

# PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1874B WE WSI SUPY

- odcinek 1 długości 527,82 m,
- odcinek 2 długości 142,68 m,
- odcinek 3 długości 83,71 m.

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Działki Nr:

- obręb wsi Supy:
  - działki istniejącego pasa drogowego: 196/1, 185, 179, 196/2, 193/1, 207, 193/1, 208/1, 197
  - części działek nie wchodzących w pas drogowy (do podziału i wyłączenia): 5, 11, 14/1, 14/2, 36/3, 22/2, 208/1, 12,
  - działki nie wchodzące w pas drogowy (wydzielone, do wyłączenia): 29/1, 29/2.

**Obiekt:** droga powiatowa Nr 1874B

**Adres:** Supy, gmina Przytuły

**Inwestor:** Gmina Przytuły,  
18-423 Przytuły, ul. Supska 10.

Opracował mgr inż. Adam Łazarski  
18-400 Łomża,  
ul. Kierzkowa 118A

UAN 7342-38/92  
PDL/BD/1800/01

26 marzec 2012r.

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

### **I. KARTA UZGODNIENÍ**

### **II. OPIS TECHNICZNY**

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot opracowania
3. Dane techniczne projektowanej drogi
4. Opis stanu istniejącego
5. Opis przyjętych rozwiązań.

### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

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

## I. KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu  
na drodze powiatowej nr 1874B we wsi Supy

| Lp. | Instytucja                      |
|-----|---------------------------------|
| 1.  | Gmina Przytuły                  |
| 2.  | Miejska Komenda Policji w Łomży |
| 4.  | Starosta Łomżyński              |

## **II. OPIS TECHNICZNY**

do projektu stałej organizacji ruchu  
na drodze powiatowej Nr 1874B we wsi Supy  
odcinek 1 długości 527,82 m,  
odcinek 2 długości 142,68 m,  
odcinek 3 długości 83,71 m.

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

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa z Gminą Przytuły
- projekt techniczny przebudowy drogi powiatowej nr 1874B we wsi Supy
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- 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. Nr 177 poz. 1729 z 2003r.)
- 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 powiatowej Nr 1874B we wsi Supy – odcinek 1 długości 527,82 m, - odcinek 2 długości 142,68 m, - odcinek 3 długości 83,71 m.

### **3. Dane techniczne projektowanego odcinka 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 – 40 km/h,
- obciążenie ruchem – KR1,
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
  - min. promień łuku kołowego w planie – 50 m,
  - min. promień łuku kołowego niwelety:
    - łuk wypukły – 600 m,
    - łuk wklęsły – 600 m.
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,

#### **4. Opis stanu istniejącego.**

Odcinek drogi gminnej objęty niniejszym opracowaniem położony jest na terenie gminy Przytuły, Powiat Łomżyński, na terenie gruntów wsi Supy. Droga na tym odcinku przebiega w terenie równinnym przez grunty użytkowane rolniczo oraz teren zabudowy w/w wsi.

Zabudowa (głównie rolnicza) występuje w bezpośrednim, obustronnym sąsiedztwie drogi.

W stanie istniejącym na terenie zabudowy wsi Supy droga posiada nawierzchnię brukową brukowo-żwirową w złym stanie technicznym, przebiegającą w poziomie przyległego terenu, szerokości zmiennej (szer. 3,2 – 6,5 m). Szerokość pasa drogowego wynosi od 6,0m do 8,0m. Nie posiada właściwych spadków podłużnych i poprzecznych oraz wykazuje liczne deformacje w przekroju poprzecznym i podłużnym. Odwodnienie korpusu drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód. Na danym odcinku drogi występują 2 przepusty przewidziane do przebudowy oraz most betonowo-kamienny do pozostawienia w stanie istniejącym.

W/w droga w zakresie objętym opracowaniem przebiega przez teren zabudowany wsi Supy. Powyższe oznakowane jest znakami odpowiednio D-42 i D-43 oraz znakami E-17a i E-18a ustawionymi na wlotach do miejscowości. Ponadto na odcinkach dróg wprowadzono ograniczenia prędkości (znaki B-33). Lokalizację znaków istniejących pokazano na planie sytuacyjnym – projekcie organizacji ruchu.

