

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OGÓLNA	3
1 WSTĘP	3
1.1. Przedmiot opracowania	3
1.2. Cel opracowania	3
1.3. Materiały wyjściowe	3
2 STAN ISTNIEJĄCY	3
2.1. Charakterystyka drogi	3
2.2. Charakterystyka bezpieczeństwa i ruchu	3
3 FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA OBIEKTU	4
3.1. Stan projektowany	4
3.2. Parametry techniczne	4
4 PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU	4
4.1. Istniejące oznakowanie poziome	4
4.2. Istniejące oznakowanie pionowe	4
5 OPIS OZNAKOWANIA PROJEKTOWANEGO	5
5.1. Projektowane oznakowanie poziome	5
5.2. Projektowane oznakowanie pionowe	5
6 UZASADNIENIE WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	5
7 TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	5
8 UWAGI KOŃCOWE	5
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	6
Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000	7
Rys nr 2.1 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500	8
Rys nr 2.2 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500	9

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1 Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 2010W Kamianka-Grzybów-Sarnaki w miejscowości Grzybów”. Droga znajduje się w powiecie łosickim w gminie Platerów. Lokalizację przedmiotu zamówienia objętego projektem przedstawiono na planie orientacyjnym Rys. 1.

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest odpowiednie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez właściwe i bezpieczne oznakowanie projektowanej drogi powiatowej w nr 2004W.

Projektowane oznakowanie zostało wykonane zgodnie z zasadami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tj.: Dz.U. 2019 poz. 2311).

1.3. Materiały wyjściowe

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa
- Projekt budowlany
- Obowiązujące normy i przepisy projektowe:
 - Ustawa z dn. 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tj.: Dz.U. 2024 poz. 1251),
 - Ustawa z dn. 21 marca 1985 o drogach publicznych (tj.: Dz.U. 2024 poz. 320),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (tj.: Dz.U. 2017 poz. 784),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 21 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj.: Dz.U.2019 poz. 2310),
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj.: Dz.U. 2016 poz. 124),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tj.: Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181),
 - Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach
- Wizja w terenie – inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Wytyczne Inwestora.

2 Stan istniejący

2.1. Charakterystyka drogi

Droga, na której planowana jest przebudowa, zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie łosickim, w gminie Sarnaki. Stanowi ciąg drogi powiatowej klasy "L". Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 6,0 m do 10,0 m. Obecnie droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 5,0–5,5 m oraz gruntowe pobocza o szerokości około 0,75 m. Droga powiatowa objęta przebudową przebiega początkowo przez teren rolnicze oraz o rozproszonej zabudowie gospodarczej do km około 0+900 i dalej przez teren zabudowanym o zwartej zabudowie gospodarczej.

Wzdłuż drogi, po obu jej stronach, znajdują się zjazdy gruntowe prowadzące na przyległe działki. Część zjazdów wyposażona jest w przepusty, które ze względu na zły stan techniczny należy wyremontować, wymieniając na nowe o takich samych parametrach. Pod koroną drogi znajduje się betonowy przepust drogowy o średnicy Ø600, który również wymaga remontu. Remont przepustów nie wpłynie na zmianę stosunków wodnych.

Odwodnienie drogi w stanie istniejącym odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na teren w pasie drogi powiatowej. W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się usuwania istniejącego drzewostanu dorosłego.

Wzdłuż istniejącej ulicy zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć wodociągowa
- sieć teletechniczna
- sieć kanalizacji sanitarnej

W ramach opracowania przewidziano do rozbiórki:

- ist. nawierzchnię z betonu asfaltowego o grubości warstwy 5 cm na podbudowie z gruntu stabilizowanego cementem o grubości 15 cm w miejscu remontu przepustu
- korekcyjne frezowanie ist. nawierzchni bitumicznej oraz w miejscu wcięć technologicznych

W ramach opracowania przewidziano do remontu:

- ist. przepusty betonowe drogowe wraz ze ściankami czołowymi

2.2. Charakterystyka bezpieczeństwa i ruchu

Jest to droga o średnim natężeniu ruchu. Są to głównie pojazdy samochodowe. Ruch pieszych, rowerzystów jest średni. Ruch pieszych, z uwagi na brak wyznaczonych ciągów pieszych, odbywa się po drodze i poboczu. Można

zauważyć wzrost natężenia ruchu w porze porannej i popołudniowej co wiąże się z dojazdami mieszkańców do pracy i posesji.

