eRWu-PROJEKT

ul. Polna 12
97-420 Szczerców
rafal_wlodar@wp.pl

TEL: 535 – 129 – 130 - PROJEKTOWANIE , NADZOROWANIE , KOSZTORYSOWANIE ORAZ KIEROWANIE ROBOTAMI W ZAKRESIE BUDOWNICTWA LĄDOWEGO

STRONA TYTUŁOWA **EGZ……**

STADIUM:	**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**
NAZWA , OBIEKT	Przebudowa drogi powiatowej nr 3507E Biała-Bogumiłowice-Piekary
ADRES	**DZIAŁKI ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO:** obręb Biała, dz. nr ewid. 1041, gm. Rząśnia, powiat Pajęczański obręb Gawłów, dz. nr ewid. 86, 185, 178, gm. Rząśnia, powiat Pajęczański obręb Suchowola, dz. nr ewid. 53/2, 895, gm. Rząśnia, powiat Pajęczański
BRANŻA-OPRACOWANIE:	DROGOWA,
INWESTOR: ADRES:	**Powiat Pajęczański** **UL. KOŚCIUSZKI 76, 98-330 PAJĘCZNO**

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWALANEGO – IV, XXV,

PROJEKTANT OPRACOWANIA:

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ	NR UPRAWNIEŃ	DATA	PODPIS
PROJEKTANT	**mgr inż. Rafał Włodarczyk**	**Drogowa**	**LOD/2623/PWOD/15**	**02.2022**	

SPIS TREŚCI PROJEKTU

STRONA TYTUŁOWA EGZ…… 1

SPIS TREŚCI PROJEKTU 2
OPIS PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU 3-6

Część rysunkowa i graficzna

*Projekt stałej organizacji ruchu rys. 1-2
* Plan orientacyjny

OPIS PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. Cel opracowania

Przedmiotem niniejszego oznakowania jest projekt stałej (docelowej) organizacji ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 3507E przebiegającej przez miejscowość Biała (gmina Rząśnia) - Bogumiłowice - Piekary– długość projektowanego odcinka DP km 2 +225,55.

Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa poprzez uporządkowanie i usprawnienie ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów na przedmiotowym odcinku.

2. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem,
- Przeprowadzona wizja lokalna w terenie, inwentaryzacja istniejących zjazdów, urządzeń oraz oznakowania poziomego i pionowego,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarko Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. ”Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. 2021r. poz. 450),
- 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. 2019 poz. 2311),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310),

3. Charakterystyka terenu

Przedmiotowa droga przebiega zarówno przez tereny zabudowane jak i tereny rolne, leśne, niezagospodarowane. Istniejąca jezdnia bitumiczna i chodniki w złym stanie technicznym.

Analizowany odcinek drogi posiada nawierzchnię bitumiczną o przekroju jednojezdniowym, o szerokości ok. 5,0 - 5,2 m, pobocza gruntowe, istniejące zjazdy gruntowe lub z bet. kostki. Odwodnienie do istniejących rowów z częściowym odpływem do kanalizacji deszczowej. Jezdnia jest w złym stanie technicznym.

Po przebudowie droga posiadać będzie jednolitą konstrukcje na całej długości projektowanego odcinka drogi: jezdnię z betonu asfaltowego, pobocza twarde, zjazdy, chodniki i zjazdy do przełożenia, umocnienie rowów.

4. Oznakowanie istniejące

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej przebiega przez teren zabudowany w miejscowości Biała oraz przez tereny niezabudowane, granica oznaczona jest znakami D-42 i D-43. Na terenie niezabudowanym wprowadzono ograniczenie prędkości z uwagi na niebezpieczny łuk w lewo wskazany znakiem A-2 (analogiczne oznakowanie widnieje również w przeciwnym kierunku – czyli niebezpieczny zakręt w prawo oznaczony A-1). Na drodze z pierwszeństwem zastosowano tabliczki

wskazujące rzeczywisty przebieg drogi T-6 wraz ze znakiem D-1 "droga z pierwszeństwem", ponieważ droga z pierwszeństwem nie przebiega na wprost przez skrzyżowanie.

W newralgicznych miejscach usytuowane są słupki optycznego prowadzenia U-1a w celu ułatwienia kierującym, szczególnie w porze nocnej i w trudnych warunkach atmosferycznych orientacji co do szerokości drogi, jej przebiegu w planie. W rejonie przepustu usytuowane są bariery stalowe U-14 oraz starego typu U-11a "bariera rurowa ze szczeblinami" .

Na przedmiotowym odcinku znajdują się trzy przystanki autobusowe bez zatok oznacza to, iż autobus zatrzymuje się na pasie ruchu, przy krawędzi jezdni. Z uwagi na bardzo zły stan nawierzchni usytuowane są znaki ostrzegawcze A-11 "nierówna droga" wraz z tabliczkami wskazującymi jej długość.

Lokalizacja istniejącego oznakowania pionowego pozostawionego bez zmian na rysunkach

5. Projektowana organizacja ruchu

Zgodnie z § 5 pkt. 1) ust. 2b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784) lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, dla projektów zmian stałej organizacji ruchu dopuszcza się zaznaczenie lokalizacji tylko znaków i urządzeń dla nowej organizacji ruchu.

Projekt organizacji ruchu opracowany został w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Lokalizacja znaków docelowych oznakowania pionowego i poziomego wskazana została odpowiednio na planszach rysunkowych.

Projektowane oznakowanie spełnia wymagania przepisów Rozporządzenia 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 umieszczania ich na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.).

Oznakowanie i zabezpieczenie ruchu w pasie drogowym objętym opracowaniem zapewni bezpieczne korzystanie z tej drogi wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

Istniejące oznakowanie poziome w obrębie skrzyżowania z drogą DP 3500E pozostaje bez zmian - **do odtworzenia i korekty umiejscowienia znaków**. Uzupełnione zostaje oznakowanie poziome - linia P-14 "warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów". Zmieniono lokalizację znaku B-20 "Stop", ok. 10 m od znaku D-6. Znak informacyjny D-6 "przejście dla pieszych" zaprojektowano z tłem fluorescencyjnym. Dodatkowo, zastosowano zestaw znaków D-2 "koniec drogi z pierwszeństwem" oraz znak ostrzegawczy A-7 "ustąp pierwszeństwa" i tabliczka T-1 wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego zastosowano w odległości 50 m.

Na początku projektowanego odcinka zmieniona została lokalizacja przystanku z uwagi na bliskość przejścia dla pieszych oraz skrzyżowania, od którego zgodnie z Art. 49. Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U.2021.450 t.j) zabronione jest parkowanie. Ponadto, oznakowanie przystanków zostało uzupełnione o linie P-17 długą na 30m. Zmiana lokalizacji przystanku została zaproponowana również w pobliżu budynku nr 179 w związku z budową zjazdu w istniejącej lokalizacji. Dodatkowo zaproponowano nową lokalizację przystanku autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego - przed ostrym zakrętem w lewo, oznaczonego dwustronnym znakiem pionowym D-15 oraz linią poziomą P-17 o długości 30m. Skrzyżowanie

z drogą prowadzącą do Gawłowa pozostaje bez zmian w ustanowieniu pierwszeństwa. Nastąpiło delikatne wyprofilowanie powierzchni wyłączonej P-21, linią P-7d będącej obwiednią. Skrzyżowanie z drogą prowadzącą do m. Suchowola również pozostaje bez zmian.

