

PROJEKT

**przebudowy odcinka drogi gminnej nr 251104W
Troszyn Rabędy**

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Marzec 2023 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu w ramach przebudowy odcinka drogi gminnej nr 251104W Troszyn Rabędy

Podstawa prawna

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na podstawie następujących przepisów:

- a) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2003 roku. Nr 177 poz. 1729)
- b) „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” stanowiącego załącznik nr 1-4 do rozporządzenia 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 (Dz. U. załącznik do numeru 220, poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003r).

Usytuowanie drogi

Projektowany odcinek drogi rozpoczyna się za skrzyżowaniem z ulicą Pękną w Troszynie a kończy 5 m przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 627 Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka w Rabędach. Droga przebiega przez tereny rolnicze częściowo zabudowane w Troszynie i Rabędach. Droga ma jezdnię asfaltową o szerokości 5,0 m, z chodnikiem po stronie lewej o szerokości 1,5 m w obszarach zabudowanych Troszyna i Rabęd oraz z pasem ruchu dla rowerów o szerokości 2,0 m po prawej stronie od początku do zabudowań miejscowości Rabędy. Pas drogowy ma szerokość 8,5-12 m W pasie drogowym zlokalizowane są sieci uzbrojenia terenu takich jak wodociągi, linie kablowe energetyczne i telekomunikacyjne, napowietrzna linia energetyczna.

Drogę przecina zaprojektowana obwodnica Troszyna z jezdnią szerokości 7,0 m i ścieżką pieszo-rowerową poza rowem o szerokości 2,5 m.

Zakres przebudowy drogi

Zakres rozbudowy drogi obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej jezdni asfaltowej na długości 2065 m,
- wzmocnienie istniejącego pasa ruchu dla rowerów na długości 1632 m,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej przez pas ruchu dla rowerów,
- wykonanie zjazdów z kostki betonowej przez chodnik
- przebudowanie chodników na długości 530 m,.
- wybudowanie chodnika łączącego odcinki chodników przebudowywanych na długości 1556 m
- wykonanie oświetlenia ulicznego.

Podstawowe parametry techniczne

- klasa techniczna drogi – D,
- prędkość do projektowania – 40 km/h,
- przekrój poprzeczny półuliczny,
- szerokość jezdni – 2,50+2,75 m (2,75 przy chodniku),
- szerokość chodnika – 2,0 m,
- szerokość pasa ruchu dla rowerów – 2,0 m
- kategoria ruchu – KR2

Powiązania z innymi drogami

Projektowana obwodnica ma powiązania z drogą powiatową nr 2559W Zamość – Gostery – granica województwa (Głęboch) i z drogą wojewódzką nr 627 Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Małkinia – Sokołów Podlaski. Ponadto drogę przecina projektowana obwodnica Troszyna, dla której Projekt stałej organizacji ruchu zatwierdzono w dniu 10.06.2022 r. znak KD.710.91.2022.

Zasady organizacji ruchu

Projektowana droga jest podporządkowana drodze wojewódzkiej i projektowanej obwodnicy Troszyna. Nie ingeruje się w oznakowanie drogi wojewódzkiej. Do projektu dołącza się karty zatwierdzonej stałej organizacji ruchu odcinka drogi wojewódzkiej w rejonie skrzyżowania z drogą gminną. Na planie oznaczono znaki projektowane jako kolorowe a znaki istniejące dotyczące skrzyżowania z drogą wojewódzką i znaki projektowane na obwodnicy Troszyna jako szare. Nie projektowano linii segregacyjnych ze względu na szerokość jezdni 5,25 m. Zastosowano linię ciągłą oddzielającą jezdnię od pasa ruchu dla rowerów.

Oznakowanie pionowe.

Zaprojektowano i zamieszczono na planie znaki pionowe w grupie wielkości znaków średnich należy wykonać z folii odblaskowej typu 2. Do oznakowania pionowego należy stosować tylko materiały atestowane.

Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako **grubowarstwowe strukturalne chemoutwardzalne typu „dot line”**, które powinno oznaczać się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- odpowiednimi parametrami odblaskowości przez cały okres użytkowania.

Przewidywany termin wykonania stałej organizacji ruchu wg niniejszego projektu przewiduje się przed zakończeniem budowy tj. w II kwartale 2024 roku.

PLAN ORIENTACYJNY

skala 1 : 25 000

