

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

	Str:
1. INFORMACJE OGÓLNE	2
1.1. Przedmiot i zakres opracowania	2
1.2. Podstawa opracowania	2
1.3. Materiały wyjściowe	2
1.4. Cel opracowania	2
1.5. Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu	2
1.6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	2
2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	2
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4. WARUNKI RUCHU	3
5. OZNAKOWANIE	3
5.1. Oznakowanie pionowe	3
5.2. Oznakowanie poziome	3
5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	3
6. OPINIE i UZGODNIENIA	3
7. WYKAZ ZNAKÓW i URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	4

II. CZĘŚĆ TECHNICZNA

1. PLAN SYTUACYJNY	5
2. OZNAKOWANIE PIONOWE	5
3. OZNAKOWANIE POZIOME	7
4. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	9
5. SYGNAŁY DROGOWE – SYGNALIZACJA	14
6. ZNAKI AKTYWNE	15

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny – rys. nr 1 skala 1 : 25 000	16
2. Plan sytuacyjny – rys. nr 2 skala 1 : 1000 ark. 1-3	17
3. Tablice E - 1 – rys. nr 3 skala 1 : 20	20
4. Wzory znaków drogowych pionowych – zał. nr 1	21
5. Wzory znaków drogowych poziomych – zał. nr 2	23
6. Wzory urządzeń bezpieczeństwa ruchu – zał. nr 3	24

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 63 Siedlce – Zambrów z drogą wojewódzką Ciechanowiec – Małkinia w m. Nur na małe rondo. Kilometr skrzyżowania po drodze krajowej: 205+614. Inwestycja obejmuje wloty dróg na długości po około 60-65 m każdy.

Wykonywana dokumentacja techniczna ma na celu rozbudowę skrzyżowania zwykłego na małe rondo o średnicy zewnętrznej 38.0 m, ze wzmocnieniem nawierzchni na skrzyżowaniu.

Zaprojektowano również chodniki wzdłuż drogi wojewódzkiej oraz, w ich ciągu, dwa przejścia przez jezdnię. Rondo zostanie oświetlone.

Inwestycja jest zgodna z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa nr 88/2003 z dn. 08.12.2003 r. pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawa, ul. Mińska 25, a Biurem Profil Sp. z o.o. w Warszawie, al. Jerozolimskie 144.

1.3. Materiały wyjściowe

- ☐ Dane techniczne.
- ☐ Aktualne mapy sytuacyjno-wysokościowe do celów projektowych
- ☐ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03-07-2003 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Załącznik do Dziennika Ustaw nr 220, poz. 2181 z dn. 23-12-2003 r.
- ☐ 1729 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. R. P. Nr 177 poz.1729).
- ☐ Analiza Bezpieczeństwa Ruchu – Profil’ 2004
- ☐ Wizja lokalna w terenie i pomiary uzupełniające

1.4. Cel opracowania.

Celem opracowania jest :

- ☐ Projekt oznakowanie pionowego
- ☐ Projekt oznakowanie poziomego
- ☐ Projekt urządzeń bezpieczeństwa ruchu

1.5. Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu.

Z uwagi na rozbudowę omawianego skrzyżowania dróg na małe rondo, a także wyznaczenie przejść dla pieszych, konieczne jest wprowadzenie nowej organizacji ruchu, dostosowanej do zaprojektowanego rozwiązania drogowego.

1.6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu.

Po oddaniu skrzyżowania do ruchu należy wprowadzić oznakowanie wg Projektu. Projekt należy sprawdzić pod względem aktualności zatwierdzenia oraz aktualności obowiązujących przepisów.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu budowlanego rozbudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 63 z drogą wojewódzką nr 694. Skrzyżowanie położone jest w m. Nur, Gmina Nur, w powiecie ostrowskim, województwie mazowieckim.

Teren wokół skrzyżowania znajduje się w otoczeniu gruntów ornych i nieużytków. Jedynie przy południowo – wschodniej granicy skrzyżowania (dz. 1040) znajduje się częściowo rozebrany drewniany budynek mieszkalny, a w głębi – budynek murowany do obsługi budowanej stacji tankowania gazu.

