

# PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

## OBIEKT BUDOWLANY / ZAMIERZENIE BUDOWLANE

NR EGZEMPLARZA

nazwa	Przebudowa drogi gminnej nr 106146B – Droga wojewódzka nr 679 – Kossaki Ostatki – Kossaki Nadbielne cz. I
nazwa odcinka drogi/dróg	skrzyżowanie DW nr 679 z drogą gminna nr 106146B
adres	gmina Rutki, powiat zambrowski

## INWESTOR / ZAMAWIAJĄCY

imię i nazwisko/ nazwa	Gmina Rutki
adres	ul. 11 Listopada 7, 18-312 Rutki

## JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA

nazwa	Daniel Czyż
adres	os. Bohaterów Monte Cassino 1/80, 18-400 Łomża tel. 799 246 105

## PROJEKTANT

### Branża drogowa

imię i nazwisko	nr uprawnień	specjalność	data opracowania	podpis
mgr inż. Daniel Czyż	PDL/0047/PWBD/22	drogowa	listopad 2022	

## SZCZEGÓŁOWY SPIS TREŚCI

NR STR.

<b>1</b>	<b>OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....</b>	<b>3</b>
1.1	PRZEDMIOT OPRACOWANIA .....	3
1.1.1	Podstawa opracowania .....	3
1.1.2	Materiały wyjściowe do projektowania .....	3
1.1.3	Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji .....	3
1.2	STAN ISTNIEJĄCY .....	3
1.2.1	Charakterystyka ogólna drogi .....	3
1.2.2	Charakterystyka szczegółowa drogi .....	3
1.2.3	Charakterystyka ruchu na drodze .....	4
1.2.4	Oznakowanie istniejące .....	4
1.3	STAN PROJEKTOWANY .....	4
1.3.1	Charakterystyka projektowanych zmian .....	4
1.3.2	Parametry projektowe .....	5
1.3.3	Zakres planowanych zmian w organizacji ruchu .....	5
1.3.3.1	Oznakowanie drogowe pionowe .....	5
1.3.3.2	Oznakowanie drogowe poziome .....	6
1.3.3.3	Urządzenia BRD .....	6
1.3.3.4	Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD .....	6
1.4	PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU .....	6
<b>2</b>	<b>OPINIE I UZGODNIENIA .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....</b>	<b>8</b>

## **1 Opis techniczny do projektu stałej organizacji ruchu**

### **1.1 Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pod nazwą:

**Przebudowa drogi gminnej nr 106146B – Droga wojewódzka nr 679 – Kossaki Ostatki – Kossaki Nadbielne cz. I.**

#### **1.1.1 Podstawa opracowania**

- Umowa z inwestorem.,
- Powiązane akty prawne, normy, wytyczne, standardy, instrukcje, katalogi oraz literatura branżowa.

#### **1.1.2 Materiały wyjściowe do projektowania**

- Dane z ewidencji dróg,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego oraz wizja lokalna,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity – Dz. U. 2021 poz. 450 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz. U. 2020 poz. 470 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie 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 (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

#### **1.1.3 Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie zambrowskim, gmina Rutki Kossaki.

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest na działkach

- nr 258 - stanowiący pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 679 relacji Łomża - Podgórze - Gać - Mężenin.
- nr 293 – pas drogowy DG nr 106146B na terenie obrębu ewidencyjnego wsi Kołomyja.

Lokalizację inwestycji przedstawiono na rys. 1 Plan orientacyjny.

### **1.2 Stan istniejący**

#### **1.2.1 Charakterystyka ogólna drogi**

Oceny istniejącego układu drogowego, nawierzchni oraz zagospodarowania terenu dokonano na podstawie wizji w terenie oraz uzyskanych materiałów wyjściowych.

Istniejąca droga gminna na projektowanym odcinku przebiega przez tereny rolnicze i leśne.

#### **1.2.2 Charakterystyka szczegółowa drogi**

Droga w stanie istniejącym jest drogą utwardzoną betonem asfaltowym o szerokości 3,5-4,0 m. Na odc. istniejącej drogi gminnej nie występują chodniki, piesi mogą poruszać się całą szerokością pasa drogowego.

Droga nie posiada ograniczeń dostępności. Droga nie posiada trasy zastępczej o kierunku równoległym dla przejęcia ruchu lokalnego.

Istniejąca droga odwadnia jest powierzchniowo przez spływ wody na przyległy teren. .

### **1.2.3 Charakterystyka ruchu na drodze**

Na wyżej wymienionym odcinku jezdni występuje ruch zróżnicowanych rodzajowo grup pojazdów. Głównie są to samochody osobowe, pojedyncze pojazdy dostawcze ciężarowe.

### **1.2.4 Oznakowanie istniejące**

Istniejące oznakowanie zainwentaryzowano pomiarami do istn. hektometrów DW.

Na projektowanym odcinku drogi występuje oznakowanie pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego U-2.

Brak oznakowania poziomego.

## **1.3 Stan projektowany**

### **1.3.1 Charakterystyka projektowanych zmian**

Celem opracowania jest określenie sposobu oznakowania projektowanej drogi gminnej nr 106146B relacji wojewódzka nr 679 – Kossaki Ostatki – Kossaki Nadbielne oraz korektę oznakowania pionowego w obrębie skrzyżowania ww. drogi z drogą wojewódzką nr 679 po zakończeniu realizacji inwestycji przez Wójta Gminy Rutki-Kossaki związanej z przebudową drogi gminnej nr 106146B.

