

**OBIEKT:** *Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 0+000,0 do km 1+114,95, wraz budową skrzyżowania z DK 66 oraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.*

**INWESTOR:** *Burmistrz Miasta Wysokie Mazowieckie  
ul. Ludowa 15  
18-200 Wysokie Mazowieckie*

**STADIUM:** *Projekt stałej organizacji ruchu*

**PROJEKTANT:** mgr inż. Marek Gwiazdowski  
upr. nr B1/46/02

mgr inż. Adam Sosnowski  
upr. nr B1/45/02

**WSPÓŁPRACA:** mgr inż. Krzysztof Kulesza

**SPRAWDZAJACY:** mgr inż. Adam Jurczuk  
upr. nr PDL/0097/POOD/11

# Spis zawartości

## I. Część opisowa

1. *Strona tytułowa.*
2. *Spis zawartości.*
3. *Opis techniczny.*

## II. Część rysunkowa

1. *Plan orientacyjny. Skala 1:10000.*
2. *Plan sytuacyjny. (Ark. 2.1-2.3) Skala 1:500*

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 0+000,0 do km 1+114,95, wraz z budową skrzyżowania z DK 66 oraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.*

### **I. Przedmiot i zakres inwestycji.**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 0+000,0 do km 1+114,95, wraz z budową skrzyżowania z DK 66 oraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej. Projektowana ulica stanowić będzie połączenie DK 66 z ulicą Ogrodową i Podlaską w Wysokim Mazowieckiem. Droga przebiegać będzie po nowym śladzie.

Niniejsze opracowanie zawiera rozwiązania sytuacyjne oraz projekt stałej organizacji ruchu.

### **II. Podstawa opracowania.**

- ✓ zlecenie Inwestora
- ✓ mapa zasadnicza w skali 1:500
- ✓ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 117 poz. 1729);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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” Załącznik 1-4 (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999r.);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 329);
- ✓ Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 roku poz. 1393);

### **III. Istniejący stan zagospodarowania.**

Odcinki dróg będące przedmiotem opracowania zlokalizowane są w kierunku zachodnim od miasta Wysokie Mazowieckie. W stanie istniejącym, w obrębie opracowania, droga krajowa nr 66 przebiega przez obszar niezabudowany znajdujący się w obrębie Wysokie Mazowieckie oraz Osipy-Lepertowizna. W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, oraz niewielkie skupiska drzew i krzewów.

W sąsiedztwie projektowanego włączenia droga krajowa posiada przekrój szlakowy. Jezdnia bitumiczna o szerokości 6,2 m posiada dwa pasy ruchu dla przeciwnych kierunków po 3,0 m każdy i obustronne pobocza gruntowe o szerokości 1,0 m. W odległości ok. 770 m w kierunku Wysokiego Mazowieckiego od projektowanego włączenia drogi gminnej zlokalizowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym. W odległości ok. 935 m w kierunku zachodnim, w miejscowości Osipy- Zakrzewizna zlokalizowane jest skrzyżowanie z drogą gminną. W odległości ok. 28 m w kierunku zachodnim od projektowanego włączenia drogi gminnej zlokalizowany jest obiekt mostowy zabezpieczony barierami betonowymi i stalowymi.

Po obu stronach drogi krajowej występują rowy przydrożne w stanie złym, zamulone, porośnięte roślinnością, o zniekształconym przekroju i słabo zarysowanej koronie. Warunki widoczności są dobre – droga przebiega na odcinku prostym.

W sąsiedztwie włączenia drogi gminnej do drogi krajowej występuje oznakowanie poziome w postaci linii P-1a, P-3a, P-6, P-7c, P-7d. Oznakowanie pionowe składa się ze znaków U-1a oraz znaku D-34a.

Natężenie ruchu pojazdów jest znaczne i wynosi 5604 poj./dobę wg GPR 2015.

W pasie drogowym w rejonie włączenia zlokalizowane są kable telekomunikacyjne.

Projektowana droga gminna przebiega w nowym śladzie. Projektowany odcinek drogi gminnej prowadzić będzie od włączenia do drogi krajowej w kierunku południowym poprzez przecięcie ul. Ogrodowej do skrzyżowania z ul. Podlaską. W rejonie przecięcia z ul. Ogrodową i Podlaską brak oznakowania poziomego i pionowego. W pasie drogowym w rejonie skrzyżowania z ul. Podlaską zlokalizowane są kable telekomunikacyjne oraz wodociąg.

#### **IV. Rozwiązania projektowe sytuacyjno- wysokościowe.**

Włączenie projektowanego fragmentu drogi gminnej zlokalizowano w kilometrze 17+912,0, po stronie lewej drogi krajowej 66. Zaprojektowano drogę gminną klasy Z o długości 1114,95 m i jezdnią bitumiczną o szerokości 7,0 m. Droga posiada przekrój uliczny z jezdnią ograniczoną krawężnikiem kamiennym. Po stronie prawej zlokalizowane zostały chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o szerokości 2,0 m oraz ścieżka rowerowa o nawierzchni z mieszanki mineralno- asfaltowej o szerokości 2,0m. Przewidziano zjazdy indywidualne do sąsiadujących działek oraz zjazdy publiczne w miejscach przewidywanych wg MPZP dróg wewnętrznych. W miejscach przecięć projektowanej ulicy z drogą krajową ul. Ogrodową i Podlaską zastosowano wyokrąglenia krawędzi jezdni o promieniu  $R=10$  m.

