

Inwestor:			
Zarząd Dróg Powiatowych 18-200 Wysokie Mazowieckie ul. 1 Maja 8			
Jednostka projektowa:			
 ZRI DROMOBUD Wojciech Borzuchowski 03-454 Warszawa, ul. Namysłowska 2A/74 dromobud@wp.pl tel. 604 502 581			
Adres obiektu:			
woj. podlaskie gmina Czyżew m. Czyżew			
Nazwa projektu:			
Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej Nr 2038B Czyżew - gr. woj. (Andrzejewo) od km 0+000,00 do km 2+810,00			
Stadium:			
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU			
Zespół autorski:			
Imię i nazwisko:	Specjalność:	Nr uprawnień:	Podpis:
mgr inż. Piotr Żabicki	drogowa	PDL/0031/POOD/11	

19 września 2016 r.

I. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Karta uzgodnień.
2. Opis techniczny.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

1. Orientacja.
2. Projekt zagospodarowania terenu.

KARTA UZGODNIENÍ

*do projektu stałej organizacji ruchu przebudowy z rozbudową rogi powiatowej Nr 2038B Czyżew -
gr. woj. (Andrzejewo) od km 0+000,00 do km 2+810,00*

Instytucja

Komenda Powiatowa Policji w Wysokiem Mazowieckiem

Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem

Starostwo Powiatowe w Wysokiem Mazowieckiem

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu przebudowy z rozbudową rogi powiatowej Nr 2038B

Czyżew - gr. woj. (Andrzejewo) od km 0+000,00 do km 2+810,00

1. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- dokumentacji technicznej przebudowy z rozbudową drogi powiatowej Nr 2038B Czyżew - gr. woj. (Andrzejewo) od km 0+000,00 do km 2+810,00,
- 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 1:500,
- inwentaryzacji istniejącego oznakowania w terenie.

2. Charakterystyka stanu istniejącego

Początek opracowania drogi powiatowej przyjęto w obrębie skrzyżowania z drogą krajową Nr 63 w osi istniejącej jezdni asfaltowej drogi powiatowej Nr 2038B w km 0+000,00 natomiast koniec opracowania kończy się na granicy województwa podlaskiego w osi istniejącej jezdni asfaltowej drogi powiatowej Nr 2038B w km 2+810,00.

Droga powiatowa Nr 2038B na projektowanym odcinku przebiega wzdłuż łąk oraz pól uprawnych. Na początkowym odcinku około 400 m wzdłuż drogi po lewej stronie występują zabudowania w postaci domów jednorodzinnych natomiast po prawej stronie występuje sklep spożywczy. Droga powiatowa posiada jezdnię asfaltową o szerokości ok. 5,5 m wraz z obustronnymi poboczami o zmiennej szerokości 1,0 – 1,50 m.

W ciągu trasy w km ok. 0+400,00 zlokalizowano trzy przepusty, które zakwalifikowano do przebudowy.

W km 1+210,00 zlokalizowano most żelbetowy płytowy. Z uwagi na dobry stan obiektu, nie ujęto go w opracowaniu.

W ciągu drogi występują obustronne rowy przydrożne. Rowy są zanieczyszczone i częściowo zasypane.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych i dalej do naturalnych cieków wodnych.

W pasie drogowym występują następujące urządzenia:

- sieć wodociągowa,
 - sieć telekomunikacyjna,
 - kable energetyczne,
-

- napowietrzna linia Nn i Sn.

3. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjnych

Podstawowe parametry techniczne drogi powiatowej Nr 2038B:

- klasa techniczna – Z,
- prędkość projektowa – $V_p=50$ km/h,
- szerokość jezdni – 5,5 – 6,0 m,
- kategoria ruchu – KR 2.

Droga powiatowa Nr 2038B zaczyna swój bieg w km 0+000,00 w osi istniejącej nawierzchni asfaltowej, natomiast koniec projektowanej drogi powiatowej przyjęto w km 2+810,00 na granicy województwa podlaskiego w osi istniejącej jezdni asfaltowej.

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie drogi:

- o przekroju ulicznym i półulicznym o szerokości jezdni 6,0 m z prawostronnym chodnikiem dla ruchu pieszych o szerokości 2,0 m od km 0+000,00 do km 0+148,00 oraz ciągiem pieszo-rowerowym po lewej stronie o szerokości 2,5 m d km 0+000,00 do km 0+345,50.
- o przekroju szlakowym o szerokości jezdni 5,5 – 6,0 m z obustronnymi poboczami o szerokości 1,25 – 1,5 m.

