

**"ROSBUD" Robert Rosiński**

ul. Stanisława Moniuszki 3  
07-202 Wyszaków  
email: [biuro@rosbud.pl](mailto:biuro@rosbud.pl)  
[www.rosbud.pl](http://www.rosbud.pl)

## STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

**Nazwa inwestycji:** **Przebudowa drogi powiatowej nr 3433W na odcinku od drogi krajowej Nr 62 do miejscowości Wielęcin**

**Adres obiektu:**

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143504\_2 WYSZKÓW - OBSZAR WIEJSKI  
OBSZAR EWIDENCYJNY: 0026 – WIEŁĘCIN  
Działki ewidencyjne nr: 694, 688, 697, gmina Somianka, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

**Inwestor:**

**POWIAT WYSZKOWSKI**  
**Aleja Róż 2**  
**07-200 Wyszaków**

**Rodzaj opracowania:** **Projekt stałej organizacji ruchu**

**Branża:**

**DROGOWA**

**Zespół projektowy:**

**Projektował:** mgr inż. Robert Rosiński .....

**Asystent:** inż. Marek Kalinowski .....

**Data opracowania:** Październik 2018

## 2. SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

<b>L.P.</b>	<b>Zawartość</b>	<b>nr</b>
<b>str.</b>		
1.	Strona tytułowa	1
2.	Spis zawartości	2
3.	Opis techniczny	
	I. Podstawa opracowania,	3
	II. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem	4
	III. Projektowana organizacja ruchu	4-5
	IV. Ustalenia końcowe	6
	V. Karta uzgodnień	7
	VI. Część rysunkowa	
	- Rys. 1.0 Plan orientacyjny usytuowania drogi w skali 1:25 000	8
	- Rys. 2.1-2.5 Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania w skali 1:500	9-13

### **3. OPIS TECHNICZNY**

#### **I. Podstawa opracowania:**

Podstawę do sporządzenia niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Powiatem Wyszowskim z Siedziba w Wyszowie, przy Al. Róż 2, a firma „ROSBUD" Robert Rosiński, ul. Stanisława Moniuszki 3, 07-202 Wyszów
- Mapa sytuacyjna
- Wizja lokalna w terenie

Akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1137 z późn. zm.)
- 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. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 września 2008r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181).
- Załączniki Nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach — załącznik do Dziennika Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r.

## **II. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem:**

### **2.1 Przedmiot opracowania:**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 3433W na odcinku od drogi krajowej Nr 62 do miejscowości Wielęcin”.

### **2.2 Lokalizacja**

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiecie wyszkowskim, gminie Somianka, i znajduje na terenie miejscowości Wielęcin.

Teren objęty opracowaniem:

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143504\_2 WYSZKÓW - OBSZAR WIEJSKI

OBSZAR EWIDENCYJNY: 0026 – WIEŁĘCIN

Działki ewidencyjne nr: 694, 688, 697, gmina Somianka, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

### **2.2.Opis stanu istniejącego**

Teren pod planowaną inwestycję stanowi istniejąca droga powiatowa nr 3433W na odcinku od drogi krajowej nr 62 do granicy powiatu wyszkowskiego.

Szerokość istniejącego pasa drogowego przebudowywanego odcinka drogi powiatowej nr 3433W wynosi około 12,00m. Odcinek ma jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennym nachyleniu podłużnym i poprzecznym. Szerokość jezdni jest równa około 5,5m. Pobocza są w większości zaniżone w stosunku do krawędzi drogi o około 5 do 8 cm, wpływają one znacznie na degradację nawierzchni jezdni. Na całej długości jezdni poprzez ubytki pobocza krawędź drogi jest zdeformowana co wpływa negatywnie na poziom bezpieczeństwa i wymaga od użytkowników bardzo uważnej i zachowawczej jazdy. Ubytki w poboczu wpływają na nieodpowiedni spływ wód opadowych, co przyczynia się do widocznych zaniżeń drogi i wymywania niebezpiecznych wyrobisk, które podmywają koronę drogi, wpływają na nasiąkanie korpusu i znaczne osłabienie wytrzymałości istniejącej konstrukcji. Efektem zmniejszenia nośności są liczne spękania jezdni (siatkowe, podłużne i poprzeczne). Droga posiada odwodnienie powierzchniowe, wody opadowe są odprowadzane na większości opracowywanego odcinka poprzez spływ wód z nawierzchni do istniejących rowów przydrożnych, miejscowo na tereny przyległe.