Z uwagi na włączenie drogi gminnej do drogi krajowej przewidziano wykonanie w jezdni drogi krajowej dodatkowego pasa do skrętu w lewo. W tym celu zaprojektowano poszerzenie jezdni drogi krajowej do szerokości 10,5 m z obustronnymi poboczami o szerokości 1,5 m.

Na potrzeby niniejszego opracowania wykonano prognozowanie wzrostu ruchu metodą wskaźnika PKB. Za rok bazowy przyjęto rok 2019, wykorzystano dane o ruchu uzyskane z GPR 2015. Ruch w roku 2015 wyniósł 5604 poj./dobę w tym poj. ciężarowych bez przyczep i naczep- 217, poj. ciężarowych z przyczepami i naczepami- 753, autobusów- 36. W okresie dwudziestoletnim uzyskano wynik 8,25 mln osi obliczeniowych co odpowiada kategorii ruchu KR5.

Na poszerzeniach, na podstawie obliczeń prognozowanego ruchu w okresie eksploatacji zaprojektowano konstrukcję nawierzchni KR5.

Wydzielono pas do skrętu w lewo o szerokości 3,5 m i długości 90 m. Na powierzchniach wyłączonych tworzących dodatkowy pas zaprojektowano wyniesione wyspy dzielące z betonowej kostki brukowej ograniczone krawężnikami.

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

### **Oznakowanie poziome:**

W ramach budowy skrzyżowania zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo drogi krajowej o długości 90,0 m i szerokości 3,5 m. Dodatkowy pas ruchu do skrętu w lewo uzyskano za pomocą oznakowania poziomego.

Zmiany w oznakowaniu poziomym polegają na: wprowadzeniu powierzchni wyłączonej P-21b, zastosowaniu linii P-1e o długości 9,0 m, P-3b o długości 10,0 m, P-4 o długości 90,0; 20,0 i 20,0 m, P-2b o długości 20,0 m oraz P-1c o długości 90,0 m i trzech znaków P-8b w miejscu wprowadzenia dodatkowego pasa do skrętu w lewo oraz trzech znaków P-8a na pasie do jazdy na wprost. Ponadto zaprojektowano korektę przebiegu linii krawędziowych P-7c oraz P-7d.

Włączenie drogi gminnej oznakowano znakami P-13 o długości 13,0 m oraz linią P-4 o długości 20,0 m.

Skrzyżowanie projektowanej drogi gminnej i ul. Podlaskiej oznakowano znakami P-13 o długości 12,0 m oraz linią P-4 o długości 20,0 m.

### **Oznakowanie pionowe:**

Zmiany w oznakowaniu pionowym na drodze krajowej polegają na ustawieniu znaku F-10 od strony Wysokiego Mazowieckiego z uwagi na obecność dodatkowego pasa ruchu. Ponadto z uwagi na pojawienie się projektowanego skrzyżowania należy ustawić dla obydwu kierunków ruchu w odległości 270 i 300 m odpowiednie znaki A-6b i A-6c. W odległości 300 m od projektowanych wyniesionych wysp dzielących zaprojektowano zastosowanie zestawu znaków A-30 wraz z tabliczką T-18. Projektowane wyspy dzielące należy wyposażyć w zestawy znaków C-9 i U-5a, skrajne zestawy znaków przewidziano jako aktywne. W odległości 70 m od wysp dzielących w ciągu drogi krajowej należy ustawić dla obu kierunków znaki B-33 ograniczające prędkość pojazdów do 70 km/h. Istniejący znak pionowy D-34a przeznaczono do przestawienia.

Oznakowanie projektowanej drogi gminnej przewiduje ustawienie znaków A-7 w rejonie włączenia do drogi krajowej oraz przed skrzyżowaniem z ul. Podlaską. Do zastosowania w ciągu ul. Podlaskiej przewidziano znaki A-6b i A-6c ustawione w odległości 300 m od skrzyżowania z projektowaną drogą gminną. Na początku i końcu projektowanego odcinka drogi gminnej należy ustawić znaki B-33 ograniczające prędkość pojazdów do 70 km/h.

W związku z występowaniem przepustu pod drogą krajową zaprojektowano bariery stalowe N2 W2A po stronie lewej od km 17+826 do km 17+960, po stronie prawej 17+826 do skrzyżowania z drogą gminną i przedłużeniem na tę drogę.

W rejonie przepustu w km 0+512,8, przy ścieżce rowerowej, zaprojektowano balustradę U-11a o wys. 1,20m i dł. 30,0m.

Omówione rozwiązania projektowe pokazano w części rysunkowej.

## **VI. Uwagi końcowe.**

Znaki pionowe na drodze krajowej zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową typu 2. Znaki pionowe na drodze gminnej zaprojektowano z grupy wielkości „małe” z tarczami pokrytymi folią odblaskową typu 2.

Szczegóły wykonania oznakowania i usytuowania znaków pokazano w części rysunkowej. Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach oraz sposób pokazany na planszy sytuacyjnej, aby nie kolidowały z istniejącymi elementami drogi. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako cienkowarstwowe.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu rok 2021 r., po zakończeniu realizacji inwestycji.