Z uwagi na brak dostatecznej szerokości drogi, zgodnie z zał. nr 2 Rozporządzenia 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 nie zastosowano linii segregacyjnych na całym projektowanym odcinku. Z kolei w myśl pkt. 2.2.1. cytowanego wyżej rozporządzenia na ciągu jezdni dwukierunkowych o szerokości jezdni mniejszej niż 5,80 m linii segregacyjnych nie stosuje się. Wyjątek stanowi łuk pionowy oraz tarcze skrzyżowań znajdujących sie w ciągu przebudowywanego odcinka - zastosowano linię P-4 "podwójna ciągła". Na całej długości projektowanego odcinka zastosowano linie krawędziowe wąskie - w rejonie przepustu i łuku linia ciągła P-7d, natomiast w pozostałych miejscach przerywana P-7c.

Punktowe elementy punktowe elementy odblaskowe dwustronne dwubarwne - białe i czerwone zastosowano w odległościach co 6m. Jako uzupełnienie znaków poziomych podłużnych i poprzecznych. Punktowe elementy odblaskowe umieszcza się w osi znakowanych linii. Należy dążyć, aby elementy odblaskowe umieszczane na poszczególnych liniach znajdowały się w tym samym przekroju poprzecznym drogi. Na projektowym odcinku POE zastosowano w miejscach tj. niebezpieczny łuk, w rejonie przepustów zabezpieczonych barierami oraz w miejscach, gdzie występuje linia P-4 (zakaz przejeżdżania przez linię i najeżdżania na nią), się w celu ostrzegania, prowadzenia i informowania kierujących o miejscach i odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych.

Na odcinku poza teren zabudowanym, zaprojektowano ograniczenie prędkości do 60 km/h z uwagi na możliwy ruch pieszych między miejscowościami . Kaskadowo zostaje zmniejszona prędkość do 40 km/h w rejonie ostrego zakrętu oznaczonego odpowiednio A-1 "niebezpieczny zakręt w prawo" i A-2 "niebezpieczny zakręt w lewo". Ograniczenia prędkości regulowane są znakami B-33 "ograniczenie prędkości". Odwołanie ograniczeń prędkości następuje poprzez znak D-42 "teren zabudowany". Ponadto, z uwagi na łuk pionowy terenu, zastosowano oznakowanie wskazujące wyłączenie odcinka drogi z możliwości wyprzedzania - znakami B-25 "zakaz wyprzedzania" oraz go odwołujący B-27 "koniec zakazu wyprzedzania".

Wzdłuż odcinka w rejonie skrzyżowania na terenach zabudowanych usytuowane są znaki D-1 "Droga z pierwszeństwem przejazdu", z kolei poza terenem zabudowanym zaprojektowano oznakowanie A-6b i A-6c - ostrzegające przed skrzyżowaniem z drogą podporządkowaną, występującą po prawej/lewej stronie drogi z pierwszeństwem.

W rejonie przepustów i łuków zastosowano bariery drogowe ochronne U-14a N2,W-2 , B. Są to urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowane w celu fizycznego zapobieżenia zjechaniu pojazdu z drogi w miejscach, gdzie jest to niebezpieczne, wyjechaniu pojazdu poza koronę drogi, przejechaniu pojazdu na jezdnię przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu lub niedopuszczenia do powstania kolizji pojazdu z obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni.

6. Oznakowanie pionowe docelowe

a. Istniejące oznakowanie pionowe w rejonie skrzyżowań pozostaje bez zmian - do odnowienia,

b. Drogi z pierwszeństwem oznaczono znakami A-6b/A-6c - ostrzega przed skrzyżowaniem z drogą podporządkowaną, występującą po prawej/lewej stronie drogi z pierwszeństwem, D-1 "Droga z pierwszeństwem" oraz T-6 "pierwszeństwo łamane",
c. Drogi podporządkowane utrzymano znakami A-7 "ustąp pierwszeństwa" lub B-20 "stop",
d. Zestaw znaków: D-2 "koniec drogi z pierwszeństwem" oraz znak ostrzegawczy A-7 "ustąp pierwszeństwa" i tabliczka T-1 wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego zastosowano w odległości 50 m.
e. Przystanki komunikacji zbiorowej utrzymano oznakowanie dwustronnymi znakami D-15,
f. Utrzymano znaki A-1 i A-2 lecz w zmienionej lokalizacji,
g. Na przedmiotowym odcinku drogi zastosowano ograniczenia prędkości znakami B-33,
h. Zastosowano oznakowanie zabraniające wyprzedzanie oraz jego odwołanie, tj. B-25 i B-27.
i. Na przepustach zastosowano bariery U-14-a N2, W-2 ,B ,
j. Dla ułatwienia poruszania się uczestników ruchu zmieniono lokalizację tablicy drogowskazowej E-4 "drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości podający do niej odległość", tj. "Gawłów 1" - przewidziana do umieszczenia naprzeciw południowego wlotu skrzyżowania,
k. Projektowane oznakowanie pionowe pokazano w części graficznej opracowania,

Oznakowanie robót, usytuowanie znaków i ich stan techniczny będzie odpowiadać wymaganiom technicznym przedstawionych 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 (Dz. U. 2019 poz. 2311).

Słupki do znaków zaprojektowano jako ocynkowane z kotwą mocującą. Słupki znaków lokalizowane są poza ciągiem pieszych, w przypadku braku możliwości zachowania skrajni poziomej należy zastosować wysięgniki (słupki gięte - profilowane). Wszystkie znaki i urządzenia BRD zostaną użyte jako nowe, wyjątek stanowi zestaw przystankowy z uwagi na zmianę lokalizacji przystanku.

7. Oznakowanie poziome docelowe

a. Na oznakowanie poziome osiowe składają się linie P-4, P-1e,
b. Na linie krawędziowe wąskie składające się linii P-7c oraz P-7d w ciągu drogi,
c. Zaprojektowano punktowe elementy odblaskowe (PEO) szklane hartowane wklejane w materiał nawierzchniowy w wiercone otwory za pomocą klejów wysokiej wytrzymałości. Nie dopuszcza się odbłyśników plastikowych. Punktowe elementy odblaskowe umieszcza się w osi znakowanych linii,
d. Zastosowano oznakowanie przystanków liniami P-17,
e. Zmodyfikowano powierzchnię wyłączoną z ruchu P-21 wraz z obwiednią P-7b,
f. Projektowane oznakowanie poziome pokazano w części graficznej opracowania.

