

**Opis techniczny**  
**do projektu stałej organizacji ruchu po przebudowie drogi powiatowej Nr 2039B Czyżew – Ołdaki**  
**Magna Brok – gr. woj. (Żelazy Brokowo) od km 0+000 do km 2+375,77.**

**1. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu po przebudowie drogi powiatowej Nr 2039B Czyżew – Ołdaki Magna Brok – gr. woj. (Żelazy Brokowo) od km 0+000 do km 2+375,77.

**2. Inwestor**

Inwestorem inwestycji obejmującej przebudowę w/w drogi jest Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem, 18-200 Wysokie Mazowieckie, ul. 1 Maja 8.

**3. Podstawa opracowania**

Opracowanie wykonano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- Wtórnik mapy zasadniczej odcinka drogi w skali 1:500.
- Inwentaryzacja stanu istniejącego, pomiary i obserwacje przeprowadzone w terenie.
- Projekt wykonawczy przebudowy drogi.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym /Dz. U. Nr 98 z dnia 19 sierpnia 1997 r., poz. 602 z późniejszymi zmianami/.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych /tekst jednolity – Dz. U. 2013.poz.260/.
- Rozporządzenie 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 /Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181/.  
Załącz. Nr 1, 2 i 4 do w/w rozporządzenia.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzeniem / Dz. Ministra. Nr 177 z dnia 14 października 2003 r., poz. 1729/.
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r., poz. 430/

#### 4. Opis stanu istniejącego

Projektowana trasa przebiega przez teren o rzadkiej zabudowie wsi Ołdaki Magna Brok.

Projektowana droga powiatowa klasy L charakteryzuje się następującymi parametrami technicznymi:

- przekrój normalny szlakowy; szerokość korony 4,50÷9,00 m; szerokość jezdni o nawierzchni bitumicznej 3,0÷3,50 m;
- korpus ziemny drogi na przeważającej długości wyraźnie ukształtowany z rowami w znacznym stopniu zamulonymi;
- nawierzchnia bitumiczna (powierzchniowe utrwalenie) jest bardzo mocno zniszczona (spękania siatkowe, podłużne i poprzeczne, liczne ubytki szczególnie przy krawędziach, dziury, wyboje) świadczące o braku nośności istniejącej konstrukcji nawierzchni. Grubość nawierzchni bitumicznej jest niewielka i wynosi do 0,035÷0,06 m. Profil poprzeczny i podłużny jest znacznie zdeformowany. Nawierzchnia w tym stanie wymaga pilnego wzmocnienia konstrukcji.

Na projektowanym odcinku drogi powiatowej Nr 2039B ustawione są następujące znaki pionowe:

- A-7 – „ustęp pierwszeństwa” - 1 szt.
- D-42 – „obszar zabudowany” - 4 szt.
- D-43 – „koniec obszaru zabudowanego” - 4 szt.
- E-17a – „miejsowość” - 5 szt.
- E-18a – „koniec miejscowości” - 6 szt.
- E-4 – 1 szt.

Na projektowanej drodze nie występuje oznakowanie poziome.

#### 5. Projektowane rozwiązania

##### 5.1. Dane techniczno-projektowe przebudowy drogi

- Klasa drogi – L;
- Prędkość projektowa  $V_p$  - w terenie zabudowanym 40 lub 30 km/h;
  - w terenie niezabudowanym 50 km/h;
- Szerokość jezdni – 5,00 m;
- Szerokość poboczy gruntowych – 1,00 m;
- Kategoria ruchu – KR1;
- Szerokość korony – 7,00 m;
- Pochylenie skarp – 1:1,5;
- Wysokość skrajni – 4,50 m.

