

NAZWA I ADRES INWESTORA:

ZARZĄD 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 2001W
Puczyce-Rusków-Hruszew w miejscowości Rusków

ADRES:

woj. mazowieckie, powiat łosicki, gmina Platerów

STADIUM:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWUJĄCY:

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

DATA OPRACOWANIA:

LIPIEC 2025

EGZEMPLARZ NR 2/2

NACZELNIK
Wydziału Ruchu Drogowego
KPP w Łosicach

OPINIUJĘ
POZYTYWNIIE

KIEROWNIK
Referatu Inwestycji i Drogownictwa

Agnieszka Krzuś

UZGODNIONO
POZYTYWNIIE

Starostwo Powiatowe
w Łosicach
ul. Narutowicza 6, 08-200 Łosice
tel. (83) 357-1941

ZATWIERDZAM DO REALIZACJI PROJEKT
ORGANIZACJI RUCHU
CZASOWY/STAŁY 32/2025

- bez uwag

- z uwagami

na okres **WPR DO 31.12.2026**
2.6.SIE. 2025

STAROSTA

Bożena Niedzielak

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 na drodze gminnej.....	3
3 FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA OBIEKTU	4
3.1. Stan projektowany	4
3.2. Parametry techniczne.....	4
4 PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	5
4.1. Oznakowanie poziome	5
4.2. Oznakowanie pionowe	5
5 OPIS OZNAKOWANIA PROJEKTOWANEGO	5
5.1. Projektowane oznakowanie poziome	5
5.2. Projektowane oznakowanie pionowe	6
6 UZASADNIENIE WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7 TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU.....	6
8 UWAGI KOŃCOWE.....	6
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	7
Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000	8
Rys nr 2.1 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500.....	9
Rys nr 2.2 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500.....	10
Rys nr 2.3 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500.....	11

otrzymano 02.09.2015
Dziś

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 2001W Puczyce-Rusków-Hruszew w miejscowości Rusków”.

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 przedmiotowej inwestycji poprzez wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

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. z 2019 r. poz. 2311 z późn zm.).

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 z późn. zm.),
 - Ustawa z dn. 21 marca 1985 o drogach publicznych (tj.: Dz.U. 2024 poz. 320, z późn. zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (tj.: Dz.U. z 2017 r. poz. 784),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 21 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj.: Dz.U. z 2019 r. poz. 2310 z późn. zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518),
 - 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. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.),
 - 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 planowana do przebudowy zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie łosickim, na terenie gminy Platerów. Stanowi odcinek drogi powiatowej klasy „Z”.

Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi od 11,0 m do 14,0 m. Obecnie nawierzchnia drogi wykonana jest z betonu asfaltowego i ma szerokość około 5,0–6,0 m. Po obu stronach drogi znajdują się gruntowe pobocza o szerokości około 0,75 m. Przebudowywany odcinek przebiega początkowo przez tereny zabudowy gospodarczej (zarówno zwartej, jak i rozproszonej), a następnie przez obszary rolnicze w miejscowości Rusków.

Wzdłuż drogi, po obu jej stronach, znajdują się zjazdy gruntowe oraz zjazdy utwardzone z kostki brukowej, umożliwiające dojazd do przyległych nieruchomości. Część z nich wyposażona jest w przepusty, które z uwagi na zły stan techniczny wymagają wymiany na nowe o takich samych parametrach. Pod koroną drogi znajduje się również betonowy przepust drogowy o średnicy Ø600, który również przewidziano do remontu. Planowane prace nie wpłyną na zmianę istniejących stosunków wodnych.

Odwodnienie drogi w obecnym stanie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na teren znajdujący się w pasie drogowym. W ramach inwestycji planowana jest także wycinka drzew znajdujących się w kolizji z projektowaną infrastrukturą drogową.

Wzdłuż istniejącej ulicy zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

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

2.2. Charakterystyka bezpieczeństwa i ruchu na drodze gminnej

Jest to droga powiatowa o średnim natężeniu ruchu. Są to głównie pojazdy samochodowe. Ruch pieszych, rowerzystów i innych pojazdów jest niski. Można zauważyć wzrost natężenia ruchu w porze porannej i popołudniowej co wiąże się z dojazdami mieszkańców do pracy, szkoły. Z powodu występowania Kościoła i cmentarza oraz w niedalekiej odległości szkoły można zaobserwować godzinowo wzmożony ruch.