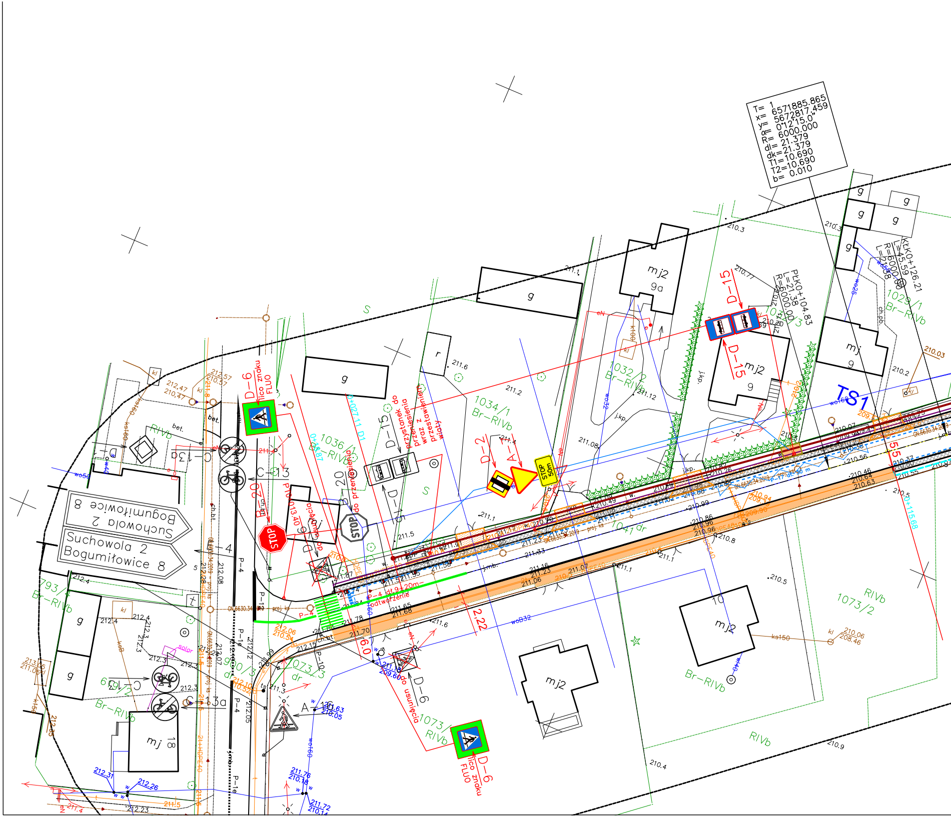
Znakowanie poziome dróg ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze oraz usprawnienie ruchu pojazdów i ułatwienie korzystania

z drogi. Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Badania jakości materiałów do oznakowania poziomego określa odpowiednia norma. Oznakowanie poziome należy dowiązać do istniejącej stałej organizacji ruchu znajdującej się poza zakresem opracowania.

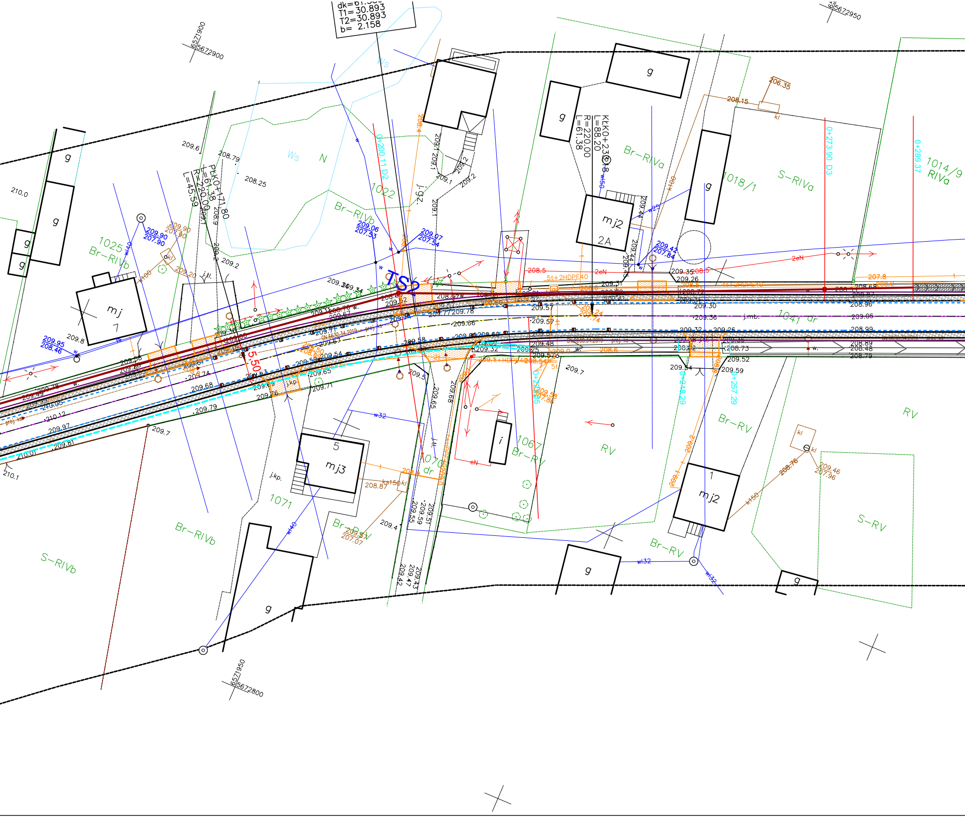
8. Wymagania

a. Do oznakowani robót należy stosować wyłącznie znaki drogowe odblaskowe. Wielkość znaków zaprojektowano jako średnie dla dróg powiatowych natomiast małe dla dróg gminnych i wewnętrznych,
b. Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe strukturalne.
c. Tarcze znaków z folią odblaskową II generacji.

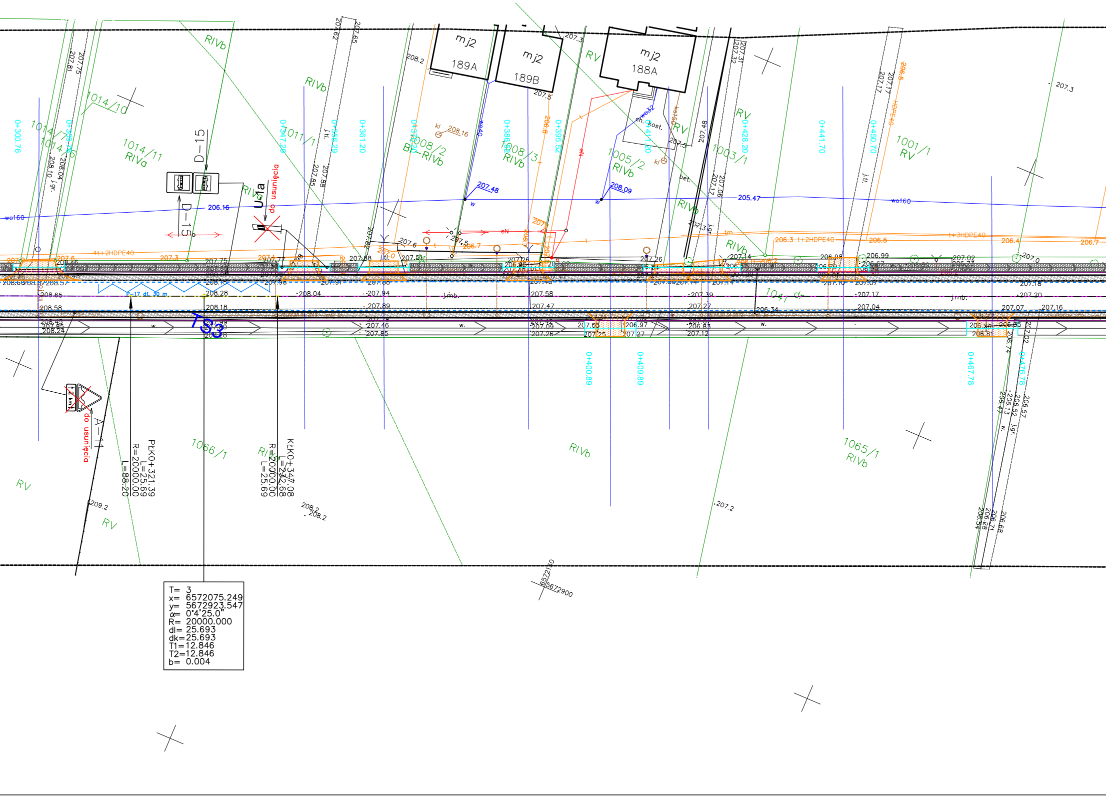
9. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu grudzień 2023r.



