

## OPIS TECHNICZNY

### DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:

#### „ROZBUDOWA DROGI W WACHU KOL. ZAMOSTKI”

## I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano w firmie „ROADS” Biura Projektowe i Wykonawstwo – Marcin Paweł Parzych 07-402 Lelis; Durlasy 22, na zlecenie Gminy Kadzidło, ul. Targowa 4, 07-420 Kadzidło.

Inwestorem zamierzenia budowlanego jest Gmina Kadzidło, pełniąca rolę zarządcy przedmiotowej drogi gminnej.

#### Podstawa opracowania:

- [1] Umowa Inwestorem,
- [2] Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- [3] Projekt budowlany przebudowy przedmiotowej drogi,
- [4] Uzgodnienia z Zarządcą drogi,
- [5] Inwentaryzacja stanu istniejącego,
- [6] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane,
- [7] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- [8] Rozporządzenie M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- [9] Rozporządzenie M.I. z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- [10] obowiązujące przepisy, wytyczne i normy.

## II. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej rozbudowy drogi gminnej w Wachu kol. Zamostki (klasy D) o nawierzchni żwirowo-gruntowej o łącznej długości 1987,37 m.

### III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania drogi gminnej.

Stała organizacja ruchu zawiera oznakowanie pionowe wraz z elementami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zakres rozbudowy - rozbudowa drogi gminnej w lokalizacji: 0+000 – 1+987,37 w obrębie miejscowości Wach, gmina Kadzidło, powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie.

### IV. STAN ISTNIEJĄCY

#### 1. Geometria

Obecnie droga objęta zamierzeniem inwestycyjnym służy obsłudze komunikacyjnej rozproszonej zabudowy typu wiejskiego. Jednocześnie zapewnia połączenie komunikacyjne z drogą krajową Nr 53 Olsztyn – Ostrołęka oraz dojazd do pól uprawnych, łąk, terenów leśnych i nielicznych zabudowań mieszkalnych zlokalizowanych wzdłuż drogi. Do przedmiotowej drogi gminnej włączają się liczne drogi gruntowe służące obsłudze miejscowych pól oraz stanowiące dojazdy do lasów i zabudowań położonych w sąsiedztwie.

Pod koroną drogi zlokalizowany jest 1 przepust z kręgów betonowych średnicy 60 cm i długości 14 m, w złym stanie technicznym (wymagający przebudowy).

Istniejąca szerokość jezdni i stan nawierzchni żwirowej/gruntowej nie pozwala na bezpieczne użytkowanie drogi. Szerokość jezdni jest zbyt wąska na wykonywanie bezpiecznych manewrów wymijania. Również ze względu na duże obciążenia od maszyn rolniczych, konstrukcja nawierzchni ulega degradacji.

Nawierzchnia żwirowa/gruntowa posiada niedostateczną nośność dla przeniesienia istniejącego obciążenia ruchem, nie ma właściwego profilu poprzecznego i podłużnego co utrudnia odwodnienie korony drogi i obniża komfort przejazdu. Stan nawierzchni wymaga częstych prac utrzymaniowych, tj. profilowania poprzecznego i podłużnego. Na drodze nie występuje oznakowanie pionowe ani poziome.

Przebudowa drogi wraz z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo oraz komfort jazdy.

Pas drogowy po za ist. jezdnią i pobocznymi pokryty jest pospolitą roślinnością nie podlegającą ochronie, typu krzaki i drzewa. Istniejąca roślinność częściowo koliduje z proj. obiektami drogowymi i zostanie usunięta.

## 2. Istniejąca organizacja ruchu

Droga znajduje się wśród rzadkiej zabudowy typu wiejskiego. Natężenie ruchu bardzo małe. Ruch lokalny z przewagą samochodów osobowych oraz sprzętu rolniczego.

Brak oznakowania pionowego i poziomego na przedmiotowej drodze gminnej.

## V. PROJEKTOWANY ZAKRES ROZBUDOWY DROGI

Rozbudowa drogi będzie obejmowała:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- budowę zjazdów bitumicznych i z kruszywa,
- wykonanie poboczy z kruszywa,
- przebudowę przepustu pod koroną drogi,
- wycinka drzew i krzaków.
- odtworzenie istniejących rowów drogowych i muld trawiastych,
- ustawienie oznakowania pionowego.

