

## OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU DLA ZADANIA:  
„ROZBUDOWA DRÓG GMINNYCH NR 250620W I 250629W ZLOKALIZOWANYCH POMIĘDZY  
DROGĄ POWIATOWĄ OSTROŁĘKA – ŁĘG – KURPIEWSKIE A DROGĄ POWIATOWĄ  
OSTROŁĘKA – DURLASY – LELIS”

### I. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest „Projekt stałej organizacji ruchu dróg gminnych nr 250620W i 250629W położonych w gminie Lelis w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Rozbudowa dróg gminnych nr 250620W i 250629W zlokalizowanych pomiędzy drogą powiatową Ostrołęka – Łęg – Kurpiewskie a drogą powiatową Ostrołęka – Durlasy – Lelis”.

Przedmiotowe drogi zlokalizowane są na działkach o nr ewid. geodezyjnej:

#### **odc. I w km 0+000,00 - 2+350,20:**

898, 53/12, 53/3, 225, 54/2, 53/13, 54/1, 53/11, 246, 40/2, 40/1, 39/8, 39/9, 222, 38/8, 39/7, 39/6, 38/6, 38/9, 38/7, 223, 39/5, 38/5, 38/4, 39/4, 37/1, 37/2, 140/7, 151/8, 151/3, 151/20, 151/18, 140/1, 151/19, 152/8, 152/1, 152/9, 153/6, 153/3, 154/1, 154/4, 155/2, 155/1, 155/3, 156, 190, 157/1, 157/2, 146/4, 157/3, 147/3, 158, 159, 148/2, 148/3, 160, 149, 161, 150, 106/1, 106/2, 106/3, 103/1, 103/4, 103/2, 86/3, 86/4, 86/2, 197, 87, 105, 411, 406/11, 406/10, 404/5, 405, 404/10, 159/1

#### **odc. II w km 0+000,00 – 4+102,70:**

211/431, 186/2, 730/2, 734, 131/8, 132/2, 135/4, 120/21, 120/1, 120/25, 185, 120/17, 120/10, 120/8, 119/1, 118, 192, 117, 141, 148/6, 108/4, 187, 107, 101, 841, 930, 865/1, 847, 865/2, 938, 939, 859, 860, 940/2, 940/1, 159/3, 126, 845/1

Inwestorem zamierzenia budowlanego rozbudowy dróg jak i wykonania stałej organizacji ruchu, jest Gmina Lelis pełniąca rolę zarządcy przedmiotowych dróg.

Opracowanie zostało wykonane na podstawie umowy zawartej z Inwestorem.

### II. PODSTAWA OPRACOWANIA

[1] Umowa z Inwestorem,

[2] Mapa do celów projektowych w skali 1:500,

- [3] Projekt budowlany rozbudowy przedmiotowych dróg,
- [4] Uzgodnienia z Zarządcą dróg,
- [5] Uzgodnienia z Zarządem Dróg Powiatowych w Ostrołęce dotyczące włączeń dróg gminnych z drogami powiatowymi,
- [6] Inwentaryzacja stanu istniejącego,
- [7] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (Dz. U. Nr 106 z 2000r z późniejszymi zmianami),
- [8] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późniejszymi zmianami)
- [9] Rozporządzenie M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr. 43, poz. 430),
- [10] 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, (Dz.U. Nr. 220, poz. 2181),
- [11] obowiązujące przepisy, wytyczne i normy.

### III. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania pionowego i poziomego drogi gminnej nr 250629W – odc. I w km 0+000,00 – 2+350,20 oraz drogi gminnej nr 250620W – odc. II w km 0+000,00 – 4+102,70.

### IV. STAN ISTNIEJĄCY

#### 1. Geometria

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę dwóch odcinków dróg o przekroju szlakuowym (bezkrawężnikowym) o łącznej długości 6452,90 m. W chwili obecnej istniejące odcinki dróg posiadają jezdnie bitumiczne szerokości 4 m oraz 5 m na włączeniach z drogami powiatowymi, z obustronnymi poboczami gruntowymi.