## 2.3 Projektowane zagospodarowanie terenu

Przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 3433W na odcinku od drogi krajowej nr 62 do granicy powiatu wyszkowskiego, polegać będzie na przywróceniu nośności jezdni na całym opracowywanym odcinku drogi. Budowie chodników na terenie zabudowy mieszkaniowej, budowie zjazdów indywidualnych do posesji, zjazdów publicznych jak i zjazdów na pola uprawne oraz odtworzeniu systemu odwadniającego główny korpus drogi.

W celu dostosowania parametrów drogi do aktualnych potrzeb i obowiązujących wymagań technicznych dla całego odcinka zaprojektowano:

klasyfikacja drogi – droga powiatowa „Z”

- prędkość projektowa – 50 km/h,
- szerokość jezdni: 6,0m
- spadek poprzeczny jezdni: - jednostronny 2% w km od 1+160,00 do 1+315,00
  - dwustronny 2% w km od 0+000,00 do 1+160,00
  - dwustronny 2% w km od 1+315,00 do 2+388.00
- szerokość poboczy: 1,0m z spadkiem zewnętrznym 8%,
- szerokość chodnika: 2,0m ze spadkiem w kierunku jezdni 2%,
- długość łączna projektowanego odcinka – km 2+388.00
- konstrukcja na obciążenie ruchem KR3.
- istniejące przepusty pod drogą :
  - a) km 0+501,15 z rury PEHD Ø1000mm,
  - b) km 0+799,05 z rury PEHD Ø800mm,
  - c) km 1+155,76 z rury PEHD Ø600mm,
  - d) km 1+176,71 z rury PEHD Ø800mm,
  - e) km 1+381,00 z rury PEHD Ø600mm,
  - f) km 1+895,00 z rury PEHD Ø600mm.

Poprawa parametrów nastąpi poprzez wykonanie nawierzchni jezdni drogi z betonu asfaltowego warstwa ścieralna gr. 4 cm-AC 11S, wiążąca gr. 5 cm - AC 16W, następnie zabezpieczenie przeciwspekaniowe w postaci siatki z włókien szklanych o wytrzymałości 120/120(kN/m) oraz warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 22W śr. gr. 4 cm. Odcinki dolnej warstwy

konstrukcji wybiegające poza istniejącą nawierzchnie zostaną wykonane z kruszywa naturalnego 0/31,5, wymieszanego z cementem (klasa mieszanki C3/4), gr warstwy 20 cm. Pobocza projektowanej drogi o szerokości 1,0m zostaną wykonane z mieszanki kruszywa łamanego i naturalnego w proporcjach 50/50 o gr. 15cm.

Odcinek chodnika znajduje się w km od 1+150,00 do km 1+315,00 i ma szerokość 2,0m i wykonany będzie z kostki betonowej o gr. 8cm na podsypce piaskowo-cementowej 1:4, gr. 4cm oraz podbudowie z kruszywa łamanego fr.0/31,5mm gr. 10cm.

Zjazdy indywidualnie obramowano opornikiem betonowym na ławie betonowej 12x25 na ławie betonowej z oporem (beton klasy C-12/15), a nawierzchnie wykonano z kostki betonowej o gr. 8 cm, natomiast zjazdy na pola uprawne zaprojektowano z kruszywa łamanego o gr. 20 cm. Szerokość jezdni zjazdów indywidualnych na odcinku objętym opracowaniem jest zmienna i dostosowana do istniejących szerokości bram wjazdowych. Spadek poprzeczny zjazdów zgodny z pochyleniem podłużnym drogi do której przylega zjazd.

