

---

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu stałej organizacji ruchu rozbudowy ulicy 06KZ w Wysokiem Mazowieckiem (od ul. 1-go Maja do ul. Ludowej) wraz z budową i przebudową: sieci kanalizacji deszczowej z przykanalikami, sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i ciśnieniowej, sieci wodociągowej, sieci gazowej, kanalizacji telekomunikacyjnej, doziemnej kablowej linii telekomunikacyjnej, studni telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych kablowych linii: nN, sN i oświetleniowej oraz słupów napowietrznej linii elektroenergetycznej sN.*

INWESTOR: Gmina Miejska Wysokie Mazowieckie  
ul. Ludowa 15  
18-200 Wysokie Mazowieckie

### **1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy drogi 06 KZ w Wysokiem Mazowieckiem (od. ul. 1-go Maja do ul. Ludowej) wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

### **2. Podstawa opracowania projektu.**

- ✓ Umowa z Inwestorem,
- ✓ Mapa zasadnicza w skali 1:500 zaktualizowana dla celów projektowych,
- ✓ Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999, poz. 430),
- ✓ 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”
- ✓ Wizje lokalne oraz pomiary sytuacyjno-wysokościowe w terenie,

---

### **3. Stan istniejący i przewidywane zmiany.**

Objęta opracowaniem ulica oznaczona w MPZP jako 06 KZ jest powiązana z następującymi drogami publicznymi:

- w km 0+000 z ul. Ludową (dr. powiatowa Nr 2072B) i ul. Przechodnią (dr. gminna) – skrzyżowanie skanalizowane: małe rondo o następujących parametrach:

- średnica zewnętrzna - 40 m,
- średnica wyspy środkowej – 24 m,
- szerokość jezdni ronda – 6,0 m,
- szerokość pierścienia – 2,0 m.
- Wloty na rondo zaprojektowano o szer. 4,0 m (3,5 m – ul. Przechodnia), stosując łuki wyokrąglające o promieniach 10 – 15 m. Wyloty z ronda zaprojektowano o szer. 4,5 m (4,0 m – ul. Przechodnia), stosując łuki wyokrąglające o promieniach 10 – 15 m. Na wlotach ronda zastosowano wyspy: trójkątne wydłużone – dł. 15 m i równoległe – dł. 15 i 31 m, szer. 2,5 m.

- w km 0+093 (str. prawa) z ul. Brykowską (dr. powiatowa Nr 2074B) - skrzyżowanie trójwłotowe zwykłe - szerokość jezdni – 6,0 m. Zaprojektowano łuki wyokrąglające o promieniach  $R=12,0$  m.

- w km 0+188 (str. lewa) z ul. 086 KD (dr. gminna) – skrzyżowanie trójwłotowe zwykłe - szerokość jezdni – 6,0 m. Zaprojektowano łuki wyokrąglające o promieniach  $R=10,0$  m.

- w km 0+702,50 (str. lewa) z ul. 065 KD (dr. gminna) – skrzyżowanie trójwłotowe zwykłe - szerokość jezdni – 6,0 m. Zaprojektowano łuki wyokrąglające o promieniach  $R=10,0$  m.

- koniec trasy – włączenie do ul. 1 Maja (dr. krajowa Nr 66) wg oddzielnego opracowania.

Ponadto na ujętym w opracowaniu odcinku ul. Ludowa (dr. powiatowa Nr 2072B) powiązana jest z ul. Nową (dr. gminna) w km 0+023,50 (str. prawa) w postaci

---

skrzyżowania trójwlotowego zwykłego. Szerokość jezdni ul. Nowej – 6,0 m.  
Zaprojektowano łuki wyokrąglające o promieniach  $R=8,0$  m.

Opracowanie przewiduje poprawę warunków komunikacyjnych miasta poprzez następujące zmiany w odniesieniu do stanu istniejącego:

- budowę nawierzchni ulic z betonu asfaltowego:
  - ul. 06 KZ – 1 149 m,
  - ul. Ludowa – 140 m
  - ul. Przechodnia – 68 m
  - ul. Nowa – 59 m
  - ul. Brykowska – 103 m
  - ul. 086 KD – 69 m
  - ul. 065 KD – 75 m
- budowę skrzyżowania typu małe rondo u zbiegu ulic: Ludowej, Przechodniej oraz 06 KZ,
- wykonanie chodników dla pieszych z kostki betonowej brukowej,
- wykonanie bitumicznej ścieżki rowerowej,
- budowę zjazdów na sąsiadujące z drogą działki,
- budowę parkingu dla samochodów osobowych w rejonie skrzyżowania ul. Ludowej i Nowej,
- budowę dwóch zatok autobusowych z peronami w ciągu ulicy 06KZ,
- budowę przepustu z rur stalowych na rowie melioracyjnym pod jezdnią ulicy 06 KZ,
- budowę linii oświetlenia ulicznego,
- wykonanie odwodnienia ulicy (kanalizacji deszczowej),
- budowę sieci kanalizacji sanitarnej,
- budowę sieci wodociągowej,
- rezerwę terenu pod proj. sieć gazową,
- wykonanie oznakowania ulicy,

- 
- przebudowę kolidujących urządzeń towarzyszącej infrastruktury technicznej.

