

# **OPIS TECHNICZNY**

## **do projektu stałej organizacji ruchu na drodze gminnej od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz przez wieś Kiersnówek i most na rzece Bronka**

### **1. Podstawa opracowania**

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.nr 170, poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177, poz. 1729)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220 z 2003 r., poz. 2181)
- pomiary w terenie
- projekt zagospodarowania terenu w skali 1:1000

### **2. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla drogi gminnej od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz przez wieś Kiersnówek opracowany na zlecenie Gminy Brańsk. Zakresem opracowania objęto 4 odcinki dróg o łącznej długości 6,90515 km.

### **3. Dane techniczno-projektowe**

- Klasa techniczna drogi – L
- Prędkość projektowa – 50 km/h w obszarze zabudowanym  
– 60 km/h poza obszarem zabudowanym
- Szerokość korony drogi – 7,00 m – odc. I, 6,00 – odc. II i IV, 4,40m – odc. III
- Szerokość jezdni – 5,00 m – odc. I i 4,00m – odc. II, III, IV
- Kategoria ruchu – KR-1

### **4. Opis terenu i zagospodarowania drogi**

Droga objęta projektem organizacji ruchu jest drogą gminną będącą w zarządzie Gminy Brańsk, zlokalizowaną na terenie gminy Brańsk. Stanowi ona najkrótszy ciąg

komunikacyjny łączący miasto Brańsk ze wsiami Kiersnówek, Majorowizna, Kiersnowo, Pace.

W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię żwirową na całej długości odcinków nr I i II, częściach odcinka nr II od km 0+000 do km 0+101,00 i od km 0+416,70 do 0+699,27 oraz części odcinka IV od km 0+165,00 do 0+205,21. Nawierzchnia brukowa występuje we wsi Kiersnówek na odcinku nr II od km 0+101,00 do 0+416,70 oraz na odcinku nr IV od km 0+000 do 0+165,00.

Projektuje się wykonanie nawierzchni bitumicznej na wszystkich odcinkach.

Ciąg drogi objęty niniejszym opracowaniem przebiega przez teren zabudowany dwóch miejscowości Majorowizna i Kiersnówek.

Przy drogach objętych niniejszym opracowaniem występuje kilka znaków pionowych wymagających wymiany z uwagi na ich stan techniczny oraz zachodzi konieczność ustawienia nowych znaków.

Szczegóły dotyczące lokalizacji i treści znaków pionowych przedstawiają arkusze o numerach od 1 do 8.

## **5. Opis przyjętych rozwiązań w zakresie oznakowania**

W ciągu drogi objętej niniejszym opracowaniem zaprojektowano 6 szt. łuków poziomych na odc. I, 1 łuk poziomy na odc. II, na odc. III i IV łuki poziome nie występują.

W ciągu odc. I łuki poziome w km 0+615,47 o kącie zwrotu 22,28° i promieniu 95m oraz w km 3+387,74 o kącie zwrotu 25,54° i promieniu 55m zostały oznakowane jako niebezpieczne poprzez ustawienie znaków ostrzegawczych A-1 i A-2.

Łuk w km 2+661,85 o kącie zwrotu 45,23° i promieniu 78m został uznany za niebezpieczny i oznakowany znakami ostrzegawczymi A-1 i A-2 oraz znakami ograniczającymi prędkość do 40 km/h z zastosowaniem stopniowania prędkości z 90km/h na 60km/h i dalej na 40km/h. Wieś Majorowizna oznakowano znakami obszaru zabudowanego to jest D-42 i D-43 oraz E-17a i E-18a.

W ciągu odc. Nr I występują cztery skrzyżowania z drogami bocznymi.

W ciągu odc. II występuje jedno skrzyżowanie z drogą boczną w km 0+204,95 oznakowane znakami D-1, B-20, H-15 i tablicami U-3b. Łuk poziomy w km 0+541,43 z uwagi na kąt zwrotu 96,61 ° oznakowano tablicami U-3b. Odcinek przejścia przez wieś Kiersnówek oznakowano znakami obszaru zabudowanego to jest D-42 i D-43 oraz E-17a i E-18a.

Szczegółową lokalizację znaków przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym.

Oznakowanie pionowe wykonane będzie w technologii folii odblaskowej typu 1, w grupie wielkości średniej.

Wykaz znaków pionowych przewidzianych do ustawienia, jak również do rozbiórki przedstawiono w poniższej tabeli.

### **Wykaz znaków pionowych**

Lp.	Lokal. znaku [km]	Symbol znaku	Opis na znaku	Do rozbiórki		Proj. do ustawienia	
				Znaki /szt./	Rurki /szt./	Znaki /szt./	Rurki /szt./
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>ODCINEK I</b>							
1	0+059,00 L	E-17a	Brańsk			2	1

