	FUH PRO-INVEST Agnieszka Święcka 18-400 Łomża, ul. Włókiennicza 3, e-mail: Swiecki.k@wp.pl tel. (86) 218 27 04, kom. 604 439 263	Egz. Nr
	<h1 style="text-align: center;">PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</h1>	

<u>Nazwa projektu:</u>	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej Zgleczewo–Panieńskie – Pętkowo-Wielkie w lokalizacji 0+000 – 1+719,04
<u>Lokalizacja:</u>	Gmina Zaręby Kościelne, pow. Ostrowski Jednostka ewidencyjna – Zaręby Kościelne - 141611_2 <u>obręb Zgleczewo-Panieńskie</u> <u>obręb Pętkowo-Wielkie</u>
<u>Kategoria obiektu:</u>	IV, XXV, XXVIII
<u>Kod CPV:</u>	45233120-6 – Roboty w zakresie budowy dróg
<u>Inwestor:</u>	Gmina Zaręby Kościelne
<u>Adres:</u>	ul. Kowalska 14; 07 – 323 Zaręby Kościelne
<u>Data wykonania:</u>	30 kwietnia 2020 r.

Zespół projektowy	imię i nazwisko	podpis i pieczęć
Projektant:	inż. Krzysztof Święcki upr. PDL/0004/PWOK/04	

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1.	Strona tytułowa	str. 1
2.	Spis zawartości opracowania	str. 2
3.	Opis techniczny	str. 3 – 6
4.	Karta uzgodnień	str. 7
5.	Wykaz oznakowania	str. 8
6.	Plan orientacyjny skala 1:25 000	str. 9
7.	Plan sytuacyjny skala 1:500	str. 10-14

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu

1. Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 260),
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2012.1137 z póź. zm.)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002.170.1393 z póź. zmianami)
- rozporządzenie 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 (Dz. U. 2003 Nr 220, poz. 2181 z póź. zmianami),
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- projekt rozbudowy i przebudowy drogi,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej Zgleczewo–Panieńskie – Pętkowo-Wielkie w lokalizacji 0+000 – 1+719,04 gm. Zaręby Kościelne, powiat Ostrowski.

Projektowana organizacja ruchu wprowadzona będzie w związku z rozbudową i przebudową drogi po zakończeniu realizacji inwestycji w terminie – do 30 listopada 2021 r.

3. Charakterystyka stanu istniejącego

Planowana do rozbudowy i przebudowy droga zlokalizowana jest na terenie administracyjnym Gminy Zaręby Kościelne w obrębie miejscowości Zgleczewo-Panieńskie i Pętkowo-Wielkie. Droga pełni funkcję dojazdową. Początek projektowanego odcinka przyjęto w lokalizacji km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką w miejscowości Zgleczewo-Panieńskie. Koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2617W w lokalizacji km 1+719,04 w miejscowości Pętkowo-Wielkie wg. wskazań Inwestora. Droga przebiega istniejącym śladem głównie w otoczeniu gruntów rolnych poza terenem zabudowanym na odcinku w km 0+000 – 1+425,0 oraz w otoczeniu zabudowy zagrodowej w km 1+425,0 – 1+719,04. Rzeźba terenu przez który przebiega droga jest mało urozmaicona, którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 113,08 – 122,29 m.n.p.m.

Szerokość geodezyjna istniejącego pasa drogowego jest zróżnicowana i wynosi od 3,0 do 19,5 m. W pasie drogowym istnieje jezdnia żwirowa o szerokości od 4,5 m – 5,5 m i zróżnicowanej grubości średnio 15 cm. Po obu stronach jezdni istnieją gruntowe pobocza w części porośnięte trawą o zmiennej szerokości. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu na przyległe grunty.

Do przyległych działek siedliskowych istnieją zjazdy indywidualne, w części zaś gdzie droga przebiega poza terenem zabudowanym dostęp do działek zrealizowany jest w dowolnych miejscach bez wydzielonych zjazdów. Zjazdy mają nawierzchnie gruntowe o różnych szerokościach od 3,0 do 5,5 m. Na obrzeżach pasa drogowego, miejscowo istnieje zadrzewienia i zakrzaczenia nie kolidujące z planowanymi robotami. W niewielkiej części końcowej projektowanego odcinka w obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne sieci energetyczne, linia telefoniczna oraz wodociąg. Urządzenia te nie kolidują z planowaną rozbudową i przebudową drogi.

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drodze istnieje niepełne oznakowanie pionowe. Na skrzyżowaniu w km 0+000 w postaci znaku A-7 ustawionego na projektowanej drodze oraz znaków A-6a ustawionych na drodze wojewódzkiej. Skrzyżowanie w km 1+719,04 oznakowane jest na uprzywilejowanej drodze powiatowej znakami D-1 przy czym tylko na jednym kierunku pod znakiem D-1 znajduje się tablica T-6a.