T= 1
x= 6571885.865
y= 5672817.459
α= 0°12'15.0"
R= 6000.000
dl= 21.379
dk=21.379
T1=10.690
T2=10.690
b= 0.010
TS1
PŁK0+104.83
L=21.38
R=6000.00
KŁK0+126.21
L=45.59
R=6000.00
L=21.38
D-15
D-6
lico znaku
FLUO
D-2
A-7
STOP
50m
do przeniesienia
do usunięcia
przystanek do przesunięcia
wraz z przestawieniem wiaty
0+027.11 D1
0+115.68
P-10
C-13
C-13a
D-1
P-4
P-1
P-1e
A-16
odtworzenie
dł.9÷20m
Suchowola 2
Bogumiłowice 8
1034/1
Br-RIVb
1036/1
Br-RIVb
1032/2
Br-RIVb
1029/1
Br-RIVb
1073/2
RIVb
1073/3
dr
1073/1
RIVb
1041
dr
900/3
dr
793/4
Br-RIVb
690/2
Br-RIVb
mj2
9a
mj2
9
mj
9
mj
18
mj2
10
mj2
g
r
S
2.22
6.0
5.5

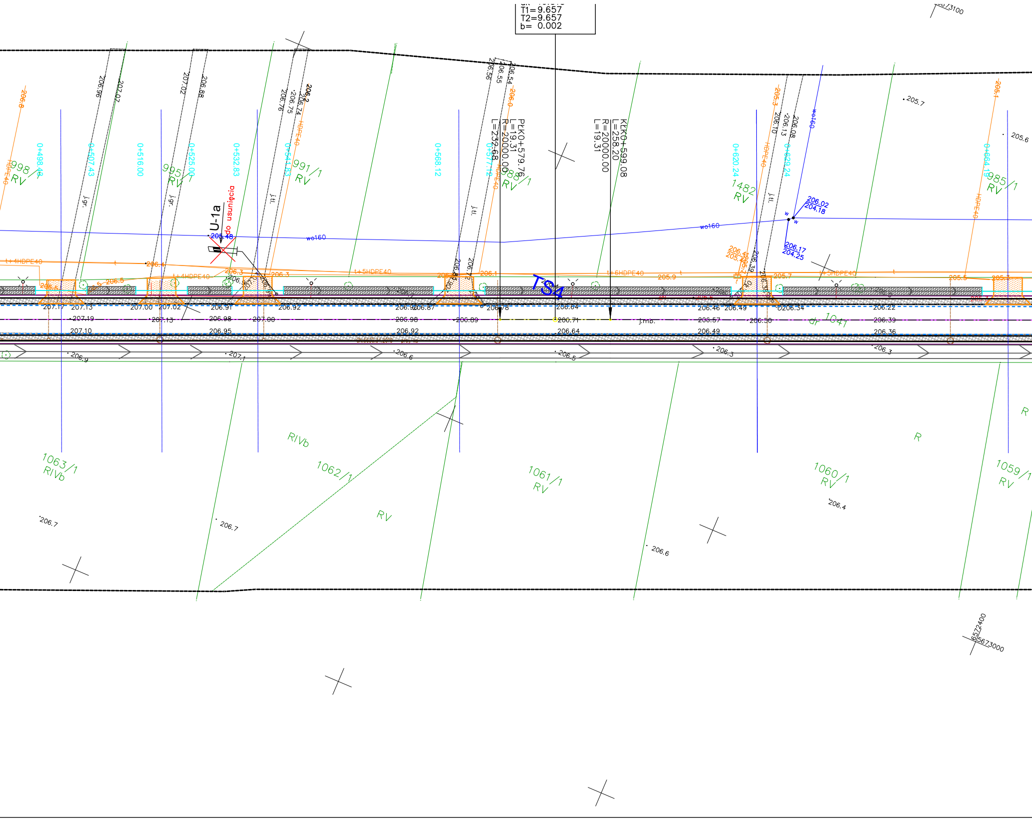


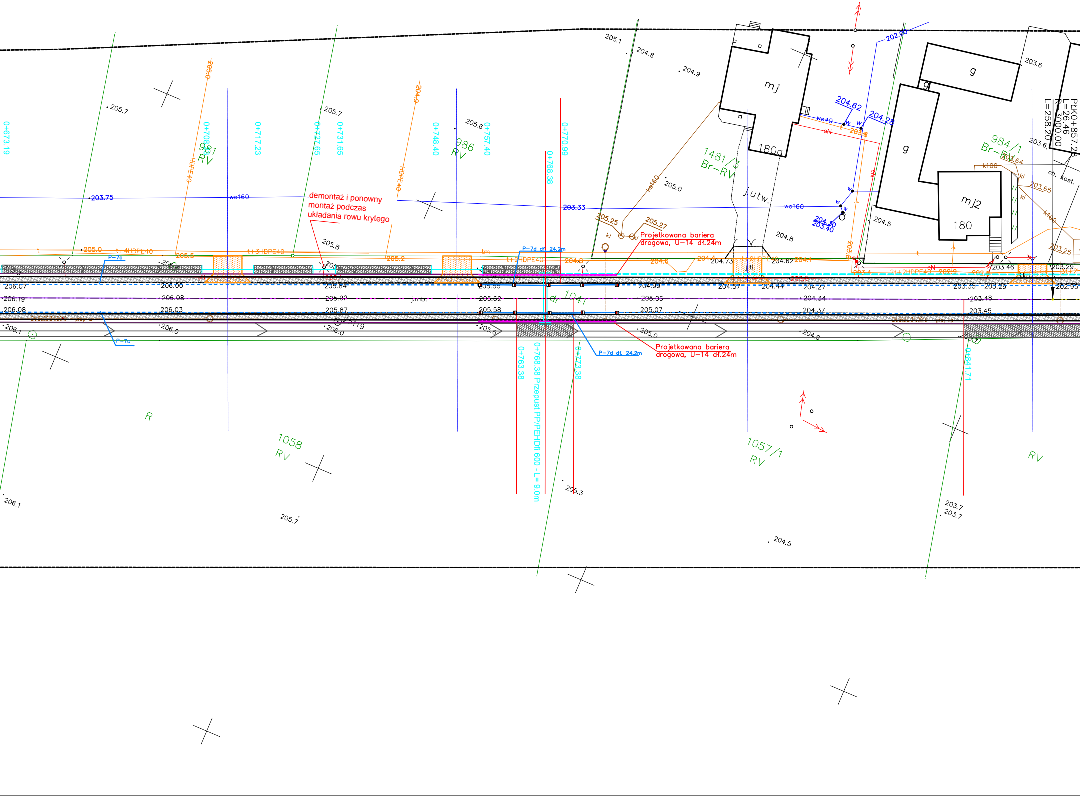
T1=30.893
T2=30.893
b= 2.158
6571900
5672900
6571950
5672800
5672950
PtK0+171.80
L=61.38
R=220.00
L=45.59
KtK0+233.18
L=88.20
R=220.00
L=61.38
0+200.11 D2
0+273.90 D3
0+289.37
0+248.29
0+257.29
TS2
5.50
1025
Br-RIVb
1022
Br-RIVb
Ws
N
Br-RIVa
1018/1
S-RIVa
1014/9
RIVa
1041
dr
1067
Br-RV
RV
1070
dr
1071
Br-RIVb
S-RIVb
Br-RV
S-RV
mj
7
mj2
2A
mj3
5
mj2
1
g
i
j.kp.
j.tł.
j.mb.
5t+2HDPE40
2eN
eN
w40
w32
w50
w25
w132
k100
k150
kl
ks150
206.35
208.15
209.6
208.79
208.25
210.0
209.90
207.90
209.06
207.53
209.07
207.54
209.42
207.84
209.95
208.46
209.8
209.2
208.5
209.35
209.26
209.30
209.36
209.57
209.66
209.78
209.32
209.25
209.48
209.52
209.54
209.59
209.65
209.68
209.71
209.76
209.79
209.81
209.97
210.01
210.1
210.12
209.7
209.5
209.4
208.87
208.96
208.99
208.89
208.48
208.73
208.79
