

## **OPIS TECHNICZNY**

**DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:  
„PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 53 W ZAKRESIE WŁĄCZENIA DO DROGI GMINNEJ NR  
251215W”.**

### **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 budowy wlotu skrzyżowania drogi gminnej z drogą krajową Nr 53 w km 94+893,00 w msc. Wach kol. Zamostki”.

### **III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania skrzyżowania drogi gminnej z drogą krajową Nr 53 w km 94+893,00.

Zakres opracowania - budowa skrzyżowania drogi gminnej z drogą krajową Nr 53 w km 94+893,00 w obrębie miejscowości Wach, gmina Kadzidło, powiat ostrołęcki, woj. mazowieckie.

Orientacyjną lokalizację istniejącej drogi oraz powiązanie z innymi drogami przedstawiono na **rysunku nr 1- Plan orientacyjny**.

### **IV. STAN ISTNIEJĄCY**

#### **1. Geometria**

Droga krajowa nr 53 na odcinku proj. przebudowy posiada przekrój szlakowy, jezdnię szerokości 6,20 m o nawierzchni bitumicznej oraz obustronne pobocza z kruszywa naturalnego o szerokości 1,5 - 2,0 m.

Odwodnienie istniejącej jezdni odbywa się poprzez spływ powierzchniowy spadkami poprzecznymi i podłużnymi do zlokalizowanych za poboczem rowów drogowych.

Inwestycja zlokalizowana jest wśród łąk, pól i rozproszonej zabudowy mieszkaniowo-gospodarczej.

Pas drogowy po za istniejącą jezdnią i poboczami pokryty jest pospolitą roślinnością nie podlegającą ochronie typu zieleń niska (trawy ) oraz drzewa.

Na obszarze objętym inwestycją (a-b-c-d) występują drzewa oraz gatunkami roślin (traw) nie będące pod ochroną.

#### **2. Istniejąca organizacja ruchu**

Droga krajowa nr 53 na odcinku objętym opracowaniem to droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu w przeciwnych kierunkach. Ruch pojazdów dopuszczony w obu kierunkach bez ograniczeń. Odcinek drogi znajduje się poza terenem zabudowanym. Dopuszczalna prędkość – 90 km/h.

Występuje oznakowanie pionowe jak i poziome na przedmiotowej drodze.

Rodzaj istniejącego oznakowania poziomego i pionowego oraz jego lokalizację przedstawia rys. nr 2.1 i 2.2.

## V. PROJEKTOWANY ZAKRES PRZEBUDOWY DROGI

Projektowany przebieg jezdni bitumicznej pokrywa się z istniejącym śladem jezdni żwirowo-gruntowej. Zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości 6,0 m, połączenie jezdni z krawędzią jezdni drogi krajowej Nr 53 łukami wyokrąglającymi o wartościach  $R=10$  m.

Zaprojektowano również obustronne pobocza z kruszywa o szerokości od 1,0 m do 1,90 m. Za poboczymi przewidziano do odtworzenia istniejące rowy drogowe.

W celu sprawnego przeprowadzenia wody w rowach pod włączeniem zaprojektowano przepust odwodnienia z rur typu WIPRO o średnicy 50 cm.

Szczegóły rozwiązań geometrii, konstrukcji i odwodnienia przedstawiono w projekcie budowlanym stanowiącym integralną część niniejszej dokumentacji.

## VI. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Projektowane oznakowanie pionowe oraz poziome przedstawiono na **rys. nr 2.1 i 2.2 – Projekt Stałej Organizacji Ruchu**.

Istniejące oznakowanie poziome do usunięcia przedstawia **rys. nr 3**.

### 1. Projektowane oznakowanie i elementy bezpieczeństwa ruchu

#### a) Oznakowanie pionowe

Projektowane oznakowanie pionowe przedstawiono na **rys. nr 2.1 i 2.2**.

Istniejące oznakowanie poziome do usunięcia przedstawia **rys. nr 3**.

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.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Ilość	Nazwa	Treść
2	A-7	
1	A-6b	
1	A-6c	
1	T-1	150 m
2	T-1	120m
<b>7</b>	SUMA	

## b) Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie projektuje się.

## c) Oznakowanie poziome

Zaprojektowano nowe oznakowanie poziome w postaci linii:

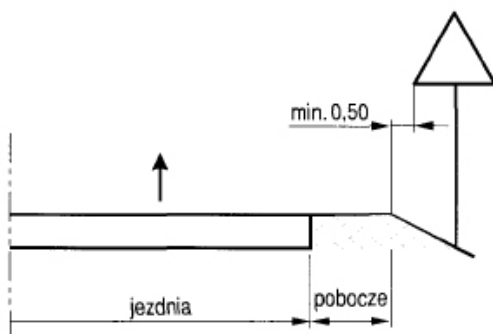
- P-4 „linia podwójna ciągła” –  $20 \text{ mb} \times 0,24 \text{ m}^2/\text{mb} = 4,80 \text{ m}^2$
- P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” –  $11 \text{ m} \times 0,2625 \text{ m}^2/\text{mb} = 2,89 \text{ m}^2$

Zaprojektowano również istniejące oznakowanie poziome do usunięcia w postaci linii:

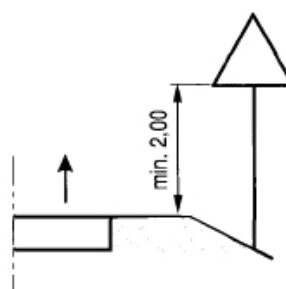
- P-7c „linia podwójna ciągła” – 13 mb

## 2. Warunki umieszczania oznakowania na drodze

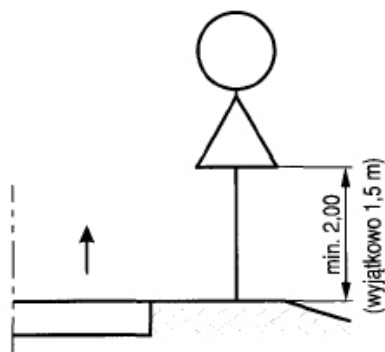
Znaki należy ustawić zachowując skrajnię poziomą i pionową wg obowiązujących warunków technicznych dla dróg publicznych. Należy zapewnić również odpowiednią widoczność znaków.



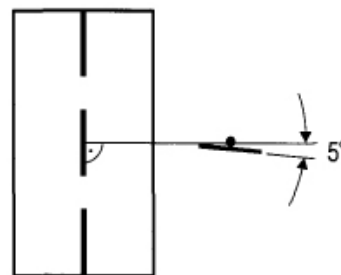
**Rysunek 1:** Odległość umieszczania znaku od krawędzi jezdni



**Rysunek 2:** Wysokość umieszczania znaku



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



**Rysunek 4:** Odchylenie poziome tarczy znaku



### TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu budowy przedmiotowego skrzyżowania. Szacunkowy termin to II połowa 2017 r.

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