Drogą odbywa się ruch lokalny powodowany głównie przez mieszkańców miejscowości Pętkowo-Wielkie, pojazdami osobowymi i rolniczymi.

4. Charakterystyka rozwiązań projektowych

Planowana rozbudowa i przebudowa drogi o długości 1719,04 m ma na celu podniesienie jej parametrów technicznych i użytkowych w skutek częściowego poszerzenia istniejącego pasa drogowego dla umożliwienia zlokalizowania w nim niezbędnych elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych warunków transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych. Cel osiągnięty zostanie w poprzez wykonania nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, poboczy o nawierzchniach z mieszanki kruszywa niezwiązanego, utwardzonych zjazdów indywidualnych, usprawnieniu odwodnienia oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne projektowanej drogi

- klasa techniczna drogi (D)
- prędkość projektowa 40 km/h
- długość proj. odcinka – 1719,04 mb
- ruch KR1
- przekrój poprzeczny szlakowy o parametrach:
 - jezdnię o szerokości 5,0 m
 - obustronne pobocza o szerokościach po 1,0 m,
 - korona drogi 7,0 m.
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- spadki jezdni na łukach wg wyliczeń ich parametrów
- spadek poprzeczny poboczy 6%
- nachylenie skarp 1:1,5
- rowy o przekroju trapezowym z dnem o szerokości 0,4 m i skarpami o nachyleniu 1:1,5, 1:1

5. Projektowana organizacja ruchu

Lokalizację projektowanej drogi przedstawiono na planie orientacyjnym w skali 1:25000, natomiast szczegółowo drogę oraz organizację ruchu kołowego ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500. Adaptuje się istniejące oznakowanie pionowe na skrzyżowaniu w km 0+000 w postaci znaku A-7 ustawionego na projektowanej drodze i znaków A-6a ustawionych na drodze wojewódzkiej oraz na skrzyżowaniu w km 1+719,04 oznakowane na uprzywilejowanej drodze powiatowej znaki D-1 przy z tablicą T-6a.

W stosunku do stanu istniejącego przewiduje się dodatkowe oznakowanie na drodze w zakresie:

- ustawienie znaku A-7 z tabliczką T-1 na projektowanej drodze w odległości 200 m od skrzyżowania w km 0+000 jako poprzedzającego istniejący znak A-7 na tym skrzyżowaniu,
- oznakowania skrzyżowania w km 0+326,0 przez ustawienie znaków D-1 na projektowanej drodze powiatowej oraz znaku A-7 na podporządkowanej drodze gminnej. Znaki A-7 i D-1 należy uzupełnić tablicami T-6a i T-6c umieszczonymi na tym samym słupku.
- oznakowania łuków poziomych drogi w km 0+486,07, 0+601,99 znakami A-3 oraz ograniczenie prędkości na tych łukach znakami B-33. Odwołanie ograniczeń znakiem B-34 oraz przez skrzyżowanie,
- oznakowania łuku poziomego drogi w km 0+992,66, znakami A-1 i A-2 oraz ograniczenie prędkości na tym łuku znakami B-33. Odwołanie ograniczeń znakami B-34,
- uzupełnienia tablicy miejscowości Pętkowo Wielkie – znakami E-17a i E-18a,

- oznakowanie terenu zabudowanego miejscowości Pętkowo Wielkie znakami D-42 i D-43 umieszczonymi pod tablicami miejscowości na wspólnych słupkach,
- uzupełnienie istniejącego znaku D-1 tablicą T-6a oraz ustawienie znaku A-7 na projektowanej drodze na skrzyżowaniu w km 1+719,04

Ponadto należy zamontować urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci barier drogowych stalowych – N2W3 (SP06/1/33) – znak U-14a + U-1c po zewnętrznej stronie łuku w km 0+486,07. Szczegóły pokazano na załączonym planie sytuacyjnym w skali 1:500.