Zjazdy na pola uprawne zostaną wykonane z kruszywa łamanego fr.0/31,5mm gr. 20cm o szerokości jezdni zjazdu 5m. Projektowane przepusty pod zjazdami będą wykonane z rur PEHD Ø400mm.

### **III. Projektowana Organizacja ruchu:**

Projekt stałej organizacji ruchu wykonuje się w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz usprawnienia komunikacji mieszkańcom jak i uczestnikom ruchu drogowego. Ciąg komunikacyjny oznakowano znakami pionowymi (tabela1), poziomymi (tabela2) oraz urządzeniami bezpieczeństwa.

Na przebudowywanym odcinku drogi powiatowej 3433W w odległości ok. 150 m od skrzyżowania z drogą krajową nr 62 ustawiono znak ostrzegawczy A-7 (ustęp pierwszeństwa) wraz z tabliczką wskazującą odległość do skrzyżowania = 150m. W ciągu drogi powiatowej w miejscach istniejących przepustów pod koroną drogi zastosowano oznakowanie skrajni poziomej w postaci urządzeń bezpieczeństwa – tablic U-9a i U-9b po 2 szt. po obydwu stronach przepustu.

W rejonie pierwszych zabudowań miejscowości Wielęcín, z obydwu stron zaprojektowano tablice początek/ koniec miejscowości (WIEŁĘCÍN) wraz ze znakami informacyjnymi terenu zabudowanego D-42/ D-43.

Skrzyżowania w miejscowości Wielęcin oznakowano następująco: na drodze powiatowej po obydwu stronach skrzyżowania ustawiono znak informacyjny D-1 (droga z pierwszeństwem), natomiast na drodze gminnej ustawiono znak ostrzegawczy A-7. Pomiędzy skrzyżowaniami zaprojektowano 2 przejścia dla pieszych i oznakowano je następująco: po obydwu stronach ustawiono znak informacyjny pionowy D-6 oraz oznakowanie poziome w postaci znaków: P-10 (przejście dla pieszych – „zebra”), P-14 z obydwu stron (linia warunkowego zatrzymania z prostokątów). Na drodze gminnej zastosowano oznakowanie poziome w postaci znaku P-13 (linia warunkowego zatrzymania z trójkątów). Ok. 150 m od końca opracowania ustawiono pionowy znak ostrzegawczy A-12a (zawężenie jezdni z obydwu stron) w związku z obustronnym zawężeniem jezdni z 6,0m na 5,5m (istniejąca szerokość jezdni drogi powiatowej).

Oś drogi powiatowej oznakowano linia segregacyjnymi: od skrzyżowania z drogą krajową nr 62, za istniejącą linią P-4 (podwójna ciągła) zastosowano linię P-6 (ostrzegawczą) na dł. 100m – podobnie przed kolejnymi zmianami rodzaju linii segregacyjnej, następnie linię pojedynczą przerywaną – długą P-1a (poza terenem zabudowanym, dopuszczalna prędkość powyżej 70km/h); w miejscach skrzyżowań P-4 o dł. 20m przed skrzyżowaniem z każdej ze stron, na wysokości skrzyżowania P-1e (pojedyncza przerywana – prowadząca krótka), pomiędzy skrzyżowaniami P-1b – pojedyncza przerywana krótka.

W celu zabezpieczenia stromej skarpy rowu przydrożnego przy projektowanym chodniku zastosowano bariery ochronne chodnikowe – U-12a, natomiast zbiornik wodny znajdujący się w pobliżu pasa drogowego drogi powiatowej odseparowano i zabezpieczono za pomocą barier ochronnych (SP-05/2) N2 W4 A o rozstawie słupków co 2 m.

Przystanki autobusowe z peronem przy jezdni oznakowano znakami pionowymi D-15 oraz oznakowaniem poziomym w postaci linii P-17 (linia przystankowa dł. 30 mb).

Wszystkie szczegóły lokalizację znaków poziomych, wymiary i długości poszczególnych linii przedstawione są na Planie sytuacyjnym stałej organizacji ruchu rys 2.1 - 2.5.