209.06
207.8
209.46
207.96
208.76
209.43
209.47
209.42
209.51
209.55



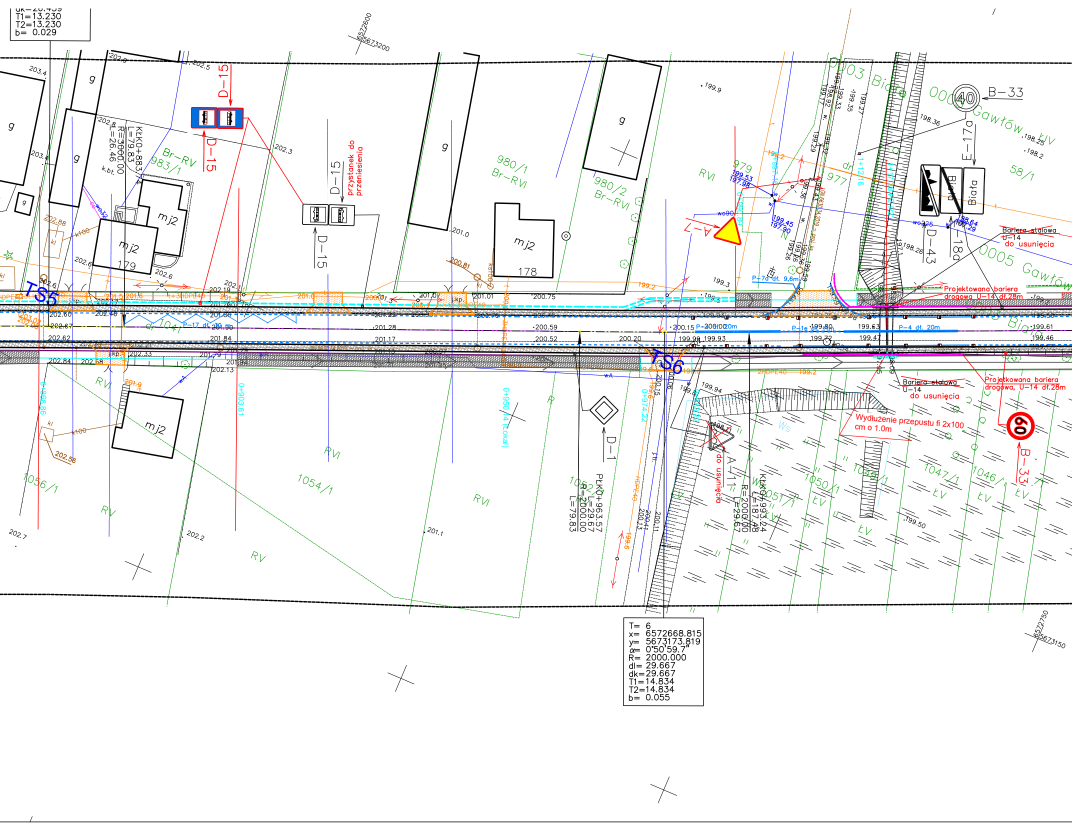
mj2
189A
mj2
189B
mj2
188A
1014/10
1014/11
RIVa
1014/12
1011/1
1008/2
B-RIVb
1008/3
RIVb
1005/2
RIVb
1003/1
1001/1
RV
RIVb
RV
1041 dr
1066/1
1065/1
RIVb
RV
D-15
D-15
U-1a
do usunięcia
A-11
do usunięcia
T-3
wo160
206.16
205.47
4t+2HDPE40
t+2HDPE40
t+3HDPE40
P-17 dł. 30 m.
j.mb.
0+300.76
0+347.28
0+356.29
0+361.20
0+386.92
0+395.52
0+428.20
0+441.70
0+450.70
0+400.89
0+409.89
0+467.78
0+476.78
PŁK0+321.39
L=25.69
R=20000.00
L=88.20
KŁK0+347.08
L=232.68
R=20000.00
L=25.69
6572150
5672900

T= 3
x= 6572075.249
y= 5672923.547
α= 0°4'25.0"
R= 20000.000
dl= 25.693
dk=25.693
T1=12.846
T2=12.846
b= 0.004


T1=9.657
T2=9.657
b= 0.002
PŁK0+579.76
L=19.31
R=20000.00
L=232.68
KŁK0+599.08
L=258.20
R=20000.00
L=19.31
U-1a
do usunięcia
TS4
0+498.43
0+507.43
0+516.00
0+525.00
0+532.83
0+541.83
0+568.12
0+577.12
0+620.24
0+629.24
0+664.19
998/1
RV
995/1
RV
991/1
RV
988/1
RV
1482
RV
985/1
RV
1063/1
RIVb
RIVb
1062/1
RV
1061/1
RV
1060/1
RV
1059/1
RV
R
R
dr 1041
wo160
wo160
wo160
t+4HDPE40
t+4HDPE40
t+5HDPE40
t+6HDPE40
t+5HDPE40
HDPE40
205.48
206.02
204.18
206.17
204.25
207.17
207.13
207.00
207.02
206.91
206.92
206.92
206.87
206.64
206.46
206.49
206.34
206.22
207.19
207.13
206.98
207.00
206.98
206.89
200.71
j.mb.
206.57
206.50
206.39
207.10
206.95
206.92
206.64
206.49
206.36
206.9
207.1
206.6
206.5
206.3
206.3
206.7
206.7
206.6
206.4
205.7
205.6
5673100
6572400
5673000