### ***Geometria***

Przyjęte rozwiązania projektowe są zgodne z obowiązującym dla tego terenu MPZP (Uchwała Nr XXXVII/141/05 z dnia 24 listopada 2005r.).

Początek projektowanej trasy ulicy 06 KZ przyjęto w km 0+000 w osi istniejącej jezdni ul. Ludowej, zaś koniec trasy przyjęto w km 1+025.61 w dowiązaniu do rozwiązań projektowych włączenia wlotu ul. 06 KZ do ul. 1-go Maja (dr. krajowa Nr 66) wg opracowania Biura Projektów Highway Banino. W planie przewidziano jezdnię jednoprzestrzenną o szerokości 7,0 m z poszerzeniem do 10,5m i 14,0 m w rejonie skrzyżowań z ulicami bocznymi. Zaprojektowano 2 załamania osi, które wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=50,00-400,00$  m.

Początek projektowanej trasy ulicy Ludowej przyjęto w km 0+000 w osi istniejącej jezdni bitumicznej, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+139,75 w dowiązaniu do istniejącej jezdni betonowej w rejonie SM Mlekovita. Jezdnię ulicy Ludowej zaprojektowano o szerokości od 8,2m do 11,0m. Oś jezdni zaprojektowano jak w stanie istniejącym jako prostą bez załamań.

Początek projektowanej trasy ulicy Przechodniej przyjęto w km 0+000 w osi istniejącej jezdni ul. Ludowej, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+067,59 w dowiązaniu do rozwiązań projektowych wg opracowania LandAR Projects Sp. z o.o. z Warszawy. Jezdnię ulicy Przechodniej zaprojektowano o zasadniczej szerokości 7,0m z poszerzeniem na wlocie do projektowanego ronda. Zaprojektowano 1 załamanie osi, które wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu  $R=50,00$  m.

Początek projektowanej trasy ulicy Nowej przyjęto w km 0+000 w osi jezdni ul. Ludowej, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+058,82 w dowiązaniu do istniejącej jezdni bitumicznej. Jezdnię ulicy Nowej zaprojektowano o szerokości 6,0m. Zaprojektowano 1 załamanie osi, które wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu  $R=25,00$  m.

---

Początek projektowanej trasy ulicy Brykowskiej przyjęto w km 0+000 w osi projektowanej jezdni ul. 06 KZ, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+102,84 w dowiązaniu do istniejącej jezdni bitumicznej. Jezdnię ulicy Brykowskiej zaprojektowano o zasadniczej szerokości 6,0m z poszerzeniem na łuku poziomym do 8,0 m. Zaprojektowano 1 załamanie osi, które wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu  $R=30,00$  m.

Początek projektowanej trasy ulicy 086 KD przyjęto w km 0+000 w osi projektowanej jezdni ul. 06 KZ, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+068,46 na granicy działek o nr 680 i 681. Jezdnię ulicy 086 KD zaprojektowano o szerokości 6,0m. Oś jezdni zaprojektowano jako prostą bez załamań.

Początek projektowanej trasy ulicy 065 KD przyjęto w km 0+000 w osi projektowanej jezdni ul. 06 KZ, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+074,70 na granicy działek o nr 685 i 686. Jezdnię ulicy 086 KD zaprojektowano o szerokości 6,0m. Oś jezdni zaprojektowano jako prostą bez załamań.

Obramowanie nawierzchni wszystkich ulic stanowi krawężnik kamienny 20 x 30 cm.

#### Zjazdy

Zjazdy indywidualne do posesji należy wykonać o szerokości jezdni 4,0 m ze skosami 1:1 na długości 1,0 m. Obramowanie nawierzchni obrzeżem betonowym 8x30 cm.

Zjazd publiczny do SM Mlekovita zaprojektowano o zasadniczej szerokości 6,0 m z wybrukowaniem na poszerzeniu oraz z łukami wyokrąglającymi  $R=8,0\div 16,0$  m.

Obramowanie nawierzchni krawężnikiem kamiennym 20 x 30 cm.

#### Chodniki dla pieszych i ścieżki rowerowe

##### • **Ul. 06 KZ**

Po obu stronach ulicy zaprojektowano wykonanie chodników o szerokości 2,0 m, w zespoleniu ze ścieżką rowerową (2,0 m), poza pasem zieleni o zmiennej szerokości: 3,25÷5,00 m (str. prawa) i 1,75÷5,25 m. (str. lewa).

##### • **Ul. Ludowa**

Po prawej stronie ulicy zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5÷2,0 m, w zespoleniu ze ścieżką rowerową (2,0 m), poza pasem zieleni o zmiennej szerokości

---

w dostosowaniu do geometrii ronda. Po lewej stronie ulicy zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5÷2,0 m, w zespoleniu ze ścieżką rowerową (2,0 m), przy krawężniku w dostosowaniu do istniejącego układu ciągu pieszo-rowerowego.