3 Forma architektoniczna i funkcja obiektu

3.1. Stan projektowany

Zakres robót obejmuje wykonanie następujących elementów zagospodarowania terenu:

- roboty przygotowawcze
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne
- przebudowa ist. jezdni z poszerzeniem na odcinku szlaku do 5,00 i na odcinku zabudowanym do 5,50 m
- wykonanie poboczy o nawierzchni twardej z betonu asfaltowego o szerokości od 0,50 do 1,00 m
- wykonanie poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym o szerokości 0,50 m
- remont ist. przepustu drogowego bet. Ø600 (bez zmiany stosunku wód)
- budowa zjazdu zwykłego klasy B
- prace wykończeniowe i porządkowe

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano trzy przekroje:

Pierwszy od km 0+000,00 do km 0+937,00 przekrój szlaku 1/2 w którym ze względu na panujące trudne warunki w postaci zbyt wąskiego pasa drogowego zastosowano jezdnię o szerokości 5,0 m, wykonaną z betonu asfaltowego oraz obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,5 m, wykonane z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 (dołączono pisemne uzasadnienie).

Drugi od km 0+937,00 do km 1+615,00 zastosowano przekrój drogowy typu 1/2 z jezdnią o szerokości 5,50 m oraz dwustronne pobocza o nawierzchni twardej w postaci betonu asfaltowego o szerokości od 0,50 do 1,00 m. Miejscami celem obramowania poboczy i ujęcia wód opadowych wprowadzono krawężnik obniżony o przewyższeniu 3 cm lub ściek prefabrykowany. Zastosowane pobocza mają na celu poprawić bezpieczeństwo poruszających się pieszych.

Trzeci od km 1+615,00 do km 1+697,00 przekrój szlaku 1/2 w którym zastosowano jezdnię o szerokości 5,5 m, wykonaną z betonu asfaltowego oraz obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m, wykonane z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5.

Odwodnienie drogi pozostaje bez zmian polegające na powierzchniowym spływie wód w granicach istniejącego pasa drogowego na przyległy teren lub za pomocą ścieków prefabrykowanych do ist. przepustu drogowego.

W ciągu drogi powiatowej należy wykonać remont istniejącego przepustu drogowego, który nie spowoduje zmiany stosunku wód, o parametrach jak istniejący zgodnie z wykazem jak poniżej:

3.2. Parametry techniczne

Ze względu na występujące trudne warunki na projektowanym odcinku drogi w postaci zbyt wąskiego pasa drogowego oraz istniejącej jezdni o szerokości około od 4,5 do 5,0 m zastosowano parametry jak poniżej (uzasadnienie zgodne z §2. ust. 5 dołączono do opracowania):

Zastosowano parametry jak poniżej:

- | | |
|--|---|
| • klasa drogi | - „L” |
| • szerokość jezdni | - 5,00 m (ze względu na trudne warunki) |
| • szerokość jezdni | - 5,50 |
| • szerokość pasa ruchu | - 2,50 m (ze względu na trudne warunki) |
| • szerokość pasa ruchu | - 2,75 m |
| • szerokość poboczy o nawierzchni twardej | - 0,50 m (ze względu na trudne warunki) |
| • szerokość poboczy o nawierzchni twardej | - 1,00 m |
| • szerokość poboczy gruntowych ulepszonych z kruszywa łamanego | - 0,5 m (ze względu na trudne warunki) |
| • szerokość poboczy gruntowych ulepszonych z kruszywa łamanego | - 0,75 m |
| • odwodnienie | - na przyległy w granicy pasa drogowego teren oraz ist. przepustu |

Przyjęte rozwiązania zaprojektowano w sposób zapewniający odpowiednie odwodnienie i dowiązanie do rzędnych istniejącej nawierzchni drogi powiatowej.

4 Projekt organizacji ruchu

4.1. Istniejące oznakowanie poziome

Na odcinku objętym opracowaniem nie występuje oznakowanie poziome.