		<b>D-42</b>					
2.	0+059,00 P	<b>E-18a</b> <b>D-43</b>	Brańsk			2	1
3	0+309,00 P	<b>F-4</b>	Bronka			1	1
4	0+322,00 L	<b>F-4</b>	Bronka			1	1
5	0+350,00 P	<b>A-2</b>				1	1
6	0+889,00 L	<b>A-1</b>				1	1
7	0+948,00 P	<b>A-6b</b>				1	1
8	1+212,00 P	<b>E-4</b>	Majorowizna 2,3			Istn.	
9	1+290,00 P	<b>A-6b</b>				1	1
10	1+454,00 L	<b>A-6c</b>				1	1
11	1+694,00 P	<b>A-6c</b>				1	1
12	1+768,00 L	<b>A-6c</b>				1	1
13	2+178,00 L	<b>A-6b</b>				1	1
14	2+394,00 P	<b>A-1</b>				1	1
15	2+463,00 P	<b>B-33</b>	60			1	1
16	2+471,00 L	<b>B-42</b>				1	1
17	2+563,00 P	<b>B-33</b>	40			1	1
18	2+784,00 L	<b>B-33</b>	40			1	1
19	2+854,00 L	<b>B-33</b>	60			1	1
20	2+923,00 P	<b>B-42</b>				1	1
21	2+923,00 L	<b>A-2</b>				1	1
22	3+144,00 P	<b>A-2</b>				1	1
23	3+239,00	<b>A-2</b>		1	1		
24	3+320,00 P	<b>E-17a</b> <b>D-42</b>	Majorowizna			2	2
25	3+320,00 L	<b>E-18a</b> <b>D-43</b>	Majorowizna			2	2
26	3+630,00 L	<b>A-1</b>				1	1
27	3+721,00 L	<b>E-17a</b> <b>D-42</b>	Majorowizna			2	2
28	3+721,00 P	<b>E-18a</b> <b>D-43</b>	Majorowizna			2	2
29	5+268,00 P	<b>A-7</b> <b>T-21</b>	200m			2	1
30	5+463,00 P	<b>A-7</b> <b>H-15b</b>				Istn.	
31	5+496,00 L	<b>E-4</b>	1,9 Majorowizna			Istn.	
32	5+503,00 L	<b>D-1</b>		2	1	2	1

	dojazd		<b>H-15b</b>					
33	5+512,00 L dojazd		<b>E-4</b>		1	1	2	2
34	5+546,00 L dojazd		<b>D-1</b> <b>H-15b</b>		2	1	2	1
35	5+512,00 P dojazd		<b>E-4</b>	Pace 1	1	1	2	2
36	5+512,00 P dojazd		<b>A-7, H-15b</b>				Istn.	
<b>ODCINEK II</b>								
37	0+024,00 L		<b>A-7</b>				1	1
38	0+100,00 L		<b>E-18a</b> <b>D-43</b>	Kiersnówek			2	2
39	0+100,00 P		<b>E-17a</b> <b>D-42</b>	Kiersnówek			2	2
40	0+178,00 P		<b>D-1</b> <b>H-15b</b>				2	1
41	0+205,00 P		<b>U-3b</b>		2	2	2	4
42	0+232,00 L		<b>D-1</b> <b>H-15b</b>				2	1
43	0+541,43		<b>U-3b</b>				2	4
44	0+610,00 L		<b>E-17a</b> <b>D-42</b>	Kiersnówek			2	2
45	0+610,00 P		<b>E-18a</b> <b>D-43</b>	Kiersnówek			2	2
46	0+674,00 P		<b>A-7</b>				1	1
<b>ODCINEK III</b>								
47	0+025,00 L		<b>A-7</b>				1	1
48	0+154,00 L		<b>A-7</b> <b>T-21</b>	150m			2	1
<b>ODCINEK IV</b>								
49	0+006,00 L		<b>B-20</b> <b>H-15b</b>				2	1

**Zaprojektowano ustawienie znaków pionowych w lokalizacji zgodnej z załącznikiem w następujących ilościach:**

<b>Symbol znaku</b>	<b>Ilość /szt./ nowych</b>
A-1	3
A-2	3
A-6b	3

A-6c	3
A-7	5
B-20	1
B-33 „40”	2
B-33 „60”	2
B-42	2
D-1	4
D-42	5
D-43	5
E-17a	5
E-18a	5
T-21 „150m”	1
T-21 „200m”	1
E-4	4
F-4	2
H-15b	5
U-3b	4
<b>Razem</b>	<b>65</b>

W celu wprowadzenia niniejszej organizacji należy:

- ustawić słupki z rur metalowych – 60 szt.
- zamontować tarcze znaków – 65 szt.
- zdemontować tarcze znaków – 9 szt.
- zdemontować słupki – 7 szt.

## **6. Dane ogólne**

Roboty należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej. Oznakowanie robót powinno być zgodne z projektem organizacji ruchu na czas robót. Należy zachować specyfikacje i normy gwarantujące odpowiednią jakość robót oraz zachowanie bezpieczeństwa w trakcie ich realizacji.

Do oznakowania należy stosować znaki odblaskowe z folii I generacji. Wielkość znaków musi odpowiadać znakom średnim, to jest znaki trójkątne o boku 90 cm, natomiast okrągłe o średnicy 80 cm. Znaki powinny być zamocowane na słupkach metalowych o średnicy 60 mm, ustawione na wysokości 2,00 m, mierząc od dołu tarczy znaku do podłoża. Odległość skrajnego punktu tarczy znaku od krawędzi jezdni musi wynosić w poziomie minimum 0,50m.