Parametry proj. drogi:

- klasa drogi: D (dojazdowa)
- prędkość projektowa  $V_p$ : 50 km/h
- kategoria obciążenia ruchem – KR 1
- liczba jezdni  $\times$  ilość pasów ruchu - 1 $\times$ 2
- szerokość korony drogi: zmienna wg PZT
- szerokość jezdni: 5,00 m; na włączeniu do DK Nr 53: 6,00m;
- spadek poprzeczny na jezdni: - daszkowy 2% lub jednostronny wg PZT
- szerokość poboczy z kruszywa: 1 m (lokalnie zwężenie do 0,50 m)
- spadek poprzeczny poboczy z kruszywa: 6%
- szerokość zjazdów z kruszywa i zjazdów bitumicznych: zmienna wg PZT,

## VI. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

### 1. Projektowane oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu

#### a) Oznakowanie pionowe

Zaprojektowano znaki pionowe wg rys. nr 2.

Do oznakowania pionowego należy zastosować tablice znaków o wielkości średniej z folią odblaskową typu „2”. Tablice znaków należy umieścić na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm.

Ruch pojazdów będzie odbywał się w obu kierunkach. Natężenie ruchu bardzo małe. Ruch lokalny z przewagą samochodów osobowych oraz sprzętu rolniczego.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Ilość	Nazwa	Treść
2	A-7	
2	A-12a	
2	A-3	
2	A-30	
1	T-1	150 m
2	T-2	2km
2	T	Koniec nawierzchni bitumicznej
2	U-9b	
15	SUMA	

- Słupki ocynkowane  $\varnothing 6$  cm: 10 szt.

## b) Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

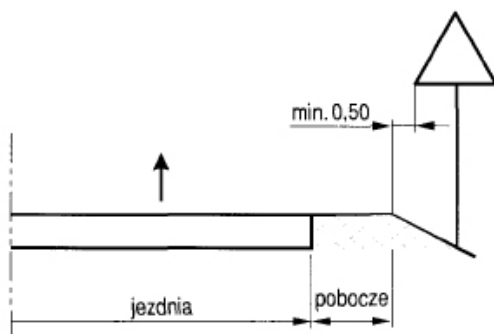
projektowane elementy bezpieczeństwa ruchu	
Oznaczenie	Ilość
Barierki typu olsztyńskiego	6+6=12 m

## c) Oznakowanie poziome

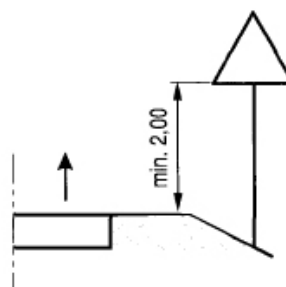
Nie projektuje się oznakowania poziomego.

## 2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

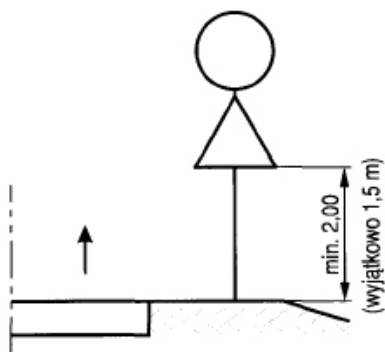
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



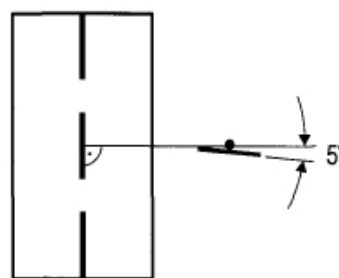
**Rysunek 1:** Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



**Rysunek 2:** Wysokość umieszczania znaku



**Rysunek 3:** Wysokość umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



**Rysunek 4:** Odchylenie poziome tarczy znaku

## VII. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu rozbudowy przedmiotowej drogi. Szacunkowy termin to maj 2017 r.

PROJEKTANT:  
**mgr inż. Marcin Paweł Parzych**