## 5.2. Zakres przebudowy drogi

W ramach przebudowy drogi zaprojektowano:

- przebudowę nawierzchni drogi polegającą na wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni jezdni poszerzonej z 3,0÷3,50 do 5,00 po rozbiórce istniejącego dywanika bitumicznego (powierzchniowe utwalenie),
- przebudowę części przepustów pod koroną drogi głównej,
- remont odwodnienia korpusu drogowego (odmulenie i pogłębienie rowów przydrożnych)
- remont istniejących zjazdów indywidualnych i na drogi boczne (dobudowa ścianek czołowych betonowych przy przepustach, remont nawierzchni żwirowej na zjazdach indywidualnych, remont i wykonanie nawierzchni bitumicznej na zjazdach na drogi gminne i dojazdowe).

Trasa drogi objętej n/n opracowaniem zostanie skorygowana w zakresie jej przebiegu sytuacyjnego i wysokościowego (korekta łuków poziomych i pionowych) zgodnie z wymaganiami „Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” - Dziennik Ustaw RP Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. dla drogi klasy L.

Przebudowa drogi polegająca na dostosowaniu istniejącej drogi do parametrów drogi klasy L pozwoli na radykalną poprawę warunków przejazdu i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## 5.3. Rozwiązania sytuacyjne

Początek projektowanej przebudowy I odcinka drogi Nr 2039B przyjęto w km 0+000 na granicy pasa drogowego drogi powiatowej Nr 2038B Czyżew Pieńki Wielkie, koniec zaś w km 2+375,86,00 na granicy województwa podlaskiego (Żelazy Brokowo) na terenie gminy Czyżew.

Projektowana do przebudowy droga przebiegać będzie generalnie po śladzie istniejącej drogi z nieznacznymi korektami sytuacyjnymi.

Zinventaryzowane załamania trasy w planie zostały złagodzone poprzez wpisanie łuków poziomych o parametrach zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.) dla klasy drogi L.

Parametry łuków poziomych podano na planszy projektu zagospodarowania terenu i na profilu podłużnym drogi.

Na całej długości trasy przyjęto przekrój szlakowy o szerokości jezdni 5,00 m i poboczy – 1,00 m.

## 5.4. Niweleta

Niweleta jezdni została utrzymana według dotychczasowego jej przebiegu, dokonując nieznaczących korekt i podwyższając jej rzędne generalnie o grubość zaprojektowanej nowej konstrukcji nawierzchni po uprzedniej rozbiórce istniejącego dywanika bitumicznego (powierzchniowe utwalenie).

Projektowane załamania niwelety wymagające zastosowania łuków pionowych zostały wyokrąglone łukami pionowymi o promieniach odpowiadających obowiązującym warunkom technicznym. technicznym (łuki pionowe wypukłe  $R=1500\div 2500$  m; łuki wklęsłe  $R=1500\div 2500$  m).

### **5.5. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome.**

#### **Oznakowanie pionowe**

Zaprojektowano następujące zmiany w oznakowaniu pionowym:

a) znaki pionowe projektowane

- A-7 – „ustęp pierwszeństwa” – 1 szt.
- B-33 – „ograniczenie prędkości” – 4 szt.
- U-3e – „tablica prowadząca pojedyncza” - 3 szt.
- U-3b – „ tablica prowadząca schodkowa” - 3 szt.

b) znaki pionowe do wymiany:

- D-42 – „obszar zabudowany - 4 szt.
- D-43 – „koniec obszaru zabudowanego - 4 szt.
- E-17a – „miejsowość” - 5 szt.
- E-18a – „koniec miejscowości” - 6 szt.
- E-4 – 1 szt.

c) znaki pionowe do likwidacji:

- A-7 – „ustęp pierwszeństwa” - 1 szt.

Szczegółowy sposób rozwiązania przedstawiono na planie sytuacyjnym drogi w skali 1:1000.

Tarcze znaków pionowych powinny być z grupy wielkości – średnie (S).

#### **Oznakowanie poziome**

Zgodnie z warunkami zamówienia oznakowania poziomego nie projektowano.

### **6. Zasady wprowadzania stałej organizacji ruchu**

Zgodnie z § 12 ust. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 14.09.2003.r. Nr 177 poz. 1729) jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadomi organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Planowany termin wprowadzenia organizacji do .....2017 r.

**Opracował:**