3 Forma architektoniczna i funkcja obiektu

3.1. Stan projektowany

Zakres robót obejmuje wykonanie następujących elementów zagospodarowania terenu:

- roboty przygotowawcze
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne
- ustawienie krawężników wystających 15x30 lub obniżonych 15x22
- budowa chodników z kostki brukowej bet. o szerokości od 1,8 do 3,0 m
- budowa peronów autobusowych o szerokości 2,2 m z kostki brukowej bet.
- budowa zatoki autobusowej wraz z peronem z kostki brukowej bet.
- poszerzenie ist. konstrukcji jezdni do 6,0 m
- wykonanie warstwy ścieralnej i wyrównawczej z betonu asfaltowego o szerokości 6,0 m
- wykonanie poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym o szerokości 1,00 m
- remont ist. przepustu drogowego bet. Ø600 (bez zmiany stosunku wód)
- remont ist. przepustów zjazdowych
- wykonanie zjazdów indywidualnych klasy C2
- przestawienie ist. ogrodzeń
- wykonanie zieleńców
- prace wykończeniowe i porządkowe

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano przekrój półszlakowy z jezdnią o szerokości 6,0 m, wykonaną z betonu asfaltowego, lewostronnym chodnikiem o szerokości od 1,80 do 3,00 m oraz prawostronnym poboczem o szerokości 1,0 m, wykonanym z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5.

Początek opracowania stanowi skrzyżowanie w okolicach Pałacu w Ruskowie, gdzie dodatkowo zaprojektowano zatokę autobusową o szerokości 3,0 m wraz z peronem autobusowym o szerokości 2,20 m, wykonanym z betonowej kostki brukowej.

Przekrój półszlakowy zastosowano od początku projektowanego odcinka do km ok. 1+210 (początek istniejącego chodnika). Jedynie w rejonie Kościoła przewidziano przekrój z dwustronnym chodnikiem, a w km 1+130,00 zaprojektowano dodatkowy peron autobusowy.

Na odcinku z istniejącym lewostronnym chodnikiem zastosowano przekrój półszlakowy z jezdnią o szerokości 6,0 m, dowiązaną do istniejącego krawężnika oraz prawostronnym poboczem o szerokości 1,0 m, wykonanym z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5.

Na pozostałym fragmencie zastosowano przekroje półszlakowe:

- z jezdnią o szerokości 6,0 m, wykonaną z betonu asfaltowego, lewostronnym chodnikiem o szerokości od 1,80 do 3,00 m oraz prawostronnym poboczem o szerokości 1,0 m, wykonanym z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5.
- z lewostronnym chodnikiem o szerokości od 1,80 do 3,00 m, odseparowanym od jezdni zieleńcem.

Na tym odcinku przewidziano również budowę peronów autobusowych o szerokości 2,2 m.

Przed wykonaniem warstw bitumicznych należy poszerzyć jezdnię do 6,0 m oraz wykonać warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego o średniej grubości 5 cm.

Po obu stronach drogi zaprojektowano zjazdy indywidualne z kostki brukowej i publiczne z betonu asfaltowego. Na zjazdach przecinających istniejący rów drogowy wyposażonych w przepusty zjazdowe należy dokonać ich remontu poprzez wymianę na przepusty o tych samych parametrach (średnica i długość).

Na skrzyżowania z drogami gminnymi w km 1+106,00 należy przestawić ist. ogrodzenia, które obecnie wgrindowane są w pas drogowy, zgodnie z granicami pasa drogowego dróg gminnych.

Istniejące rowy drogowe w granicach pasa drogowego zostaną oczyszczone i odmulone.

Odwodnienie drogi zostanie zrealizowane powierzchniowo w granicach istniejącego pasa drogowego – do istniejących rowów przydrożnych, w miejscach nasypów na przyległy teren w obrębie pasa drogowego.