Obecnie drogi objęte zamierzeniem inwestycyjnym służą obsłudze komunikacyjnej rozproszonej zabudowy typu wiejskiego. Jednocześnie zapewniają połączenie komunikacyjne do dróg powiatowych Nr 2539W (Ostrołęka – Łęg Przedmiejski – Kurpiewskie ) i Nr 2538W (Ostrołęka – Białobiel – Durlasy) oraz dojazd do pól uprawnych, łąk i terenów leśnych wzdłuż

drogi. Do przedmiotowych dróg gminnych włączają się liczne drogi gruntowe służące obsłudze miejscowych pól oraz stanowiące dojazdy do lasów i zabudowań położonych w sąsiedztwie.

Ze względu na swoje położenie (walory rekreacyjne), droga jest wykorzystywana do wycieczek pieszych i rowerowych. Istniejąca szerokość jezdni nie pozwala na bezpieczne użytkowanie drogi przez pieszych i rowerzystów. Pasy ruchu o szerokości 2 m są zbyt wąskie na wykonywanie bezpiecznych manewrów wyprzedzania pieszych, rowerzystów oraz wolnobieżnych pojazdów mechanicznych (ciągniki, maszyny rolnicze). Również ze względu na duże obciążenia od maszyn rolniczych, konstrukcja drogi ulega degradacji.

Na jezdni bitumicznej są widoczne uszkodzenia w postaci spękań siatkowych, spękań odbitych poprzecznych oraz liczne deformacje i obłamania krawędzi a także wykruszenia masy bitumicznej, spowodowane obciążeniem ruchu pojazdów.

## 2. Istniejąca organizacja ruchu

Na odcinkach dróg gminnych występuje oznakowanie pionowe oraz poziome w zakresie obejmującym tylko skrzyżowania z drogami powiatowymi.

Ruch na jezdni odbywa się w obu kierunkach. Odcinek II w chwili obecnej ma charakter drogi z pierwszeństwem przejazdu. Jezdnie krzyżują się ze sobą pod kontem zbliżonym do prostego. Na każdym z wlotów skrzyżowanie jest słabo dostrzegalne a ze względu na istniejące ogrodzenia, zabudowania oraz roślinność i ukształtowanie terenu widoczność przejazdu przez skrzyżowanie jest ograniczona. Stwarza to bardzo duże niebezpieczeństwo dla ruchu pojazdów i pieszych szczególnie w godzinach nocnych i słabej widoczności.

Oba odcinki na początku trasy, tj. w km 0+000,00 łączą się z drogą powiatową nr 2538W. Na końcu trasy włączają się do drogi powiatowej nr 2539W. Drogi powiatowe są drogami głównymi z pierwszeństwem przejazdu. Na włączeniach relacje ruchu dozwolone są we wszystkich kierunkach.

## V. PROJEKTOWANY ZAKRES BUDOWY WŁĄCZENIA KOMUNIKACYJNEGO

Początek projektowanej rozbudowy I-go odcinka drogi przyjęto w **km 0+000,00** (włączenie z drogą powiatową nr 2538W) natomiast koniec w **km 2+350,20** (włączenie z drogą powiatową nr 2539W); początek rozbudowy II-go odcinka drogi przyjęto w **km 0+000,00** (włączenie z drogą powiatową nr 2538W) natomiast koniec w **km 4+102,70** (włączenie z drogą powiatową nr 2539W), tj. zgodnie z ustaleniami z Inwestorem.

Istniejąca **jezdnia na drodze nr 250629W** ulegnie poszerzeniu do 5,00 m wzdłuż trasy i 6,00 m na włączeniach z drogami powiatowymi oraz zostanie uzupełniona o pas pobocza utwardzonego o nawierzchni bitumicznej szerokości 2,00 m. Poszerzeniu ulegną również

niektóre łuki poziome w celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz komfortu ruchu. Trasa drogi ulegnie miejscowym korektom wg projektu zagospodarowania terenu. Projektowana oś została przesunięta w stosunku do osi ist. jezdni bitumicznej. Tylko na niektórych odcinkach proj. oś pokrywa się z osią istniejącą. Wzdłuż krawędzi proj. jezdni bitumicznej (prawa strona) oraz wzdłuż krawędzi pobocza utwardzonego (lewa strona) przewidziano wykonanie poboczy nieutwardzonych z kruszywa – szerokość 1,00 m.

