

## SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

### **I. CZĘŚĆ OPISOWA.**

1. Karta uzgodnień.
2. Opis techniczny.

### **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

1. Orientacja.
  2. Projekt zagospodarowania terenu (2 ark.)
-

## **KARTA UZGODNIEN**

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ulicy Drohickiej  
w Ciechanowcu w ciągu drogi powiatowej Nr 2616B od km 0+730,00 do km 1+758,00*

### **Instytucja**

Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem

Komenda Powiatowa Policji w Wysokiem Mazowieckiem

Starosta Wysokomazowiecki

---

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z przebudową ulicy Drohickiej  
w Ciechanowcu w ciągu drogi powiatowej Nr 2616B od km 0+730,00 do km 1+758,00*

### **1. Podstawa opracowania projektu**

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie:

- dokumentacji technicznej na przebudowę ulicy Drohickiej w Ciechanowcu w ciągu drogi powiatowej Nr 2616B od km 0+730,00 do km 1+758,00
- 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 projektowanego odcinka drogi rozpoczyna się przed skrzyżowaniem z ul. Spółdzielczą i ul. Armii Krajowej, a kończy się przed skrzyżowaniem dróg prowadzących do miejscowości Tworkowice i Kosioriki, tj. obejmuje odcinek drogi od km 0+730,00 do km 1+758,00. Łączna długość projektowanego odcinka drogi wynosi 1,028 km.

W stanie istniejącym analizowana droga odznacza się złym stanem technicznym, występują liczne spękania siatkowe i poprzeczne oraz liczne załamania krawędzi jezdni. Droga posiada przekrój szlakowy, szerokość jezdni bitumicznej ok. 5,2-7,04 m. Droga na całym swym przebiegu jest klasy technicznej L.

Ulica Drohicka przebiega przez obszary zabudowane miejscowości Ciechanowiec na odcinku od km 0+730,00 do km 1+400,00. W otoczeniu drogi znajdują się budynki mieszkalne, gospodarcze oraz handlowo – usługowe (stacja paliw, składy opału, magazyny). Na pozostałym odcinku tj. od km 1+400,00 do km 1+758,00 ulica przebiega przez obszary niezabudowane, wzdłuż działek rolnych i pól.

Teren objęty opracowaniem posiada częściowe uzbrojenie w sieć kanalizacji deszczowej. Sieć deszczowa istnieje w ul. Drohickiej na odcinku od 0+730,00 do km 0+911,00. Na pozostałym odcinku ulicy odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na teren przyległy lub do istniejących rowów przydrożnych. Rowy przydrożne wymagają odmulenia i pogłębienia.

W pasie drogowym występują: wodociąg, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, linie energetyczne i telekomunikacyjne - napowietrzne i kablowe.

---

### **3. Parametry techniczne drogi**

Podstawowe parametry techniczne drogi powiatowej:

- klasa techniczna – Z,
- prędkość projektowa –  $V_p=50$  km/h,
- szerokość jezdni – 7,0 m,
- szerokość pobocza – 1,5 m,
- szerokość chodnika – 2,0 m,
- kategoria ruchu – KR 2.

### **4. Projektowane zagospodarowanie terenu.**

#### **4.1. Rozwiązania sytuacyjne**

Początek projektowanej trasy przyjęto w km 0+730,00 w osi istniejącej jezdni bitumicznej ul. Drohickiej przed skrzyżowaniem z ulicą Spółdzielczą i ul. Armii Krajowej natomiast koniec projektowanej trasy przyjęto w km 1+758,00 przed skrzyżowaniem dróg prowadzących do miejscowości Tworkowice i Kosiorki.

W planie zaprojektowano 7 załamań osi o kątach zwrotu od 0,1516 grada do 1,5771 grada.

Na ul. Drohickiej zaprojektowano przekrój uliczny oraz półuliczny z wykonaniem jezdni bitumicznej szerokości 7,0 m i chodnikami szerokości 2,0 m.

W zakresie opracowania występuje skrzyżowanie z ulicą Spółdzielczą w km 0+772,00, krawędzie drogi należy wyokrąglić łukami o promieniach  $R=8,0$  m i  $R=12,0$  m. Szerokość jezdni ul. Spółdzielczej 5,5 m, szerokość chodnika 2,0 m.

Zjazdy uliczne na obszarze zabudowanym należy wykonać z betonowej kostki brukowej o szerokości 4,0 – 7,0 m (szerokość zjazdów przyjęto w dostosowaniu do istniejących bram) ze skosami 1:1 wykonanym na długości 1,5 m.

