

## 1. OPIS TECHNICZNY

### 1.1 Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt oznakowania i organizacji ruchu drogowego po przebudowie mostu nad rzeką Kolnica wraz z drogą dojazdową w ciągu drogi powiatowej nr 2423W Stpice – Prusinowice – Kościeszce – Strzegocin na odcinku Kościeszce – Strzegocin od km 16+030,00 do km 20+079,00.

Przedmiotowa droga stanowi połączenie przyległych do niej miejscowości z siedzibą władz samorządowych gminnych w m. Świercze i powiatowych w Pułtusk, a także obsługuje przyległe tereny rolnicze.

### 1.2 Podstawa opracowania :

- Zlecenie Inwestora tj. Zarząd Dróg Powiatowych, ul. 3-ego Maja 20, 06-100 Pułtusk.
- Inwentaryzację urządzeń drogowych.
- Inwentaryzację istniejącego oznakowania pionowego i poziomego.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. - w sprawie wykonywania niektórych przepisów o drogach publicznych ( Dz. U. Nr 140 poz. 1481 z 2004 r. )
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku" Prawo o ruchu drogowym II ( Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 ze zm. ).
- "Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym" - (zał. nr 1 do zarządzenia Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2003 r.)
- Załączniki nr 1 – 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

### 1.3 Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Na rozważanym odcinku droga przebiega w terenie płaskim. Otoczenie drogi to tereny rolnicze z luźną zabudową gospodarczą . Teren zabudowany występuje na odcinku od km 16+030,00 do km 16+100,00 w m. Kościeszce i na odcinku od km 19+640,00 do km 20+079,00 w m. Strzegocin.

Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej o rozjeżdżonej zmiennej szerokości, trudną do utrzymania dostatecznej równości.

W pasie rowów przydrożnych rosnące drzewa, zakrzaczenia i odrosty ograniczające widoczność na drodze i utrudniające odwodnienie korony drogi - projektowane do wycięcia.

Projektowany przekrój poprzeczny drogi:

- **Szlakowy** z jezdnią szerokości 5,00 m i obustronnymi poboczami żwirowymi szerokości po 1,00 m każde i o spadkach poprzecznych  $i=6\%$  oraz obustronnymi trapezowymi rowami drogowymi, które przewidziano do renowacji. Dotyczy odcinka: od km 16+030,00 do km 19+640,00.
- **Odcinek z przebudowywanym mostem wraz z płytami przejściowymi** – od km 16+100,00 do km 16+140,00 => wg projektu branżowego mostowego

- **Półuliczny** z jezdnią ograniczoną z prawej strony krawężnikiem betonowym wyniesionym ponad nawierzchnię jezdni 12 cm, oraz przystającym chodnikiem szerokości 2,00 m z kostki brukowej betonowej. Szerokość jezdni przyjęto:  
- 5,50 m - na odcinku od km 19+640,00 do km 20+079,00  
oraz po stronie lewej pobocze z kruszywa łamanego 0/31,5 o szerokości 1,0 m.

W trakcie prac pomiarowych w terenie stwierdzono, że ruch kołowy jest mały, głównie samochodów osobowych i dostawczych. Udział pojazdów ciężarowych powyżej 8 Mg/oś klasyfikuje obciążenie ruchem do kategorii KR1 przy założeniu 10 letniego okresu trwałości nawierzchni. Nie funkcjonuje komunikacja autobusowa.

### 1.4 Ogólne warunki dotyczące oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego .

Przyjęto grupę wielkości znaków pionowych jako średnie z folią odblaskową typu 1. Znaki należy umieszczać zgodnie z lokalizacją podaną na planie sytuacyjnym z uwzględnieniem następujących czynników wpływających na możliwość ich zauważenia i odczytania przez uczestników ruchu:

- obecność obiektów budowlanych i urządzeń w pasie drogowym mogących zasłaniać znaki,
- widoczność poprzeczną na skrzyżowaniach.
- Minimalna odległość znaków winna wynosić 10 m przy prędkości dopuszczalnej do 50 km/h. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od osi jezdni około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. Odległość znaku od jezdni powinna wynosić minimum 2,00 m.

Tarcze znaków należy umieszczać na wysokości min. 2,00 m licząc od najniższego punktu tarczy przy czym w pasie ciągów pieszych na wysokości 2,20 m.

### 1.5 Oznakowanie poziome:

Nie występuje.

### 1.6 Uwagi końcowe.

Projekt organizacji ruchu został dowiązany do oznakowania pionowego i istniejącej organizacji ruchu obowiązującej na skrzyżowaniu w miejscowości Kościeszce – początek projektu i na skrzyżowaniu w m. Strzegocin z drogą powiatową nr 2422 W Nasielsk – Strzegocin – Szyszki - Gołymin – koniec projektu.

Znaki poziome i pionowe na planie sytuacyjnym pokazane są w sposób schematyczny w celu uzyskania jak najlepszej czytelności zaprojektowanej organizacji ruchu. Po wykonaniu przebudowy należy jednocześnie wprowadzić stałą organizację ruchu uprzednio sprawdzoną pod względem obowiązujących przepisów .

Planowany termin przebudowy drogi i wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu 2014 rok.

1.7 Wykaz znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu:

WYKAZ ZNAKÓW

Nazwa	Stan	Grupa	Sztuk	Razem
A-1	prj	średnie	2	
A-2	prj	średnie	2	
A-3	prj	średnie	4	
A-6b	prj	średnie	1	
A-6c	prj	średnie	1	
A-7	prj	średnie	1	
A-12a	prj	średnie	1	
Razem - A			12	
B-33	prj	średnie	8	
B-42	prj	średnie	4	
Razem - B			12	
D-42	prj	średnie	1	
D-43	prj	średnie	1	
Razem - D			2	
E-17a	prj	średnie	2	
E-18a	prj	średnie	2	
E-2a	prj	średnie	3	
E-4	prj	średnie	2	
Razem -E			9	
F-4	prj	średnie	2	
Razem -F			2	
T-2	prj	średnie	2	
T-3	prj	średnie	2	
T-6c	prj	średnie	1	
Razem - T			5	
Razem projektowane			<b>42</b>	<b>42</b>
A-7	ist		1	
D-1	ist		3	
T-6a	ist		3	
Razem istniejące			<b>7</b>	<b>7</b>

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO

Nazwa	Stan	Grupa	Razem
U-3a	prj	średnie	11
U-3b	prj	średnie	11
Razem - U			<b>22</b>