**Oznakowanie pionowe**

Nazwa	Stan	Szt.
A-12a	Projektowane	1

T-0	Projektowane	1
A-7	Projektowane	3
D-6	Projektowane	4
D-15	Projektowane	2
D-1	Projektowane	4
D-43	Projektowane	2
E-18a	Projektowane	2
D-42	Projektowane	2
E-17a	Projektowane	2
D-15	Projektowane	4

Razem szt.= 27

#### Konstrukcje wsporcze

Nazwa	Szt.
Słupiek	23
Podwójny słupiek	4

#### Oznakowanie poziome

Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-1a	Projektowane	1830.8337	73.24
P-6	Projektowane	378.3562	30.27
P-4	Projektowane	78.0979	18.74
P-1e	Projektowane	35.6767	4.28
P-1b	Projektowane	59.3912	2.38
P-14	Projektowane	12.0170	4.51
P-10	Projektowane	12.0180	24.00
P-13	Projektowane	12.4624	3.27
P-17	Projektowane	60.0000	9.12

Łącznie pow. malowania [m2]= 169.81

#### Urządzenia bezpieczeństwa

Nazwa	Stan	Dł./Szt.
U-12a	Projektowane	20.00
U-14a	Projektowane	30.00
U-9a	Projektowane	8.00
U-9b	Projektowane	8.00

### 3.1 Termin wprowadzenia

Przewidywany termin wprowadzenia zmiany stałej organizacji ruchu przewiduje się po zakończeniu robót drogowych związanych z inwestycją pn. „**Przebudowa drogi powiatowej nr 3433W na odcinku od drogi krajowej Nr 62 do miejscowości Wielęcin**”. Wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się na **październik 2020**.



## **V. Ustalenia końcowe.**

1. Oznakowanie pionowe należy wykonać stosując wyłącznie tarcze znaków z blachy ocynkowanej grubość min. 1,5mm z podwójnie zagiętą lub pojedynczo wywiniętą krawędzią na głębokość 15-25mm ( mierzona na zewnątrz znaku ) na całym obwodzie, z profilami usztywniająco - montażowymi, pokryte folią odblaskową typu 1 z włączeniem znaku A-7, który musi być wykonany z folii odblaskowej typu 2.

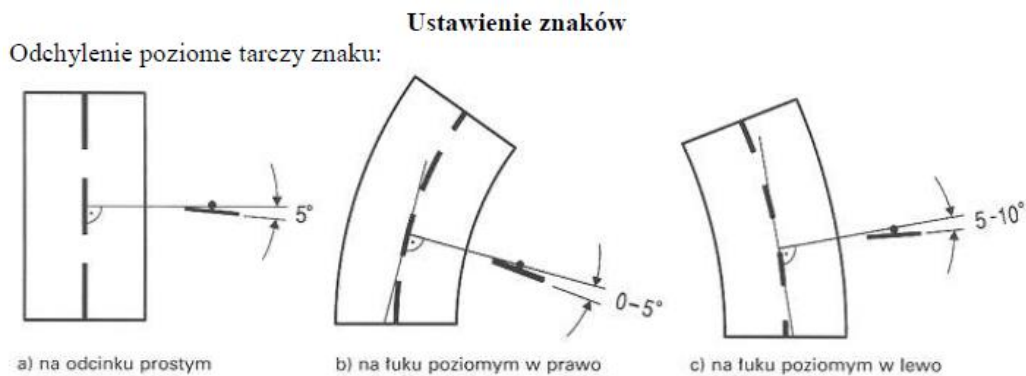
2. Wielkość znaków:

Projektowane znaki grupie wielkości znaki „średnie”

3. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z niniejszym projektem oraz zasadami lokalizacji znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (wymiary, wysokość umieszczenia znaków, kat ustawienia itp.) określonymi w Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczenia na drogach- załącznik do Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r

Sposób oznakowania drogi po przebudowie wraz z lokalizacją projektowanego oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym lokalizacji oznakowania w skali 1:1000 (rysunki od nr 2.1 do 2.7).