W planie zaprojektowano 5 załamań osi o kątach zwrotu od 0,0573 grada do 0,2797 grada.

Nawierzchnię na zjazdach indywidualnych ulicznych należy wykonać z betonowej kostki brukowej o szerokości jezdni 5,0 m wraz ze skosami 1:1.

Nawierzchnię na zjazdach publicznych ulicznych należy wykonać z betonowej kostki brukowej o szerokości 6,0 m wyokrąglone łukami kołowymi o promieniach $R=5,0 - 8,0$ m.

Nawierzchnię na zjazdach indywidualnych szlakowych należy wykonać z nawierzchni żwirowej o szerokości 3,5 – 6,0 m wyokrąglone łukami kołowymi o promieniu $R=4,0$ m.

Nawierzchnię na zjazdach publicznych szlakowych należy wykonać z nawierzchni asfaltowej o szerokości 5,5 – 6,0 m wyokrąglone łukami kołowymi o promieniach $R=5,0 - 8,0$ m.

Rozwiązania sytuacyjne pokazano na „Projekcie zagospodarowania terenu” w skali 1:500.

4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

4.1. Oznakowanie pionowe

Istniejący znak **B-20** występujący na skrzyżowaniu drogi powiatowej na początku projektowanej trasy należy wymienić na nowy. Wymienić należy także znaki **A-7** z tabliczką **T-1**.

Na początku oraz końcu projektowanego ciągu pieszo-rowerowego ustawiono obustronne znaki **C-13/16** oraz **C-13/16a**.

Na skrzyżowaniu drogi powiatowej Nr 2038B z drogą powiatową Nr 2039B w km 0+345,50 z uwagi na brak widoczności ustawiono znak **B-20** a istniejący znak **A-7** przeznaczono do usunięcia.

Przejście dla pieszych oznakowano znakami **D-6**.

Na granicy obrębów miejscowości ustawiono znaki **E-17a** i **E-18a**, natomiast obszar zabudowany oznakowano znakami **D-42** i **D-43**.

Miejsce zwężenia drogi oznakowano znakiem **A-12a**.

W km ok 2+375,00 istniejący znak **Gmina Czyżew Wita** należy przestawić w km ok. 2+780,00.

Granice obszaru administracyjnego oznakowano znakami **F-3**.

Ilość tarcz do usunięcia: 7

Ilość słupków do usunięcia: 5

Ilość znaków do przestawienia: 1 (witacz)

Ilość projektowanych tarcz znaków: 17 (w tym 5 o powierzchni poniżej 0,3m²)

Ilość projektowanych słupków: 18

4.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako cienkowarstwowe.

W obrębie skrzyżowania na początku projektowanej trasy zastosowano linię **P-4** jako dowiązanie do istniejącej linii **P-4**. Projektowana linia **P-4** została rozdzielona poprzez linię **P-10** oznaczającą projektowane przejście dla pieszych.

Linię **P-4** zastosowano również w rejonie skrzyżowania w km 0+345,50.

Przed skrzyżowaniami projektowaną linię **P-4** należy poprzedzić linią **P-6** jako ostrzeżenie kierowców o wystąpieniu za kilkadziesiąt metrów zakazu wyprzedzania wynikającego z występowania skrzyżowania dróg.

W rejonie skrzyżowania w km 0+345,50 gdzie występuje brak widoczności należy zastosować linię warunkowego zatrzymania **P-12**.

W celu wyznaczenia pasów ruchu pomiędzy skrzyżowaniami zastosowano linię **P-1b**.

W rejonie zjazdów w osi drogi należy wymalować linię przerywaną **P-1e**.

P-1e – 14 mb (0,12m²/mb)

P-4 – 55 mb (0,24m²/mb)

P-12 – 10 mb (0,5m²/mb)

P-10 – (6x4m) (0,5m²/mb)

P-6 - 209 mb (0,04m²/mb)

P-1b – 198 mb (0,08m²/mb)

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.

Znaki powinny być zamocowane na słupkach metalowych o średnicy 70 mm, ustawione na wysokości 2,00 m, mierząc od dołu tarczy znaku do podłoża.

W przypadku stosowania znaków A-7 obowiązuje stosowanie foli odblaskowej II typu.

Termin wprowadzenia organizacji ruchu 30.09.2018 rok.