Krzyżujące się na skrzyżowaniu drogi posiadają przekroje szlakowe: droga krajowa szer. 6.0 m, wojewódzka: 5.0 m, bez urządzeń dla ruchu pieszego. Odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych.

Na obecnym skrzyżowaniu droga krajowa (z pierwszeństwem przejazdu) przebiega w łuku, co przy ograniczeniach widoczności i długich prostych odcinkach dojazdowych podporządkowanej drogi wojewódzkiej, jest rozwiązaniem wypadkogennym.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Zaprojektowano rozbudowę skrzyżowania dróg na małe rondo o średnicy zewnętrznej 38.0 m, z rozdzieleniem wyspami kierunków ruchu na wszystkich wlotach i poniższych parametrach:

- szerokości wlotów: 3,50 m (zawężone oznakowaniem poziomym do 3,25 m,
- szerokości wylotów: 4,00 (zawężone oznakowaniem poziomym do 3,75 m,
- szerokość jezdni pierścieniowej: 4,50m, wewnętrznego pierścienia: 2,0 m,
- promienie wyokrągłeń: 12,0 m / 15,0 m.

Na wlocie z Zambrowa oraz z Ciechanowca zaprojektowano przejścia dla pieszych, szer. 4,0 m, w ciągu projektowanych wzdłuż drogi wojewódzkiej chodników.

Rondo zostanie oświetlone; odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych. Za rowami, jako kompensację za wycinkę kolidujących z inwestycją drzew, zostaną posadzone nowe drzewa, na wyspie centralnej ronda – zieleń niska, krzewy.

4. WARUNKI RUCHU

Pomiar generalny z 2005 r. określa wielkość SDR dla dwu odcinków drogi krajowej, przylegających do skrzyżowania (punkty pomiarowe 111509 i 11514) na 1103 – 3954 poj/dobę, przy poniższej strukturze rodzajowej:

- | | |
|-------------------------------------|------------|
| - motocykle: | 3 - 12 |
| - sam.osob, mikrobusy: | 708 - 2840 |
| - lekkie sa. ciężarowe (dostawcze): | 116 - 336 |
| - sam. ciężarowe bez przyczep: | 111 - 360 |
| - sam. ciężarowe z przyczepami: | 130 - 348 |
| - autobusy: | 17 - 24 |
| - ciągniki rolnicze: | 18 - 36 |

5. OZNAKOWANIE

Projektowane elementy oraz ich lokalizacja znajdują się w projekcie stałej organizacji ruchu.

5.1. Oznakowanie pionowe

- ☐ Opracowanie obejmuje Projekt oznakowania kierunkowego – tablice z grupy E
- ☐ Przejścia dla pieszych oznakowano znakami D-6.
- ☐ Skrzyżowanie oznakowano znakami D-2, A-7, A-8 i C-12.

Oznakowanie pionowe wykonane będzie w technologii folii odblaskowej drugiego typu w grupie wielkości średniej.

5.2. Oznakowanie poziome

- ☐ Przejścia dla pieszych oznakowano znakami P-10.
- ☐ Pasy ruchu rozdzielono liniami segregacyjnymi P-4, P-3a.
- ☐ Wprowadzono linie krawędziowe P-7c,d.

Oznakowanie poziome wykonane będzie jako grubowarstwowe z mas chemoutwardzalnych.

5.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

- ☐ Wyspy kanalizujące wloty oznakowano słupkami przeszkodowymi U-5a ze znakami C-9.
- ☐ Na wyspach centralnych rond zastosowano tablice prowadzące U-3a.

6. OPINIE I UZGODNIENIA

Projekt oznakowania został zaopiniowany przez :

- Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji z siedzibą w Radomiu – opinia pozytywna bez uwag z dn. 02.08.2006 r.,

- Biuro Inżynierii Ruchu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego (w zakresie drogi wojewódzkiej) – opinia z uwagami z dn. 01.08.2006 r.