Tarcze znaków pionowych należy montować na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm, wielkość znaków średnia), z zachowaniem wymaganej skrajni pionowej (-min. 2.2m) i poziomej (-min. 0,5m od rzutu pionowego zewnętrznej krawędzi znaku do krawędzi jezdni), zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach.



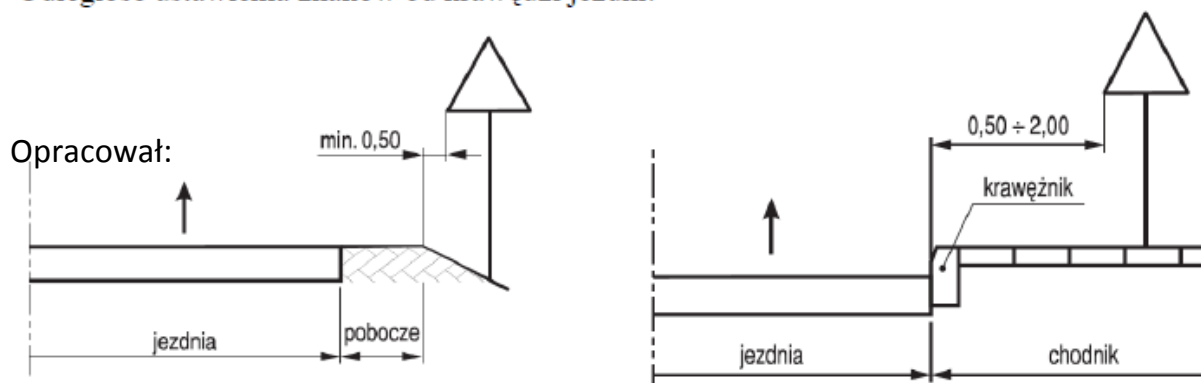
W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony w poboczu gruntowym w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni (dla najbardziej wysuniętego elementu znaku).

#### Uwagi:

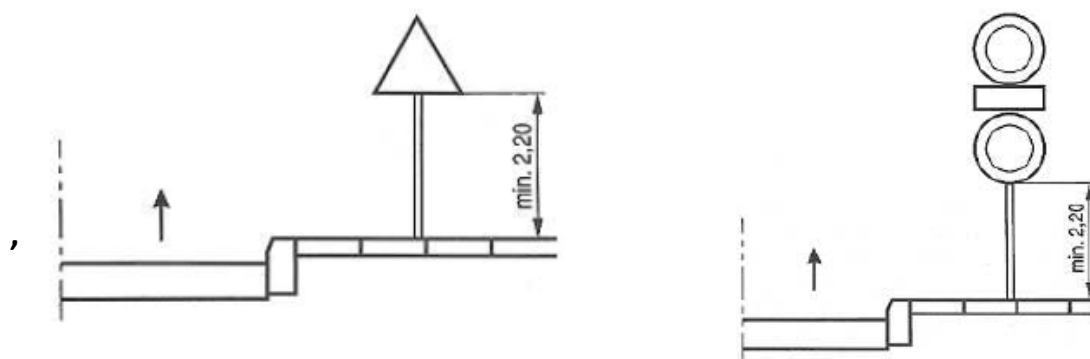
- a) lica znaków należy wykonać z folii odblaskowej II typu,
- b) nie dopuszcza się spawania słupków używanych do montażu znaków,
- c) znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa „B”,
- d) sposób kotwienia konstrukcji wsporczych znaków w podłożu powinien gwarantować ich stabilność oraz równość w pionie i w poziomie.

Szczegółowe wymagania odnośnie technologii robót zawarte w STWiOR stanowiącej odrębne opracowanie.

#### Odległość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



#### Wysokość umieszczania znaków:



## **V. KARTA UZGODNIENÍ**

Projektu stałej organizacji ruchu dla tematu:

**„Przebudowa drogi powiatowej nr 3433W na odcinku od drogi  
krajowej Nr 62 do miejscowości Wielęcin”**