#### **5. Opis przyjętych rozwiązań.**

##### 5.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Odcinek 1:

W celu właściwego dowiązania projektowanej drogi do istniejącej nawierzchni bitumicznej początek trasy przyjęto w odległości 5,0 m przed krawędzią istniejącej nawierzchni bitumicznej (km rob. 0+000), a koniec w osi projektowanej nawierzchni drogi gminnej (km rob. 0+527,82).

Drogę 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.

Zaprojektowano 8 załamań osi trasy o kątach zwrotu od 1,3244 grad. do 93,9595 grad. Spośród tych załamań siedem wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=14 - 200$  m. Skrzyżowania projektowanej ulicy z innymi drogami publicznymi zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe trójwlotowe. Krawędź jezdni na skrzyżowaniach z drogami gminnymi w km 0+117,43 i w km 126,02 wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=6,0-15,0$  m.

Odcinek 2:

Początek trasy przyjęto w osi projektowanego odcinka 1 (km rob. 0+000), a koniec w osi projektowanej nawierzchni drogi powiatowej Nr 1834B (km rob. 0+142,68).

Drogę 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.

Drogę w planie zaprojektowano jako odcinek prosty, bez załamań osi jezdni.

Skrzyżowania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe trójwlotowe. Krawędź jezdni na skrzyżowaniach wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=7,0-15,0$  m.

Odcinek 3:

Początek trasy przyjęto w osi istniejącej nawierzchni brukowej na początku projektowanej prostej przejściowej (km rob. 0+000), a koniec w osi projektowanej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej Nr 1834B w odległości ok. 2,25 m od krawędzi tej nawierzchni (km rob. 0+069,37).

Drogę 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.

Drogę w planie zaprojektowano jako łuk kołowy o promieniu  $R=65,0$  m z prostymi przejściowymi.

Omawiane rozwiązania pokazano na planie sytuacyjnym.

Ze względu na wąski pas drogowy oraz bezpośrednio przyległą do projektowanych poboczy zabudowę (budynki i ogrodzenia posesji) w ramach niniejszego opracowania nie przewiduje się wykonania nawierzchni zjazdów na posesje. W pasie drogowym przewidziano wykonanie poboczy umocnionych pospółką lub płytami ażurowymi.

Omawiane rozwiązania oraz lokalizację zjazdów pokazano na planie sytuacyjnym

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) na całej długości odcinka drogi objętego opracowaniem zaprojektowano przekrój normalny szlakowy:

Odcinek 1:

- km 0+000 – 0+527,82

- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- spadek poprzeczny poboczy - 8%,
- spadek poprzeczny jezdni na łukach – wg tab. „Wykaz łuków poziomych i załamań trasy.”

Odcinek 2:

- km 0+000 – 0+142,68

- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- spadek poprzeczny poboczy - 8%,
- spadek poprzeczny jezdni na łukach – wg tab. „Wykaz łuków poziomych i załamań trasy.”

Odcinek 3:

- km 0+000 – 0+083,71

- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- spadek poprzeczny poboczy - 8%,
- spadek poprzeczny jezdni na łukach – wg tab. „Wykaz łuków poziomych i załamań trasy.”

## 5.2. Projektowana organizacja ruchu.

W związku z projektowaną przebudową drogi zachodzi konieczność uzupełnienia i wymiany istniejącego oznakowania pionowego. Na podstawie wizji lokalnej w terenie oceniono przydatność istniejącego oznakowania pionowego i zdecydowano na częściowe pozostawienie znaków będących w dobrym stanie technicznym. Pozostałe istniejące oznakowanie przewidziano do likwidacji bądź wymiany. Zakłada się regulację wszystkich słupków wsporczych istniejącego oznakowania pionowego przeznaczonego do pozostawienia.

Na odcinku będącym przedmiotem opracowania występują cztery skrzyżowania z drogami gminnymi oraz skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1834B Jedwabne - Supy – Radziłów.