4.2. Istniejące oznakowanie pionowe

Na projektowanych odcinku drogi występuje oznakowanie pionowe. Niektóre znaki ze względu na przebudowę drogi bądź zły stan techniczny zostały zakwalifikowane do likwidacji.

Wykaz istniejącego oznakowania pionowego zaklasyfikowanego do likwidacji:

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	A-1	„niebezpieczny zakręt w prawo”	średni	1
2	A-2	„niebezpieczny zakręt w lewo”	średni	1

3	B-33	„ograniczenie prędkości”	średni	2
4	D-42	„teren zabudowany”	średni	2
5	D-43	„koniec terenu zabudowanego”	średni	2
6	E-17a	„miejscowość”	średni	2
7	E-18a	„koniec miejscowości”	średni	2
8	D-15	„przystanek autobusowy”	średni	1
9	U-3c	„tablica prowadząca”	średni	1
znaki średnie suma			14 znaków i 13 słupków	

Szczegóły istniejącego oznakowania przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.1-2.2

5 Opis oznakowania projektowanego

5.1. Projektowane oznakowanie poziome

W ramach projektu stałej organizacji ruchu przewidziano zaprojektowanie oznakowania poziomego cienkowarstwowego w postaci:

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Dł. [m]	Pow. malowania [m ²]
1	P-7c	„linia krawędziowa przerywana wąska”	1333	81
2	P-17	„linia przystankowa”	120	20
Łączna powierzchnia malowania:			Około 101 m²	

5.2. Projektowane oznakowanie pionowe

Wykaz projektowanego oznakowania pionowego

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	A-1	„niebezpieczny zakręt w prawo”	średni	1
2	A-2	„niebezpieczny zakręt w lewo”	średni	1
3	B-33	„ograniczenie prędkości”	średni	2
4	D-42	„teren zabudowany”	średni	2
5	D-43	„koniec terenu zabudowanego”	średni	2
6	E-17a	„miejscowość”	średni	2
7	E-18a	„koniec miejscowości”	średni	2
8	D-15	„przystanek autobusowy”	średni	4
9	U-3c	„tablica prowadząca”	średni	1
10	U-3d	„tablica prowadząca”	średni	1
znaki średnie suma			18 znaków i 15 słupków	

Szczegóły oznakowania pionowego przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.1-2.2

6 Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu

Konieczność wprowadzenia organizacji ruchu związana jest z przebudową drogi powiatowej nr 2010W Kamianka-Grzybów-Sarnaki w miejscowości Grzybów.

7 Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu to sezon budowlany roku 2025 - 2026.

8 Uwagi końcowe

- tarcze znaków powinny być wykonane z blachy o grubości min. 1,25mm, ocynkowanej ogniowo (grubość warstwy powłoki cynkowej min. 28µm);
- tylna powierzchnia tarczy powinna być zabezpieczona powłoką lakierniczą o grubości min. 60µm wykonaną z proszkowych farb poliestrowych ciemnoszarych matowych lub półmatowych;
- lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 1 (znaki umieszczane obok jezdni) typu 2 (znaki umieszczane nad jezdnią);
- w przypadku znaków **A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b** obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2. Dla znaków szlaków rowerowych oraz znaków dla kierujących pojazdami wojskowymi dopuszcza się stosowanie folii odblaskowych typu 1 na wszystkich drogach.
- usytuowanie znaków drogowych powinno odpowiadać wymogom „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” – zał. 1-4,
- znaki należy umocować na słupkach stalowych ocynkowanych przekroju kołowym lub eliptycznym, a minimalna grubość powłoki cynkowej nie może być mniejsza niż 60µm.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000

Rys nr 2.1 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500

Rys nr 2.2 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500

NAZWA I ADRES INWESTORA:

STAROSTA POWIATU ŁOSICKIEGO
ul. Narutowicza 6
08-200 Łosice

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWANIA:



Projekt
Biuro Projektów Drogowych

Szydłowski Piotr, Biuro Projektów Drogowych
"TMP PROJEKT"
ul. Krzyżówki 3 lok. U3, 03-193 Warszawa
email: biuro@tmpprojekt.pl
tel. 506-426-712

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:

Przebudowa drogi powiatowej nr 2010W
Kamianka-Grzybów-Sarnaki w miejscowości Grzybów

