

**PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR  
152 006 B UL. KRÓTKA I NR 152005 B UL. POLNA WE WSI  
ZAWADY**

na odcinku: Trasa 1: ul. Polna km rob. 0+000 - 0+106,03  
Trasa 2: ul. Krótka i ul. Polna km rob. 0+000 - 0+191,34  
Trasa 3: ul. Polna km rob. 0+000 - 0+098,35  
odcinek o łącznej długości 395,72 m.

**PROJEKT  
STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

<b>Obiekt:</b>	droga gminna Nr 152006B i Nr 152005B
<b>Adres:</b>	Zawady, ul. Krótka i ul. Polna - Gmina Łomża, powiat Łomżyński
<b>Inwestor:</b>	Wójt Gminy Łomża, ul. M. Skłodowskiej-Curie 1a, 18-400 Łomża

BRANŻA	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
Drogowa; autor	mgr inż. Adam Łazarski	UAN 7342-38/92 PDL/BD/1800/01	

## **SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA**

### I. KARTA UZGODNIEŃ

### II. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Opis przyjętych rozwiązań.
  - 4.1. Rozwiązania sytuacyjne.
  - 4.2. Projektowana organizacja ruchu.
5. Uwagi końcowe.

### III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

### IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 50000 |
| 2. Plan sytuacyjny   | skala 1 : 500   |

**I. KARTA UZGODNIENÍ**

do projektu stałej organizacji ruchu  
na drodze gminnej Nr 152 006 B ul. Krótka i Nr 152005 B ul. Polna  
we wsi Zawady

Lp.	Instytucja
1.	Wójt Gminy Łomża
2.	Komenda Miejska Policji w Łomży
3.	Starosta Łomżyński

## **II. OPIS TECHNICZNY**

do projektu stałej organizacji ruchu  
na drodze gminnej Nr 152 006 B ul. Krótka i Nr 152005 B ul. Polna  
we wsi Zawady

### **1. Podstawa opracowania.**

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Gminą Łomża.
- Projekt przebudowy drogi gminnej Nr 152 006 B ul. Krótka i Nr 152005 B ul. Polna we wsi Zawady
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 lipca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z 1999 r.);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr. 98 poz. 603 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z 2003 r.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U. Nr 170 poz. 1393)

### **2. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej Nr 152 006 B ul. Krótka i Nr 152005 B ul. Polna w miejscowości Zawady na odcinkach:

Trasa 1: ul. Polna, na odcinku od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1941B (km rob. 0+000) do krawędzi proj. nawierzchni drogi gminnej – ul. Krótka (km rob. 0+106,03),

Trasa 2: ul. Krótka i ul. Polna na odcinku od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1941B (km rob. 0+000) do krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi wojewódzkiej Nr 679 (km rob. 0+191,34),

Trasa 3: ul. Polna na odcinku od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi wojewódzkiej Nr 679 (km rob. 0+000) do końca zabudowy wsi Zawady (km rob. 0+098,35).

### **3. Dane techniczne projektowanej drogi**

W uzgodnieniu z inwestorem zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 lipca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z 1999 r.) przyjęto następujące parametry techniczne projektowanego odcinka drogi:

- klasa drogi – dojazdowa „D”,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- obciążenie ruchem – KR1,
- przekrój poprzeczny – szlakowy:
  - min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,
  - min. promień łuku kołowego niwelety:
    - łuk wypukły – 300 m.
    - łuk wklęsły – 300 m.
- szerokość jezdni – 5,0 m - 6,0 m,
- szerokość chodnika od 1,5 m.
- szerokość pobocza od 1,5 m.

#### 4. Opis stanu istniejącego.

Projektowane drogi w stanie istniejącym posiadają nawierzchnię żwirową (szerokość jezdni od 3 do 5 m) bez wyodrębnionych poboczy i odwodnienia, w bardzo złym stanie technicznym, z wieloma nierównościami, jedynie w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką na dojazdach nawierzchnia wykonana jest z mieszanki mineralno-bitumicznej. Na istniejącej drodze nie ma zachowanych spadków podłużnych i poprzecznych. Korona drogi wpasowana jest w przyległy teren opadający w prawą stronę.

Szerokość pasa drogowego na odcinku trasa 1 jest zmienna i waha się w granicach od 2,0 do 5,2 m, na odcinku trasa 2 również jest zmienna i wynosi od 5,20 m nawet do 26,20 m przy krawędzi pasa drogi powiatowej. Natomiast szerokość pasa drogowego na trasie 3 wynosi 3,0 m.

Wody opadowe spływają zgodnie z ukształtowaniem przyległego terenu przepływając przez nawierzchnię jezdni.

Na wszystkich odcinkach posesje zabudowane ogrodzone są ogrodzeniami trwałymi ustawionymi wzdłuż granicy pasa drogowego, jak i w pasie drogowym.