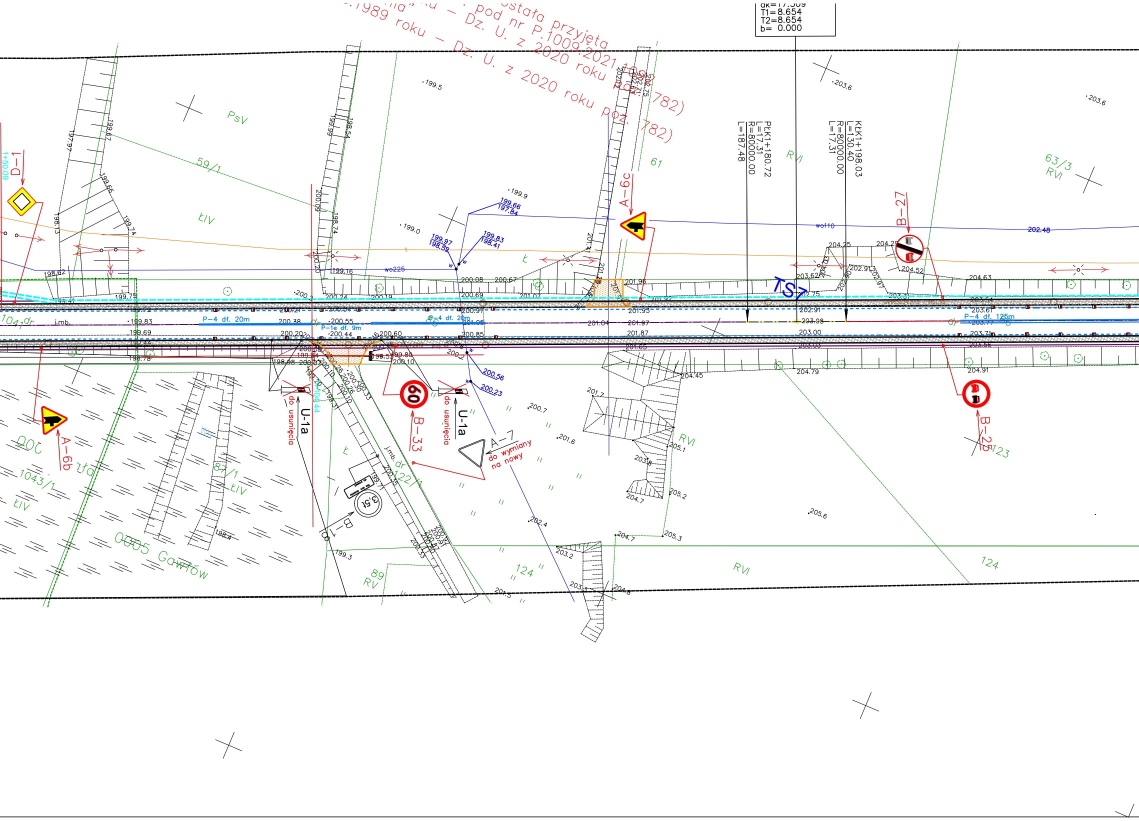


demontaż i ponowny montaż podczas układania rowu krytego
Projektowana bariera drogowa, U–14 dł.24m
Projektowana bariera drogowa, U–14 dł.24m
0+768.38 Przepust PP/PEHDfi 600 - L=9.0m
P–7d dł. 24.2m
P–7d dł. 24.2m
P–7c
P–7c
0+673.19
0+708.81
0+717.23
0+727.65
0+731.65
0+748.40
0+757.40
0+763.38
0+768.38
0+770.99
0+773.38
0+841.71
PŁK0+857.28
L=26.46
R=3000.00
L=258.20
981 RV
986 RV
1058 RV
1057/1 RV
1481/3 Br–RV
984/1 Br–RV
1041
R
RV
mj
mj2
g
g
180g
180
j.utw.
ch. kost.
wo160
wo160
wo160
wo40
k100
k160
ks160
t+4HDPE40
t+3HDPE40
t+2HDPE40
2t+2HDPE40
HDPE40
HDPE40
eN
eN
j.mb.
203.75
203.33
204.62
204.28
202.90
204.30
203.40
205.25
205.27
206.07
206.19
206.08
206.00
206.08
206.03
205.84
205.92
205.87
205.55
205.62
205.58
204.99
205.06
205.07
204.57
204.44
204.27
204.34
204.37
203.35
203.29
203.48
203.45
203.46
203.29
202.95
204.73
204.62
205.0
205.5
205.2
204.8
204.6
203.8
205.1
204.8
204.9
205.7
205.7
205.6
205.8
205.0
204.8
204.5
203.6
203.6
203.64
203.65
203.25
206.1
206.0
206.0
205.6
205.0
204.6
205.3
205.7
204.5
203.7
203.7
206.1