- **Ul. Przechodnia**

Po obu stronach ulicy zaprojektowano wykonanie chodników o szerokości 1,75÷2,0 m, w zespoleniu ze ścieżką rowerową (2,0 m), poza pasem zieleni o zmiennej szerokości w dostosowaniu do geometrii ronda.

- **Ul. Nowa, ul. 086 KD i ul. 065 KD**

Po obu stronach ulicy zaprojektowano wykonanie chodników o szerokości 2,0 m przy krawężniku.

- **Ul. Brykowska**

Po prawej stronie ulicy zaprojektowano wykonanie chodnika o szerokości 2,0 m przy krawężniku. Po lewej stronie ulicy zaprojektowano wykonanie ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 m, poza pasem zieleni o szerokości 2,0 m.

Nawierzchnię chodników dla pieszych przewidziano z betonowej kostki brukowej obramowanej obrzeżem betonowym 6x20 cm.

Ścieżki rowerowe zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej obramowanej obrzeżem betonowym 8x30 cm.

Parkingi:

W rejonie istniejącego podłączenia ul. Nowej do ul. Ludowej przewidziano wykonanie parkingu ogólnodostępnego na 14 stanowisk dla samochodów osobowych (4 stanowiska zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni, 10 stanowisk oparte na zjeździe z jezdnią manewrową). Parkowanie prostopadłe, wymiary stanowiska 2,5x5,0 m, szerokość drogi manewrowej 5,0 m.

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

##### **5.1. Oznakowanie poziome**

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w terenie zabudowanym.

Do oddzielenia od pasa ruchu pasów wyłączania zaprojektowano linię pojedynczą przerywaną – wydzielającą **P-1c**.

---

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

W rejonie występowania pasów wyłączzeń zastosowano oznakowanie **P-8a** (strzałka kierunkowa na wprost), **P-8b** (strzałka kierunkowa w lewo), **P-8d** (strzałka kierunkowa w prawo), a także **P-9b** (strzałka naprowadzająca w prawo).

W celu oddzielenia pasów ruchu przeznaczonych do jazdy w tym samym kierunku, przewidziano wymalowanie linii **P-2a**.

Przed miejscami niebezpiecznymi, przed którymi zastosowano linię podwójną ciągłą lub jednostronnie przekraczalną, należy wykonać linię ostrzegawczą **P-6**.

W miejscach o niedostatecznej widoczności oraz w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych, w osi drogi zaprojektowano linię podwójną ciągłą **P-4**.

W miejscu projektowanych przejść dla pieszych przewidziano wymalowanie linii **P-10**, a w miejscach przejazdu rowerów **P-11** o nawierzchni przejazdu barwy czerwonej.

Na wlotach dróg bocznych przewidziano wymalowanie linii warunkowego zatrzymania **P-13** oraz linii **P-7a**.

Powierzchnie wyłączone z ruchu w rejonie wysp zaprojektowano oznakować malowaniem **P-21**.

Na drodze na rowerów przewidziano wymalowanie piktogramów – znak **P-23 (rower)**.

## **5.2. Oznakowanie pionowe**

Wloty drogi głównej z pierwszeństwem przejazdu oznakowano znakami informacyjnymi **D-1**. Na wlotach podporządkowanych dróg bocznych ustawiono znaki ostrzegawcze **A-7**. Na dojeździe do ronda, na wszystkich wlotach zaprojektowano ustawienie zestawu znaków: **A-7** oraz **C-12**, poprzedzonych znakami: **D-2** lub **D-48A**.

W zakresie skrzyżowań z lewoskrętami oraz przy pasie wyłączenia ustawiono znaki **F-10**.

---

Projektowane zatoki autobusowe oznakowano znakami **D-15**.

Przejścia dla pieszych i rowerów oznakowano przy pomocy znaków informacyjnych **D-6b**.

Drogę dla rowerów oznakowano znakiem **C-13**, natomiast ciągi pieszo-rowerowe znakami: **C-16/C-13** lub **C-13/C-16**, a także znakami: **C-16a/C-13a** lub **C-13a/C-16a**.

Na wyspie ronda projektuje się umieszczenie pojedynczych tablic prowadzących w prawo **U-3a**.

## **5. Uwagi końcowe**

W części rysunkowej znaki projektowane pokolorowano, zaś istniejące przedstawiono w wersji czarno-białej. Znaki istniejące przewidziane do likwidacji przekreślono.

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową 2 typu.

Oznakowanie poziome jezdni zaprojektowano jako cienkowsarstwowe.

Znaki **C-9** na wyspach środkowych powinny być montowane na słupkach **U-5a**.

W rejonie projektowanego przepustu w **km 0+823,5** zaprojektowano montaż stalowych barier ochronnych **U-14a** oraz montaż balustrad **U-11c** wg planu sytuacyjnego.

***Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – IV kwartał 2020 r.***

***Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadomi organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, najpóźniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia stałej organizacji ruchu.***