Zakresem opracowania objęto:

- włączenie drogi gminnej nr 106146B do drogi wojewódzkiej nr 679 na odcinku od km 23+260 do km 23+280 - odcinek podlegający zatwierdzeniu przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku,
- zasadniczy przebieg drogi gminnej nr 106146B na odcinku od km 0+000 do km 0+953.

Projektowana droga gminna to droga klasy D.

W ramach inwestycji przewiduje się budowę jezdni, poboczy, poprawę systemu odwodnienia drogi. Drogę gminną projektuje się w śladzie istniejącej z korektami. Przebudowa drogi ma zapewnić poprawę warunków ruchu drogowego, poprawę komfortu poruszania się oraz estetykę miejsc przestrzeni publicznej dla mieszkańców oraz obniżenie poziomu hałasu i zapylenia.

Projekt obejmuje m.in.:

Roboty przygotowawcze:

- odtworzenie trasy i punktów wysokościowych,
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej,
- wykonanie rozbiórek lub regulacji wysokościowych istniejących nawierzchni,

Roboty drogowe:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie systemu odwodnienia drogi,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- profilowanie istniejącej nawierzchni,
- przebudowę skrzyżowań,
- wykonanie robót wykończeniowych tj., umacnianie i profilowanie poboczy,

Organizacja ruchu:

- wykonanie oznakowania pionowego wraz z konstrukcjami,

Wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

### **Jezdnia**

W ciągu drogi gminnej zaprojektowano jezdnię w przekroju 1x2 o szerokości pasa 2x2,50m. Przyjęto skrajnie pionową 4,50m oraz skrajnie poziomą 0,50 m.

Występujące skrzyżowania:

- z DW nr 677 na początku projektowanego odcinka

### **Pobocza**

W ciągu drogi zaprojektowano obustronne pobocza gruntowe o szerokości 0,5m. W rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką zaprojektowano pobocza drogi wojewódzkiej o szer. 1,5m, a drogi gminnej 0,75m. Przyjęto pochylenie poprzeczne na poboczach 8 %.

### **1.3.2 Parametry projektowe**

Droga gminna:

- Prędkość projektowa  $V_p = 30$  km/h
- Przekrój 1x2
- Szerokość jezdni 5,0 m (2x2,50m)
- Szerokość poboczy 0,5 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej daszkowe 2%
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchnię 100 kN
- Kategoria ruchu KR 1
- Kategoria ruchu dla skrzyżowania z DW KR2

### **1.3.3 Zakres planowanych zmian w organizacji ruchu**

#### **1.3.3.1 Oznakowanie drogowe pionowe**

Istniejące oznakowanie oraz sposób włączenia do drogi wojewódzkiej nie ulegnie zmianie. Projektowane zmiany dotyczyć będą znaków kierunkowych (E-2b) oraz elementów BRD (U-2) na wlocie drogi gminnej w ciągu drogi wojewódzkiej.

Z uwagi, iż dotychczasowe znaki kierunkowe E-4 „Kossaki Ost. 2” nie spełniają wymagań odnośnie odległości zostaną one przeniesione 20,0m od skrzyżowania według załączonego planu sytuacyjnego, oraz zmieniona ich treść docelowo „Kossaki Ostatki 2”.

W celu bardziej precyzyjnego zlokalizowania włączenia drogi gminnej po dokonaniu jej przebudowy, a tym samym korekcie jej przebiegu, zmianie uległa lokalizacja słupków krawędziowych U-2.

Dolne krawędzie znaków należy umieścić na wysokości 2,20m od poziomu pobocza (terenu). Lokalizację znaków należy przyjąć według rysunku 2. Plan sytuacyjny. Tarcze znaku powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5 w kierunku jezdni. Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki powinna mieć barwę szarą. Należy na niej umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku. Tarczę znaku należy wykonać z blachy ocynkowanej, a elementy mocujące – z materiałów ocynkowanych.

Wielkości tarcz zgodnie z tabelą. Należy zastosować folie II typu. Wszystkie znaki przestawiane należy wymienić na nowe.

Tab. Zestawienie oznakowania pionowego do wykonania

Lp.	Rodzaj znaku	Wielkość tarczy	Jednostka	Ilość	Słupki
1	E-4 "Kossaki Ostatki 2" w prawo	średnie	szt.	1	2
2	E-4 "Kossaki Ostatki 2" w lewo	średnie	szt.	1	2
Do przestawienia					
3	A-7 + T2 (150m)	średnie	szt.	1	1
4	A-7	średnie	szt.	1	1
Do usunięcia					
5	E-4 "Kossaki Ost. 2" w prawo	średnie	szt.	1	1
6	E-4 "Kossaki Ost. 2" w lewo	średnie	szt.	1	1

**1.3.3.2 Oznakowanie drogowe poziome**

Nie przewiduje się oznakowania poziomego.

**1.3.3.3 Urządzenia BRD**

W celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidziano do przestawienia słupki krawężnikowe U-2 – 2 szt. z wymianą na nowe.

**1.3.3.4 Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD**

Oznakowanie oraz urządzenia BRD należy wykonać, umieszczać zgodnie z:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie 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 (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

**1.4 Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu**

Przewiduje się wprowadzić projektowaną organizację ruchu po zakończeniu robót budowlanych związanych z przedmiotem inwestycji:

- zakłada się – 31.12.2026r.

Dokładny termin zostanie przekazany przez wykonawcę robót zarządcy drogi, zarządcy ruchu oraz organom opiniującym na 7 dni roboczych przed planowanym rozpoczęciem prac.

Opracował:

2 Opinie i uzgodnienia

**3 Część rysunkowa**

Rys.1.	Plan orientacyjny	1:25 000
Rys.2.	Plan sytuacyjny	1:500