

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot i podstawa opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związanej z rozbudową drogi gminnej - ul. 2KD-D w m. Księżyno Kolonia w gm. Juchnowiec Kościelny wraz z budową urządzeń towarzyszącej infrastruktury technicznej: sieci kanalizacji deszczowej z odbiornikiem w postaci zbiornika szczelnego, drenażu, kablowej sieci energetycznej nN oświetlenia ulicznego, przyłącza wodociągowego, przyłącza tłoczego kanalizacji sanitarnej, placu do zawracania, murka oporowego i przebudową rowu odwadniającego.

Dokumentację techniczną opracowano na podstawie:

- zamówienia Inwestora,
- mapy do celów projektowych w skali 1:500,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784 ze zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.).

### **2. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze**

#### **2.1. Stan istniejącego zagospodarowania terenu**

Objęta opracowaniem ul. 2KD-D w m. Księżyno Kolonia stanowi ulicę bez przejazdu od drogi gminnej - ul. Leśnej. W sąsiedztwie pasa drogowego po stronie lewej przylega pas kolejowy, po prawej stronie występuje teren gminny z boiskiem sportowym oraz działki niezagospodarowane.

Ulica posiada nawierzchnię gruntową o szerokości 2,5÷4,0 m w liniach rozgraniczających – 10,0 m.

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo w kierunku najniższych punktów terenowych i do rowu melioracyjnego.

W pasie drogowym znajdują się: kabel telekomunikacyjny i kanalizacja sanitarna tłoczna.

#### **2.2. Projektowane zagospodarowanie terenu**

Początek trasy ul. 2KD-D założono na krawędzi jezdni ul. Leśnej w km 0+000, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+328,91 na jej „ślepy” krańcu. Oś ulicy

poprowadzono symetrycznie względem pasa drogowego. Zaprojektowano trzy załamania osi, które wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=150\div 500$  m. Zaprojektowano budowę jezdni bitumicznej o szerokości 5,5 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1,0 m.

Przewidziano budowę prawostronnego chodnika dla pieszych przy krawężniku o szerokości 2,23 m brutto na odcinku od km 0+240,50 do km 0+229 oraz utwardzenia terenu poza końcem trasy na długości 8,1 m i szerokości 4,0 m.

Na końcu trasy przewidziano wykonanie placu do zawracania o wymiarach 12,5x12,5 m.

Nawierzchnię należy obramować krawężnikiem betonowym 15x30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym do wysokości 12 cm ponad nawierzchnię.

Zjazdy przewidziano o szerokości 3,5÷5,5 m z łukami wyokrąglającymi o promieniach  $R=5,0$  m. Na zjazdach wzdłuż jezdni ulicy ustawić krawężniki betonowe najazdowe obniżone do wysokości 3 cm ponad nawierzchnię jezdni.

Po prawej stronie ulicy zaprojektowano łącznie 46 miejsc postojowych ogólnodostępnych dla samochodów osobowych do parkowania prostopadłego. Przewidziano 5 pakietów: 2x8 miejsc i 3x10 miejsc. Wymiary pojedynczego miejsca – 2,5x5,0 m.

### **3. Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu**

#### **3.1. Oznakowanie pionowe**

Do oznakowania pionowego użyć znaków drogowych pionowych z grupy wielkości „średnie” z zastosowaniem folii odbłaskowej typu 2, rozmieszczając je zgodnie z rys. nr 2 i zasadami określonymi w “Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych .....” z 2019 r.

Należy zwrócić szczególną uwagę, aby wszystkie znaki pionowe ustawić zachowując skrajnię.

Projekt przewiduje ustawienie następujących znaków pionowych:

**B-20** „stop”

**D-1** „droga z pierwszeństwem przejazdu”

**D-4a** „droga bez przejazdu”

**D-4b/c** „wjazd na drogę bez przejazdu”

#### **3.2. Oznakowanie poziome**

Oznakowanie poziome należy wykonać rozmieszczając je zgodnie z rys. nr 2 i zasadami określonymi w “Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych .....” z 2019 r.

Projekt przewiduje zastosowanie następujących znaków poziomych:

**P-1e** „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”

**P-4** „linia podwójna ciągła”

**P-12** „linia bezwzględnej zatrzymania - stop”

#### **4. Uwagi końcowe**

W części rysunkowej znaki projektowane pokazano w wersji kolorowej, istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej.

Znaki pionowe lokalizować tak, aby nie utrudniały one wykonywania czynności utrzymaniowych.

**Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 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.**

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu 31.12.2026 r.