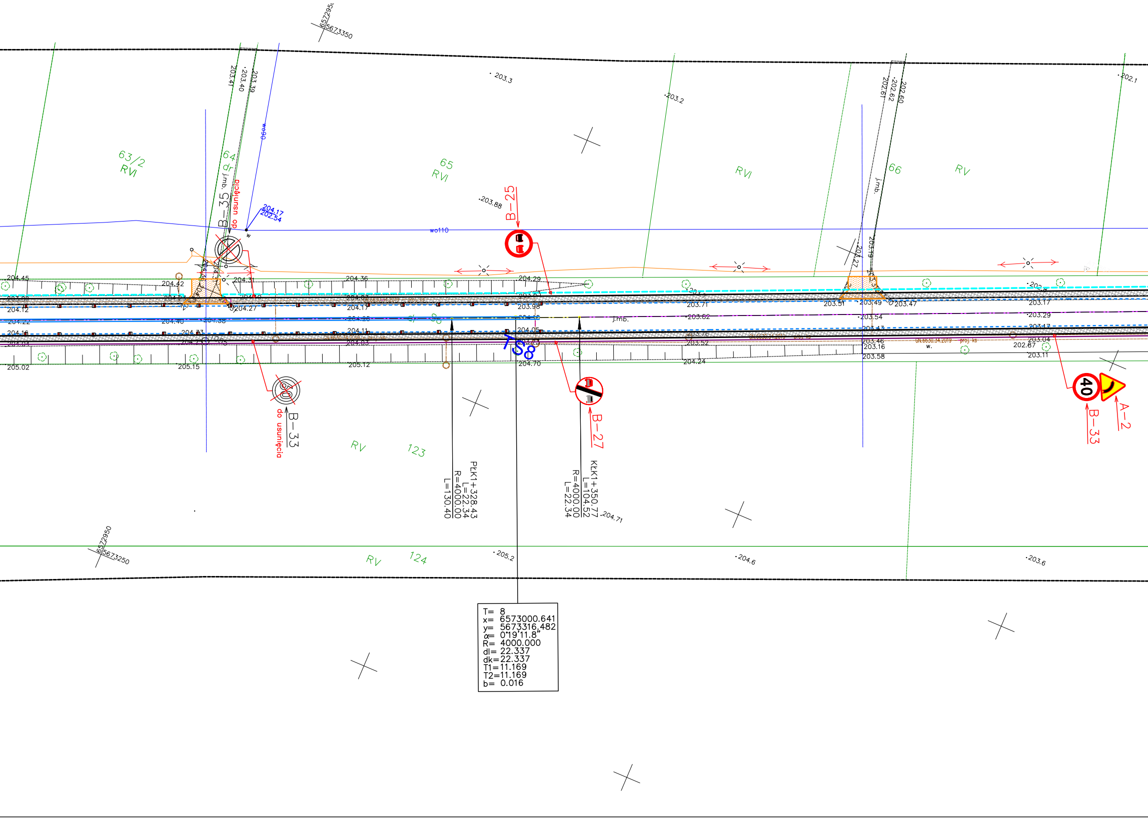


dk=26.459
T1=13.230
T2=13.230
b= 0.029
6572600
5673200
D-15
D-15
D-15
D-15
przystanek do przeniesienia
KLK0+883.17
R=3000.00
L=26.46
k.bt.
Br-RV
983/1
980/1
Br-RVI
980/2
Br-RVI
RVI
979
977
0003 Biała
000 Gawłów
B-33
40
E-17a
Biała
Biała
58/1
D-43
T-18a
A-7
Bariera stalowa U-14 do usunięcia
0005 Gawłów
Projektowana bariera drogowa, U-14 dł.28m
TS5
TS6
mj2
179
178
g
P-17 dł. 20,0m
P-7d dł. 9,6m
P-4 dł. 20m
0+868.86
0+903.61
0+950.14 (Lokal)
0+974.22
D-1
PLK0+963.57
L=29.67
R=2000.00
L=79.83
KLK0+993.24
L=187.48
R=2000.00
L=29.67
A-11
do usunięcia
Wydłużenie przepustu fi 2x100 cm o 1.0m
Bariera stalowa U-14 do usunięcia
Projektowana bariera drogowa, U-14 dł.28m
60
B-33
1056/1
1054/1
1052
1051/1
1050/1
1049/1
1047/1
1046/1
RV
RVI
ŁV
Ws
6572750
5673150

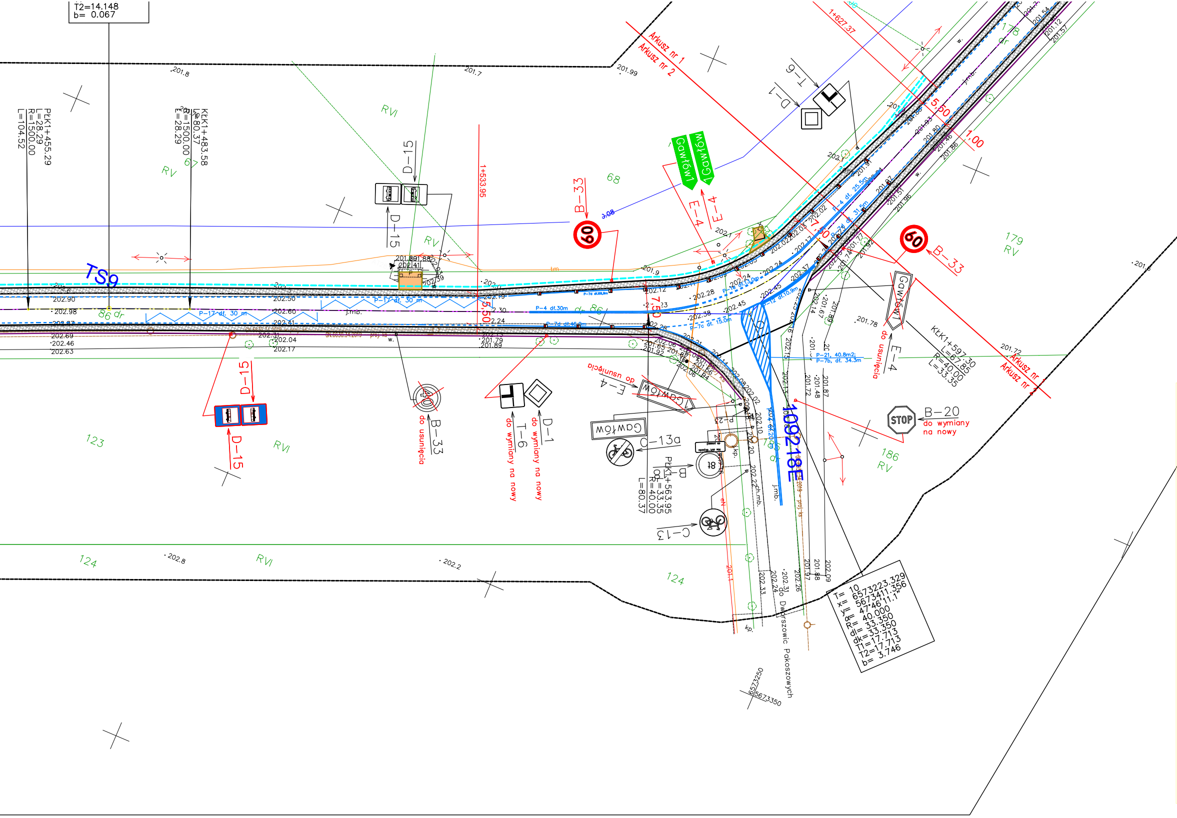
T= 6
x= 6572668.815
y= 5673173.819
α= 0°50'59.7"
R= 2000.000
dl= 29.667
dk=29.667
T1=14.834
T2=14.834
b= 0.055

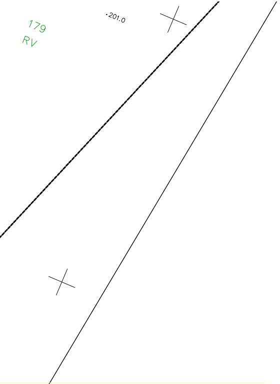


.1989 roku – Dz. U. z 2020 roku poz. 782)
pod nr P.1009.2021 ... poz. 782)
została przyjęta
dk=17.309
T1=8.654
T2=8.654
b= 0.000
PŁK1+180.72
L=17.31
R=80000.00
L=187.48
KŁK1+198.03
L=130.40
R=80000.00
L=17.31
D-1
1+50.09
A-6c
B-27
A-6b
B-33
B-25
A-7
do wymiany na nowy
U-1a
do usunięcia
B-1
3.5t
60
TS7
P-4 dł. 20m
P-1e dł. 9m
P-4 dł. 125m
wo225
wo110
j.mb.
PsV
ŁIV
RVI
RV
59/1
61
63/3
87/1
89
122/1
123
124
1043/1
0005 Gawłów
199.5
199.0
199.9
202.48
203.6
204.63
204.91
205.6