ADRES:

woj. mazowieckie, powiat łosicki, gmina Sarnaki

STADIUM:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

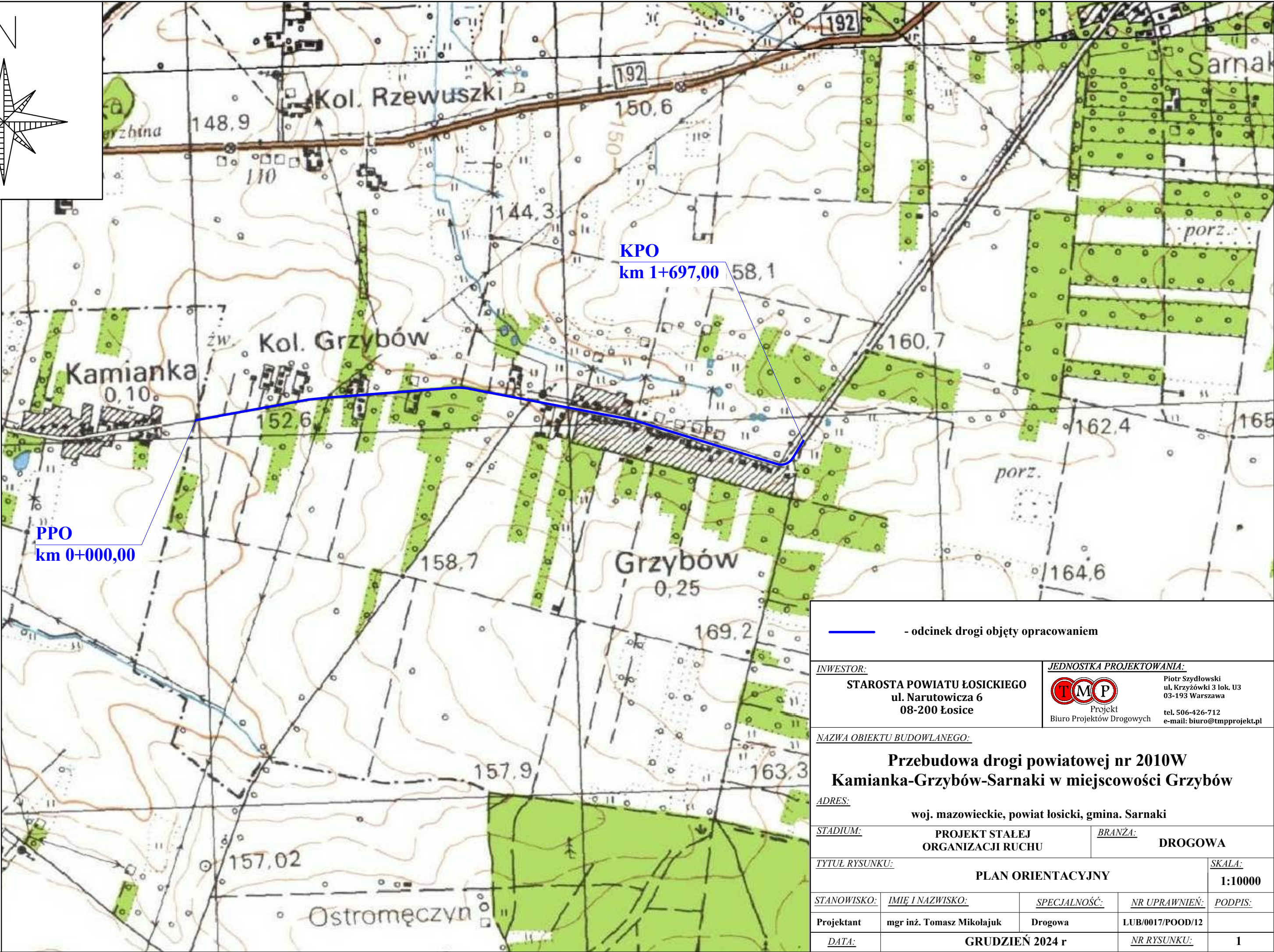
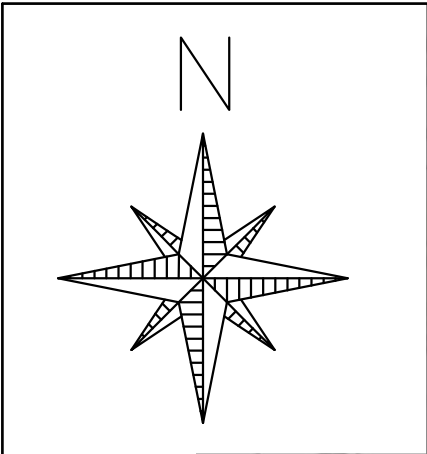
OPRACOWUJĄCY:

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Tomasz Mikołajuk	drogowa LUB/0017/POOD/12	

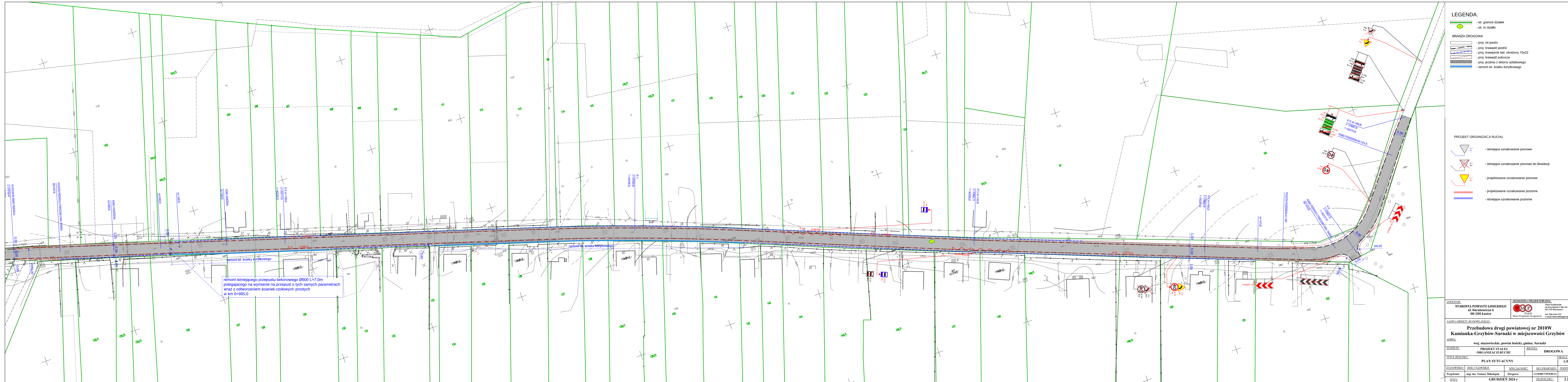
DATA OPRACOWANIA:

GRUDZIEŃ 2024

EGZEMPLARZ NR 1/4



— - odcinek drogi objęty opracowaniem



LEGENDA:

-  - ist. granice działek
- ist. nr działki

BRANŻA DROGOWA

- proj. oś jezdni
- proj. krawędź jezdni
- proj. krawężnik bet. obniżony 15x22
- proj. krawężnik pobocza
- proj. jezdnia z betonu asfaltowego
- remont ist. ścieku korytkowego

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

- istniejące oznakowanie pionowe
 - istniejące oznakowanie pionowe do likwidacji
 - projektowane oznakowanie pionowe
 - projektowane oznakowanie poziome
 - istniejące oznakowanie poziome

INVESTOR:

STAROSTA POWIATU ŁOSICKIEGO
ul. Narutowicza 6
08-200 Łosice

JEDNOSTKA

TMP
Projekt
Biuro Projektów Drzewnych

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO

**Przebudowa drogi powiatowej nr 2010W
Kamianka-Grzybów-Sarnaki w miejscowości Grzybów**

ADRES:

woj. mazowieckie, powiat losicki, gmina, Sarnal

RADIUM:

ORGANIZACJI RUCHU	BRZOSZYN
-------------------	----------

YTUL RYSUN.

PLAN SYTUACYNY	1:5
----------------	-----

TANOWSKI:

<u>DATA WYKROJENIA:</u>	<u>DATA WYKROJENIA:</u>	<u>SPECJALNOŚĆ:</u>	<u>NR UPRAWNIENI:</u>	<u>FOTOF:</u>

Projektant

DATA:	GRUDZIEŃ 2024 r	NR BYSUNKU:	2.2
-------	-----------------	-------------	-----