3.2. Parametry techniczne

- | | |
|--|---------------|
| • klasa drogi | - „Z” |
| • szerokość jezdni | - 6,00 m |
| • szerokość pasa ruchu | - 3,00m |
| • liczba jezdni | - 1 |
| • liczba pasów ruchu | - 2 |
| • szerokość poboczy gruntowych ulepszonych z kruszywa łamanego | - 1,00 m |
| • szerokość peronu autobusowego | - 2,20 m |
| • szerokość chodników | - 1,80-3,00 m |

- szerokość zatoki autobusowej - 3,00 m
- odwodnienie - na przyległy w granicy drogowego teren, rowy

Przyjęte rozwiązania zaprojektowano w sposób zapewniający odpowiednie odwodnienie i dowiezanie do rzędnych istniejącej nawierzchni drogi powiatowej. Niweleta drogi w stosunku co do istniejącej nawierzchni jezdni ze względu na przebudowę metodą w górę podniesie się od 4 do 15 cm.

4 Projekt stałej organizacji ruchu

4.1. Oznakowanie poziome

Na projektowanym odcinku oznakowanie poziome nie występuje. W związku z rozbudową drogi powiatowej, jej natężeniem ruchu oraz szerokością 6,0 m zaprojektowano osiowe oznakowanie poziome.

4.2. Oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie pionowe występuje na długości całego opracowania. Zestawienie znaków przeznaczonych do przestawienia oraz przeznaczonych do likwidacji przedstawiono w tabelach poniżej.

Wykaz istniejącego oznakowania pionowego do likwidacji

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	D-15	„przystanek autobusowy”	średni	6
2	R-1b	„zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego”	średni	1
3	R-1	„szlak rowerowy lokalny lub krajowy”	średni	5
4	A-2	„niebezpieczny zakręt w lewo”	średni	1
5	A-4	„niebezpieczne zakręty - pierwszy w lewo”	średni	2
znaki średnie suma			15 znaków	

Wykaz istniejącego oznakowania pionowego do przestawienia

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	D-1	„droga z pierwszeństwem”	średni	2
2	T-6a	„tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie”	średni	2
3	A-6b	„skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po prawej stronie”	średni	1
znaki średnie suma			5 znaków	

Szczegóły oznakowania pionowego przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.1-2.3

5 Opis oznakowania projektowanego

5.1. Projektowane oznakowanie poziome

Wykaz projektowanego oznakowania poziomego przedstawiono w tabeli poniżej:

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Długość	Powierzchnia
1	P-14	„warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”	6	2
2	P-1e	„linia pojedyncza przerywana prowadzącą szeroko”	93	12
3	P-4	„linia podwójna ciągła”	331	81
4	P-10	„przejście dla pieszych”	18	36
5	P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	26	8
6	P-12	„linia bezwzględnego zatrzymania ”	9,4	5
7	P-1b	„linia pojedyncza przerywana – krótka”	1530	61
8	P-6	„linia ostrzegawcza”	350	28
9	P-17	„linia przystankowa”	150	25
10	P-7a	„linia krawędziowa przerywana szeroka”	113	13
Oznakowanie suma			Powierzchnia ok. 255 m²	

Szczegóły oznakowania pionowego przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.1-2.3

5.2. Projektowane oznakowanie pionowe

Wykaz projektowanego oznakowania pionowego

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	A-7	"ustęp pierwszeństwa"	średni	3
3	B-33	"ograniczenie prędkości"	średni	2
4	D-1	"droga z pierwszeństwem"	średni	4
5	D-6	"przejście dla pieszych"	średni	6
6	R-1b	"zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego"	średni	5
7	R-1	"szlak rowerowy lokalny lub krajowy"	średni	2
8	D-15	"przystanek autobusowy"	średni	6
9	T-6c	"tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie"	średni	1
10	A-2	"niebezpieczny zakręt w lewo"	średni	1
znaki średnie suma			29 znaków na 23 słupkach	

Szczegóły oznakowania pionowego przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.1-2.3

6 Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu

Konieczność wprowadzenia organizacji ruchu związana jest przebudową drogi powiatowej nr 2001W Puczyce-Rusków-Hruszew w miejscowości Rusków.

7 Termin wprowadzenia organizacji ruchu

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

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.
- Wielkość znaków w zależności od zakresu: droga powiatowa – średnie (S), droga gminna – małe (M), drogi dla pieszych i rowerów – małe (M), C-9, C-10, C-11 – małe
- 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
Rys nr 2.3	Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500