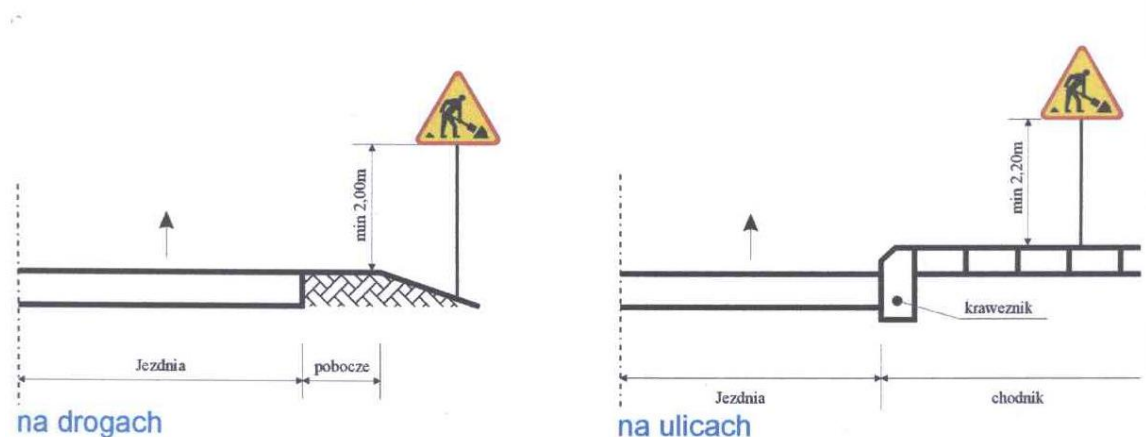
6. Warunki techniczne

6.1. Oznakowanie pionowe

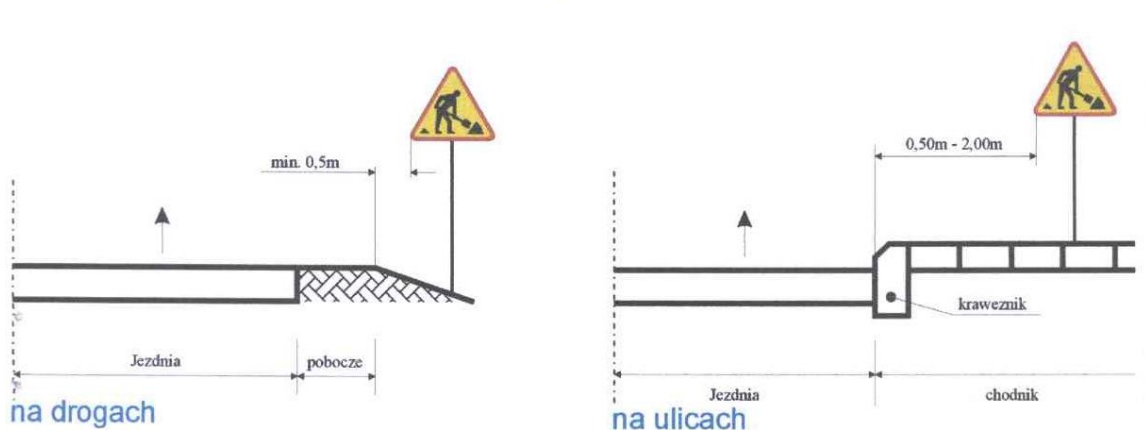
Ustawianie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki nr 1–4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”, zgodnie z którym zaprojektowano organizacji ruchu.

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica		długość podstawy wysokość (n=0,1,2)
średnie	S	900	800		600 600+150 n

Wysokosc umieszczanych znaków



Odleglosc znaków od krawedzi jezdni



Znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni. Schemat umieszczania znaków przedstawiono poniżej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić 5° w kierunku jezdni.

Wysokość umieszczania znaków;

Kategorie znaków	Wysokość umieszczania znaku [m]	
	poza obszarami zabudowanymi	w obszarach z zabudowanymi
A – ostrzegawcze B – zakazu 2) C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające 1) G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi 4)	min. 2,00 (min. 1,50) ⁶⁾	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾
E – tablice przed drogowskazowe E–1 - drogowskazy tablicowe E–1 - tablice szlaków drogowych E–14	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ min. 1,00 ⁵⁾
E – znaki szlaku drogowego E–15, E–16 - tablice kierunkowe E–13 - tablice miejscowości E–17a, E–18a drogowskazy w kształcie strzałek – małe E–4 - drogowskazy do obiektu E–7 ÷ E–12, E–19 ÷ E–22	2,00	min. 2,00 (2,20) ⁷⁾ 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały – duży	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią 2)	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu 2)	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20
1) z wyjątkiem znaków F–11 (5,00m) i F– 4a, b, c (0,50m), 2) z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni, 3) znaki E–4, E–17a, E–18a, E–19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych, 4) z wyjątkiem znaków G–1 (1,00m – na ulicach; 0,50m – na pozostałych drogach), 5) dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu, 6) dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego,		

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczania znaku powinna być dostosowana do drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min. 2,20m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

Dla zapewnienia odpowiedniej widoczności znaków, lica wszystkich znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych (folia odblaskowa typu 2).

Znaki pionowe w postaci tarczy należy wykonać na podkładzie z blachy ocynkowanej ogniowo z tylną częścią znaku zabezpieczoną powłoką proszkową. Podkład znaku wykonany w technologii podwójnie zgiętej krawędzi.

Znaki należy ustawić na słupkach ocynkowanych z rur stalowych okrągłych, bez szwu, walcowanych na gorąco o następujących parametrach:

Średnica zewnętrzna [mm]	Grubość ścianki [mm]	Masa 1 mb [kg/mb]
57,00	5,00	5,30

Opracował:

KARTA UZGODNIENÍ