poprzeczne wodociągu: w km 0+009, km 0+095, km 0+152, km 0+207, km 0+246, km 0+301, km 0+333, km 0+378, km 0+398, km 1+871, km 2+123, km 2+601, km 2+726, km 2+836,
- napowietrzna linia oświetleniowa po lewej stronie poza pasem drogowym w m. Kokoszki od początku trasy do km 0+150 i dalej po prawej stronie do km 0+385,
- napowietrzna linia oświetleniowa po lewej stronie poza pasem drogowym w m. Guty od km 2+743 do końca projektowanej trasy,
- skrzyżowania z napowietrznymi liniami: linia oświetleniowa w km 0+005,50, linia Sn w km 0+070,50, linia oświetleniowa w km 0+167,50, linia Nn w km 1+112,50, linia Sn w km 1+378, linia Sn 2+246, linia Nn 2+828,50.

### **3. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjnych**

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna – L,
  - prędkość projektowa –  $V_p=30$  km/h przez m. Kokoszki i  $V_p=40$  km/h na pozostałym odcinku
  - szerokość jezdni – 5,0 m,
  - pobocza obustronne – 0,75 m i 1,0 m,
  - kategoria ruchu KR1.
-

Początek projektowanej trasy przyjęto w km rob. 0+000,00 w osi istniejącej jezdni bitumicznej w miejscowości Kokoszki natomiast koniec trasy przyjęto w osi istniejącej jezdni żwirowej w m. Guty w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1924B Wiktorzyn – Olszyny – Guty.

W planie zaprojektowano 19 załamań osi o kątach zwrotu od 0,1634 grada do 88,4911 grada. Jedenaście z nich wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od R=15 m do R=500 m. Na całym odcinku drogi powiatowej objętym opracowaniem zaprojektowano przekrój szlakowy z wykonaniem jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi poboczami z kruszywa naturalnego o szerokości 0,75 m i 1,0 m.

Na skrzyżowaniu drogi powiatowej Nr 1962B z drogą powiatową Nr 1923B do wsi Choszczewo krawędzie drogi należy wyokrąglić łukami o promieniach R=6,0m i R=8,0 m.

Zjazdy gospodarcze z drogi powiatowej o nawierzchni z kruszywa naturalnego należy wykonać o szerokości jezdni 5,0 m z łukami wyokrąglającymi R=3,0 m. Zjazdy na drogi boczne o nawierzchni bitumicznej należy wykonać o szerokości 5,0 m z łukami wyokrąglającymi od R=3,0 m do R=8,0 m. Długość nawierzchni zjazdów przewidziano do istniejącej linii rozgraniczającej pasa drogowego.

Rozwiązania sytuacyjne pokazano na „Projekcie zagospodarowania terenu” w skali 1:1000.

Niweletę drogi powiatowej opracowano przy założeniu wykorzystania istniejącej nawierzchni żwirowej i brukowcowej jako podbudowy pod projektowane warstwy konstrukcyjne, wprowadzając nieznaczne korekty poprawiające płynność niwelety.

Zaprojektowano spadki podłużne rzędu 0,251% ÷ 5,15%. Łuki pionowe zastosowano o promieniach od R=1000 m do R=10000 – wklęsłe i o promieniach od R=1000 m do R=8000 m – wypukłe.

#### **4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu**

##### **4.1. Oznakowanie pionowe**

Na skrzyżowaniu w m. Kokoszki z drogą powiatową 1962B Kokoszki – Guty na wlocie drogi z pierwszeństwem przejazdu ustawiono znaki **D-1** z tabliczką **T-6a** a na wlocie podporządkowanym przewidziano ustawienie znaku ostrzegawczego **A-7** z tabliczką **T-6b**.

Na skrzyżowaniu w m. Guty z drogą powiatową 1962B Kokoszki – Guty na wlocie drogi z pierwszeństwem przejazdu przewidziano ustawienie nowego znaku **A-6c**.

Występowanie niebezpiecznych zakrętów oznakowano znakami **A-1**, **A-2**, **A-4**.

Ilość projektowanych tarcz znaków: 11szt.

Ilość projektowanych słupków: 8szt.

Ilość tarcz znaków do usunięcia: 5szt.

Ilość słupków do usunięcia: 5szt.

---

## **5. Uwagi końcowe**

W części rysunkowej znaki proj. przedstawiono jako kolorowe, zaś istniejące w wersji czarno-białej.

Roboty należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej. Należy zachować specyfikacje i normy gwarantujące odpowiednią jakość robót oraz zachowanie bezpieczeństwa w trakcie ich realizacji.

Na drodze powiatowej należy stosować znaki z wielkości grupy średnie (S) - znaki ostrzegawcze o boku 90 cm, znaki zakazu i nakazu o średnicy 80 cm, znaki informacyjne długość podstawy 60cm.

Dla znaków ustawionych na drodze powiatowej należy stosować znaki z folią odblaskową typu I. W przypadku stosowania znaków A-7, B-20 obowiązuje stosowanie foli odblaskowej II typu.

Znaki powinny być zamocowane na słupkach metalowych o średnicy 70 mm, ustawione na wysokości 2,00 m, mierząc od dołu tarczy znaku do podłoża. Odległość skrajnego punktu tarczy znaku od krawędzi jezdni musi wynosić w poziomie minimum 0,50 m.

Termin wprowadzenia organizacji ruchu 31.12.2011 rok.

---