Zjazdy szlakowe należy wykonać o nawierzchni żwirowej i szerokości 5,0 m z łukami wyokrąglającymi o promieniach  $R=5,0$  m. Zjazdy publiczne należy wykonać z łukami wyokrąglającymi o promieniu od  $R=5,0$  do  $R=7,0$  m. Zjazdy należy obramować krawężnikiem betonowym 15x30 cm.

Długość nawierzchni zjazdów przewidziano do istniejącej linii rozgraniczającej pasa drogowego lub ogrodzenia.

Zjazd w km 1+139,00 po stronie lewej należy wykonać o nawierzchni bitumicznej. Szerokość zjazdu 5,0 m. Krawędzie drogi należy wyokrąglić łukami o promieniach  $R=6,0$  m i  $R=8,0$  m.

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

---

## **5. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu**

### **5.1. Oznakowanie pionowe**

Skrzyżowanie ulicy Drohickiej (droga główna) z ulicą Spółdzielczą (droga podporządkowana) oznakowano poprzez ustawienie znaków D-1 na drodze głównej. Na wlocie podporządkowanych ustawiono znak **B-20** ze względu na brak widoczności na drodze z pierwszeństwem przejazdu.

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

Koniec obszaru zabudowanego miejscowości Ciechanowiec oznakowano znakami **E-17a, E-18a**. Istniejące znaki informujące o obszarze zabudowanym **D-42 i D-43** pozostawiono bez zmian.

Informacje o stacji paliw oznaczono znakiem **D-23**.

Na stacji paliw utrzymano ruch jednokierunkowy, wjazd oznaczono znakiem **D-3**, z drugiej strony wjazdu ustawiono znak **B-2**.

Przy istniejącym miejscu zatrzymywania się autobusów ustawiono znak informacyjny **D-15**. Należy przenieść istniejący znak informujący o ulicy Drohickiej w km 1+442,00.

Ilość projektowanych tarcz znaków: 13szt.

Ilość projektowanych słupków: 13szt.

Ilość tarcz do usunięcia: 8szt.

Ilość słupków do usunięcia: 8szt.

Ilość znaków do przestawienia: 1szt.

### **5.2. Oznakowanie poziome**

Ulica Drohicka będzie posiadała oznakowanie poziome na przekroju ulicznym szerokości 7,0 m, półulicznym szerokości 7,0 m, oraz na przekroju szlakowym szerokości 7,0 m.

Na skrzyżowaniu z drogą podporządkowaną (ul. Spółdzielcza) należy wykonać linię bezwzględnego zatrzymania **P-12**.

Do rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu zastosowano linię podwójną ciągłą **P-4**.

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

Przeście dla pieszych oznakowano znakiem **P-10**. Przed przejściem dla pieszych w odległości 2,0 m należy wymalować linię warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów.

Pasy dla przeciwnych kierunków ruchu oddzielono od siebie linią przerywaną **P-1b**, natomiast poza obszarem zabudowanym linią **P-6**.

Miejsce przystanku autobusu na jezdni oznakowano linią przystankową **P-17** o długości 30 m.

P-4 – 92mb (0,24m<sup>2</sup>/mb)

P-1e – 34mb (0,12m<sup>2</sup>/mb)

P-12 – 13mb (0,5m<sup>2</sup>/mb)

---

P-1b – 547,5mb (0,04m<sup>2</sup>/mb)

P-6 – 358mb (0,08m<sup>2</sup>/mb)

P-10 – 28mb (0,5m<sup>2</sup>/mb)

P-14 – 7mb (0,375m<sup>2</sup>/mb)

P-17 – 30mb (1,751m<sup>2</sup>/15mb)

## **6. Uwagi końcowe**

W części rysunkowej znaki proj. przedstawiono jako kolorowe, zaś istniejące w wersji czarno-białej.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako cienkowarstwowe.

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.

Na drodze gminnej należy stosować znaki z wielkości grupy małe (M)– znaki ostrzegawcze o boku 75 cm, znaki zakazu i nakazu o średnicy 60 cm, znaki informacyjne długość podstawy 60cm.

Dla znaków ustawionych na drodze powiatowej należy stosować znaki z folią odblaskową typu I. W przypadku stosowania znaków A-7, B-20 obowiązuje stosowanie foli odblaskowej II typu.

Znaki powinny być zamocowane na słupkach metalowych o średnicy 70 mm, ustawione na wysokości 2,00 m, mierząc od dołu tarczy znaku do podłoża. Odległość skrajnego punktu tarczy znaku od krawędzi jezdni lub pobocza musi wynosić w poziomie minimum 0,50 m.

Termin wprowadzenia organizacji ruchu 31.12.2012 rok.

---