**Jezdnia drogi nr 250620W** ulegnie poszerzeniu do 5,00 m wzdłuż trasy i 6,00 m na włączeniach z drogami powiatowymi. Projektowana oś będzie pokrywała się z osią istniejącej jezdni bitumicznej, tym samym poszerzenia wzdłuż trasy zostaną wykonane symetrycznie. Po obu stronach jezdni zaprojektowano pobocza nieutwardzone z kruszywa – szerokość 1,00 m.

W ciągu trasy odcinka II-go zlokalizowano 4 zatoki autobusowe bitumiczne obramowane krawężnikiem betonowym. Bezpośrednio przy zatokach powstaną rampy chodnikowe dla pasażerów oraz wiaty przystankowe z gotowych elementów.

Do działek zabudowanych oraz na drogi boczne przewidziano wykonanie zjazdów o nawierzchni bitumicznej, natomiast do działek niezabudowanych przewidziano zjazdy z kruszywa naturalnego. Przebudowane zostaną również ist. zjazdy na drogi boczne oraz zjazdy na posesje. Zmieniają się ich parametry, tzn. geometria, szerokości oraz łuki.

Rozbudowie ulegnie również skrzyżowanie przecinających się dróg gminnych odcinka I-go i II-go. Poprzez poszerzenie jezdni do szerokości 6 m oraz wpisaniu łuków o wartościach  $R=9$  i  $R=10$  znacznie polepszone właściwości użytkowe skrzyżowania.

## VI. PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Drogi zmieniły swój charakter pod względem pierwszeństwa przejazdu. Pierwszeństwo przejazdu ustalono dla odcinka I-go, tj. dla drogi nr 250629W.

W celu poprawy dostrzegalności skrzyżowania zastosowano, oprócz rozwiązań geometrycznych, elementy bezpieczeństwa ruchu wraz z oznakowaniem pionowym i poziomym. Wzdłuż krawędzi jezdni wymalowane zostaną linie krawędziowe, a na środku skrzyżowania wyspy rozdzielające z przykręcanymi azylami o wymiarach 2x2 m. Na trzech wlotach zlokalizowano przejścia dla pieszych. Dojazdy do skrzyżowania podkreślono po przez zastosowanie punktowych elementów odblaskowych na krawędzi ścieżki rowerowej oraz wzdłuż wysp prowadzących. Dodatkowo na odcinku I z prawej strony jezdni (za poboczem) ustawiono słupki prowadzące U-1a.

Na całej długości odcinka I-go zaprojektowano linie krawędziowe. Z lewej strony linię P-7b i P-7a oddzielającą ciąg pieszo-rowerowy od jezdni. Dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów zastosowano elementy odblaskowe dwubarwne biało-czerwone – „kocie oczka”.

Wzdłuż prawej krawędzi jezdni wymalowano linię krawędziową P-7d oraz linię P-7c na zjazdach.

Na odcinku II zaprojektowano po obu stronach jezdni linie krawędziowe ciągłe P-7d oraz linie krawędziowe przerywane P-7c (na zjazdach).

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

Tablice znaków na słupkach stalowych ocynkowanych, wielkość tablic - średnie, z tłem wykonanym z folii odblaskowej min. II generacji.

Projekt zagospodarowania terenu wraz z projektowaną stałą organizacją ruchu przedstawiono na kopii mapy do celów projektowych w skali 1:1000 – **odc. I na 6 arkuszach oraz odc. II na 12 arkuszach.**

## **VII. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu nastąpi po wykonaniu rozbudowy przedmiotowych odcinków dróg.

## **VIII. UWAGI I ZALECENIA**

- Zastosować znaki należące do grupy wielkości – średnie,
- Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu „2”
- Znaki należy umocować na słupkach stalowych, ocynkowanych
- Przewidywany termin realizacji inwestycji – kwiecień-maj 2014 r.

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