Na skrzyżowaniach projektowanej drogi z drogami gminnymi nadano pierwszeństwo drodze powiatowej znakami **D-1** z tabliczkami **T-6a**. Drogi gminne podporządkowano znakami **A-7** lub **B-20** z tabliczkami **T-6c**. Dodatkowo w obrębie skrzyżowań na łukach W2, W3, W5 i W8 wprowadzono tablice prowadzące **U-3a**, **U-3b**, **U-3c** i **U-3d** oraz przed ww łukami wprowadzono ograniczenia prędkości do 30km/h znakami **B-33**. Na wylocie drogi gminnej (skrzyżowanie w km 0+083,90 – trasa 1) wprowadzono oznakowanie **D-4a** droga bez przejazdu.

W lokalizacji km od 0+014 do km 0+065 (Trasa 1) oraz od km 0+044 - do km 0+076 (Trasa2) po obu stronach pasa drogowego występują zabudowania gospodarcze znajdują się w skrajni drogowej, w minimalnym punkcie odległość między budynkami wynosi 5,0m. Przy budynkach ustawiono tablice **U-9a** i **U-9b** do oznaczenia ograniczeń skrajni poziomej drogi z lewej i prawej strony.

Na skrzyżowaniu dróg powiatowych 1874B oraz 1834B pierwszeństwo nadano drodze powiatowej nr 1834B (Jedwabne - Supy – Radziłów) ustawiając obustronnie przed skrzyżowaniem znaki **D-1**. Drogę powiatową nr 1874B podporządkowano znakiem **A-7**. Istniejące w rejonie skrzyżowania tablice **E-4** przeznaczono do likwidacji a w ich miejsce w celu wskazania na skrzyżowaniu kierunku do poszczególnych miejscowości wprowadzono tablice **E-2a**.

Lokalizację znaków pionowych pokazano na planie sytuacyjnym.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 15.11.2013r.

Opracował:

## ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

| Lp.                                       | Symbol znaku | Ilość (szt.) |                     |                 |      |
|---|--------------|--------------|---------------------|-----------------|------|
|   |              | Istniejące   | Do<br>przestawienia | Do<br>demontażu | Nowe |
| Znaki ostrzegawcze                        |              |              |                     |                 |      |
| 1.  | A-4          |              |                     | 1               |      |
| 2.  | A-6b         |              |                     | 1               |      |
| 3.  | A-6c         |              |                     | 1               |      |
| 4.  | A-7          |              |                     |                 | 4    |
| Znaki zakazu                              |              |              |                     |                 |      |
|   | B-20         |              |                     |                 | 1    |
| 5.  | B-33(30km/h) |              |                     |                 | 6    |
| 6.  | B-33(40km/h) |              |                     | 3               | 1    |
| Znaki informacyjne                        |              |              |                     |                 |      |
| 7.  | D-1          |              |                     |                 | 10   |
| 8.  | D-4a         |              |                     |                 | 1    |
| Znaki kierunku i miejscowości             |              |              |                     |                 |      |
| 9.  | E-2a         |              |                     |                 | 3    |
| 10.                                       | E-4          |              |                     | 3               |      |
| Tabliczki do znaków drogowych             |              |              |                     |                 |      |
| 11.                                       | T-6a         |              |                     |                 | 8    |
| 12.                                       | T-6c         |              |                     |                 | 4    |
| Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego |              |              |                     |                 |      |
| 13.                                       | U-3a         |              |                     |                 | 6    |
| 14.                                       | U-3b         |              |                     |                 | 6    |
| 15.                                       | U-3c         |              |                     |                 | 1    |
| 16.                                       | U-3d         |              |                     |                 | 1    |
| 17.                                       | U-9a         |              |                     |                 | 4    |
| 18.                                       | U-9b         |              |                     |                 | 4    |
| RAZEM                                     |              |              |                     | 9               | 60   |



### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- 1. Plan orientacyjny**
- 2. Plan sytuacyjny**

**skala 1 : 50000**  
**skala 1 : 1000**