W zakresie opracowania projektowane odcinki krzyżują się z następującymi drogami:

- droga gminna Nr 152005B ul. Polna (trasa 1):
  - km 0+000 – skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 1941B (skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe),
  - km 0+109,03 – skrzyżowanie z drogą gminną Nr 152006B ul. Krótka (skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe),
- droga gminna Nr 152006B ul. Krótka i Nr 152005B ul. Polna (trasa 2):
  - km 0+000 – skrzyżowanie z drogą powiatową Nr 1941B (skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe),
  - km 0+086,43 – skrzyżowanie z drogą gminną Nr 152005B ul. Polna (skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe),
  - km 0+191,34 – skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 679 (skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe) – poza zakresem niniejszego opracowania,
- droga gminna Nr 152005B ul. Polna (trasa 3):
  - km 0+000 – skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 679 (skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe) – poza zakresem niniejszego opracowania,

##### Istniejąca organizacja ruchu:

Droga powiatowa, jako posiadająca pierwszeństwo na skrzyżowaniach z w/w drogami gminnymi oznakowana jest obustronnie znakami D-1 z tabliczkami T-6b wskazującymi układ dróg podporządkowanych. Drogi gminne: ulica Krótka i ulica Polna nie posiadają organizacji ruchu w formie oznakowania pionowego, jedynie na skrzyżowaniu z drogą powiatową ustawiono znak B-20.

Po drodze odbywa się ruch związany z dojazdem samochodów do posesji prywatnych położonych przy tej drodze oraz ruch maszyn rolniczych.

#### 5. Opis przyjętych rozwiązań

##### 5.1. Rozwiązania sytuacyjne

Drogi w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący ich przebieg. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Drogi w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący przebieg drogi. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Początek Trasy 1 (ulicy Polnej) przyjęto na krawędzi drogi powiatowej, natomiast koniec przyjęto w osi projektowanej drogi gminnej trasa 2 (ul. Krótka i ul. Polna)

W ciągu osi Trasy 1 zaprojektowano 2 załamania osi trasy (W-6 i W-7) o kątach zwrotu odpowiednio 8,8498 grada i 55,416 grada. Załamania wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach odpowiednio  $R=300,0$  i  $R=15$  m.

Skrzyżowanie projektowanej trasy 1 z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykle trójwlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=6,00$  m. Natomiast skrzyżowanie z Trasą 2 wyokrąglono łukami o promieniach  $R=6,00$  m.

Początek Trasy 2 (ulicy Krótkiej i ul. Polnej) przyjęto na krawędzi drogi powiatowej, natomiast koniec przyjęto w osi drogi wojewódzkiej.

W ciągu osi Trasy 2 zaprojektowano 5 załamania osi trasy (W-1 i W-5) o kątach zwrotu od 1,4692 grada do 30,0521 grada. Załamania wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach odpowiednio  $R=100,0$  i  $R=60,0$  m,  $R=60,0$  m,  $R=60,0$  m. Załamanie W-2 o małym koncie zwrotu pozostawiono bez wyokrąglenia łukiem.

Skrzyżowanie projektowanej trasy 2 z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykle trójwlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=8,00$  m. Natomiast skrzyżowanie z drogą wojewódzką wyokrąglono łukami o promieniach  $R=7,00$  m.

Początek Trasy 3 (ulicy Polnej) przyjęto na krawędzi drogi wojewódzkiej, natomiast koniec przyjęto w osi jezdni nawierzchni gruntowej drogi km rob. 0+098,35

W ciągu osi Trasy 3 zaprojektowano 1 załamanie osi trasy (W-8) o kącie zwrotu 18,6720 grada. Załamanie wyokrąglono łukiem kołowymi o promieniu  $R=40,0$  m.

Skrzyżowanie projektowanej trasy 3 z drogą wojewódzką zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykle czterowlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=8,00$  m.

W uzgodnieniu z inwestorem zaprojektowano następujące przekroje normalne:

- Trasa 1 - ul. Polna

km 0+000 – 0+019,95

- szerokość jezdni 5 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2 % jednostronny
- pobocze prawostronne szer. 1,5 m
- pobocze lewostronne szer. 1,5 m

km 0+019,95 – 0+045,50

- szerokość jezdni 5 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- pobocze lewostronne szer. 1,5 m

km 0+045,50 – 0+106,03

- szerokość jezdni 5,0m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m

- Trasa 2 – ul. Krótka i ul. Polna

km 0+0,000 – 0+029,93

- szerokość jezdni 5,60 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m

km 0+029,93 – 0+049,93

- szerokość jezdni 5,0 do 5,60 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny

- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m
- km 0+049,93 – 0+065,66
- szerokość jezdni 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m
- km 0+065,66 – 0+085,66
- szerokość jezdni zmienna 5,0 – 6,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% jednostronny
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m
- km 0+085,66 – 0+191,33
- szerokość jezdni 6,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni 2% (jednostronny)
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m

- Trasa 3 – ul. Polna

- km 0+000,00 – 0+010,41
- szerokość jezdni zmienna,
- spadek poprzeczny jezdni i%
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- pobocze lewostronne szer. 1,5 m
- km 0+010,14 – 0+022,14
- szerokość jezdni zmienna 6,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni 3% (jednostronny)
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m
- km 0+022,14 – 0+042,14
- szerokość jezdni 5,0m do 6,0m
- spadek poprzeczny jezdni i%
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m
- km 0+042,14 - 0+098,35
- szerokość jezdni 5,0m
- spadek poprzeczny jezdni 2% (daszkowy)
- chodnik prawostronny szer. 1,5 m
- chodnik lewostronny szer. 1,5 m

## 5.2. Projektowana organizacja ruchu

W ramach niniejszego opracowania nie zmieniono istniejącej organizacji ruchu na drodze powiatowej. (znaki D-1 z tabliczkami T-6b).

Z uwagi na brak widoczności przy wlocie z ulicy Polnej na skrzyżowanie z drogą powiatową, odcinek ul. Polnej (trasa 1) od skrzyżowania z drogą powiatową do skrzyżowania z ul. Krótką zaprojektowano jako drogę jednokierunkową z ustalonym kierunkiem ruchu od drogi powiatowej do skrzyżowania z trasą 2 (połączone ulice Krótka i Polna). Powyższe oznakowano odpowiednio znakami D-3 (na wylocie ze skrzyżowania z drogą powiatową) i B-2 (na wylocie ze skrzyżowania z drogą gminną Trasa 2). Na wlotach na to skrzyżowanie ul. Krótkiej i Polnej obustronnie ustawiono odpowiednio znaki B-21 i B-22.

Ul. Polną (trasa 1) podporządkowano do ul. Polnej i Krótkiej (trasa 2) znakiem pionowym B-20 i poziomym P-12.

Ulicę Krótką i Polną (trasa 2) podporządkowano w stosunku do drogi powiatowej znakiem pionowym B-20 ustawionym bezpośrednio przed skrzyżowaniem i poziomym P-12. W celu rozdzielania kierunków ruchu w obrębie w/w skrzyżowania zastosowano oznakowanie poziome w postaci linii P-4.

Na skrzyżowaniu ulicy Krótkiej i Polnej (trasa 2) z ul. Polną (trasa 1) pierwszeństwo nadano ulicy Krótkiej i Polnej (trasa 2). Powyższe oznakowano znakami D-1 ustawionymi obustronnie na wlotach na to skrzyżowanie (na wspólnych słupkach ze znakami B-21 i B-22).

Na długości Trasy 2 w obrębie ww skrzyżowań zaprojektowano przejścia dla pieszych. Przejścia te oznakowano znakami pionowymi D-6 i poziomymi P-10 wraz z liniami warunkowego zatrzymania P-14.

Na końcu ul. Polnej (trasa 3) w km 0+098,35 ustawiono tablice E-17a i E-18a oraz D-43 i D-42, przyjmując w tym miejscu początek i koniec zabudowy.

Organizacja ruchu na skrzyżowaniu ul. Polnej (trasa 2 i trasa 3) z drogą wojewódzką Nr 679 stanowi oddzielne opracowanie.

Lokalizację znaków pokazano na planie sytuacyjnym.

## **6. Uwagi końcowe.**

1. Do oznakowania dróg powiatowych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy średnie „S”, dróg gminnych - znaki pionowe o wymiarach z grupy małe „M”.
2. Znaki B-20 winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 2, pozostałe znaki winne mieć lico z folii odblaskowej co najmniej typu 1.
3. Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe.
4. Do ustawiania znaków należy zastosować słupki z wygiętym wspornikiem, jedynie znaki E-17a i E-18a, D-43 i D-42 należy ustawić na słupkach prostych.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 15.11.2018r.

Opracował:



### III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

na drodze gminnej Nr 152 006 B ul. Krótka i Nr 152005 B ul. Polna  
we wsi Zawady

- Znaki pionowe

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki zakazu					
1.	B-2				1
2.	B-20	1		1	3
3.	B-21				1
4.	B-22				1
Znaki informacyjne					
5.	D-1				2
6.	D-3				1
7.	D-6				4
8.	D-42				1
9.	D-43				1
Znaki kierunku i miejscowości					
10.	E-17a				1
11.	E-18a				1
RAZEM		1		1	17

- Znaki poziome

- P – 4 – 3,60 m2
- P - 10 – 20,00 m2
- P - 12 – 5,90 m2
- P - 14 – 3,75 m2

#### **IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**