6572950
5673350
63/2
RVI
64
dr
65
RVI
RVI
66
RV
B-35
do usunięcia
B-25
B-27
B-33
A-2
B-33
do usunięcia
40
60
wo110
wo90
204.17
202.54
203.3
203.2
202.1
203.88
j.mb.
TS8
PLK1+328.43
L=22.34
R=4000.00
L=130.40
KLK1+350.77
L=104.52
R=4000.00
L=22.34
RV
123
RV
124
6572950
5673250
205.2
204.6
203.6
204.71
T= 8
x= 6573000.641
y= 5673316.482
α= 0°19'11.8"
R= 4000.000
dl= 22.337
dk=22.337
T1=11.169
T2=11.169
b= 0.016


T2=14.148
b= 0.067
PŁK1+455.29
L=28.29
R=1500.00
L=104.52
KŁK1+483.58
L=80.37
R=1500.00
L=28.29
1+533.95
1+627.37
Arkusz nr 1
Arkusz nr 2
TS9
86 dr
RV
RVI
67
68
123
124
179
RV
186
RV
D-15
D-15
D-15
D-15
B-33
60
E-4
E-4
Gawłów 1
Gawłów 1
T-6
D-1
5,50
1,00
7,50
5,50
P-17 dł. 30 m
P-17 dł. 30 m
P-4 dł.30m
P-4 dł. 25.5m
P-4 dł. 31.5m
P-12 dł.10.9m
P-21, 40.8m2;
P-7b, dł. 34.3m
P-7c dł. 15.0m
B-33
do usunięcia
T-6
do wymiany na nowy
D-1
do wymiany na nowy
E-4
do usunięcia
Gawłów 1
Gawłów
E-4
do usunięcia
Gawłów 1
C-13a
B-20
do wymiany
na nowy
STOP
PŁK1+563.95
L=80.37
R=40.00
L=33.35
KŁK1+597.30
L=67.85
R=40.00
L=33.35
C-13
10921SE
do Dwórszowic Pakoszowych
j.mb.
w.
kp.
ch.mb.
6573250
5673350
T= 10
x= 6573223.329
y= 5673411.356
α= 47°46'11.1"
R= 40.000
dl= 33.350
dk= 33.350
T1= 17.713
T2= 17.713
b= 3.746



LEGENDA

OZNACZENIA

- projektowana nawierzchnia drogi
- ▨ projektowane zjazdy
- ▨ projektowane pobocze twarde
- 🟧 chodniki i zjazdy do przełożenia (chodnik sz
- ▨ umocnienie rowów
- – – – – płaskościek
- ― drenaż
- ├─┤ rowy kryte
- ╞═╡ przepust drogowy
- ⇉ projektowane rowy

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	
eRWu-PROJEKT Rafał Włodarczyk 97-420 Szczerców ul. Polna 12	
PROJEKT:	
PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3507 E BIAŁA - BOGUMIŁOWICE - PIEKARY	
INWESTOR:	
POWIAT PAJĘCZAŃSKI Ul. Kościuszki 76, 98-330 Pajęczno	
TYTUŁ RYSUNKU:	SKALA
STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	**1:500**
FAZA PROJEKTU:	DATA
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	**10.2021**

OPRACOWAŁ:	Nr UPRAWNIEŃ:	PODPIS
PROJEKTANT: **mgr inż. Rafał Włodarczyk** branża/specjalność	**LOD/2623/PWOD/15** drogowa	

NR RYS. **1**

LEGENDA

OZNACZENIA

- projektowana nawierzchnia drogi
- projektowane zjazdy
- projektowane pobocze twarde
- chodniki i zjazdy do przełożenia (chodnik szer. 2,0m)
- umocnienie rowów
- płaskościek
- drenaż
- rowy kryte
- przepust drogowy
- projektowane rowy

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		
eRWu-PROJEKT Rafał Włodarczyk 97-420 Szczerców ul. Polna 12		
PROJEKT:		
PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3507 E BIAŁA - BOGUMIŁOWICE - PIEKARY		
INWESTOR:		
POWIAT PAJĘCZAŃSKI Ul. Kościuszki 76, 98-330 Pajęczno		
TYTUŁ RYSUNKU:		SKALA
STAŁA ORGANIZACJA RUCHU		**1:500**
FAZA PROJEKTU:		DATA
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU		**10.2021**
OPRACOWAŁ:	Nr UPRAWNIEŃ:	PODPIS
PROJEKTANT: **mgr inż. Rafał Włodarczyk** branża/specjalność	LOD/2623/PWOD/15 drogowa	
	NR RYS.	**2**

DP 3507E . obr.Biała, dz. nr ewid. 1041.

Gawłów, dz. nr ewid. 86, 185, 178. Suchowola, dz. nr ewid. 53/2, 895

STAROSTA
PAJĘCZAŃSKI

Pajęczno, dnia 19 maja 2022 r.

KD.7121.2.39.2022

eRWu-PROJEKT
Rafał Włodarczyk
ul. Polna 12
97-420 Szczerców

Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.) oraz § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 r. poz. 784) w związku z wnioskiem otrzymanym w dniu 23.03.2022 r., uwzględniając pozytywną opinię z Urzędu Gminy w Rząśni nr UGI.7221.3.2022.MB z dnia 12.04.2022 r., opinię Komisji Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu Drogowego w Pajęcznie nr 44/2022 z dnia 05.05.2022 r., opinię Powiatowego Zarządu Dróg w Pajęcznie z/s w Działoszynie nr 29/2022 z dnia 16.05.2022 r. oraz uzgodnienie Komendanta Powiatowego Policji w Pajęcznie nr PJ-Rd-5321/28/22 z dnia 05.05.2022 r., Starosta Pajęczański

z a t w i e r d z a

projekt stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 3507E Biała – Bogumiłowice – Piekary.

Lokalizacja: powiat pajęczański, gm. Rząśnia, obręb Biała: dz. nr ewid. 1041; obręb Gawłów: dz. nr ewid. 86, 185, 178; obręb Suchowola: dz. nr ewid. 53/2, 895

Termin ważności: do końca grudnia 2025 r.

Pouczenie

Jednocześnie informuję, że co najmniej 7 dni przed przewidywaną zmianą organizacji ruchu, jednostka wprowadzająca zmianę organizacji ruchu ma obowiązek zawiadomić o terminie jej wprowadzenia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz Komendanta Policji, powołując się na numer niniejszego pisma.

W przypadku niedokonania zawiadomienia w w/w terminie – projekt organizacji straci ważność (§ 12 ust. 1 i 4 ww. rozporządzenia).

Wykonawca robót odpowiada za zgodność wprowadzonej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem oraz za stan znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu ustawionych na drodze.

W razie konieczności, zastrzega się możliwość późniejszych korekt w oznakowaniu i zgłaszania uwag do wprowadzonej organizacji ruchu.

STAROSTA
Zbigniew Gajęcki

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:
1. Komenda Powiatowa Policji w Pajęcznie
2. Powiatowy Zarząd Dróg w Pajęcznie zs. w Działoszynie
3. Urząd Gminy w Rząśni