

NAZWA I ADRES INWESTORA:

STAROSTA POWIATU ŁOSICKIEGO
ul. Narutowicza 6
08-200 Łosice

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWANIA:



Projekt
Biuro Projektów Drogowych

Szydłowski Piotr, Biuro Projektów Drogowych
"TMP PROJEKT"
ul. Krzyżówki 3 lok. U3, 03-193 Warszawa
email: biuro@tmpprojekt.pl
tel. 506-426-712

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:

Przebudowa drogi powiatowej nr 2062W
ul. 1000-lecia Państwa Polskiego w mieście Łosice
wraz z budową kanalizacji deszczowej

ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:

woj. mazowieckie, powiat łosicki, gmina Łosice

STADIUM:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWUJĄCY:

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Tomasz Mikołajuk	drogowa LUB/0017/POOD/12	

DATA OPRACOWANIA:

MARZEC 2026

EGZEMPLARZ NR 1/4

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OGÓLNA.....	3
1 WSTĘP	3
1.1. Przedmiot opracowania.....	3
1.2. Cel opracowania.....	3
1.3. Materiały wyjściowe	3
2 STAN ISTNIEJĄCY	3
2.1. Charakterystyka drogi	3
2.2. Charakterystyka bezpieczeństwa i ruchu	4
3 FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA OBIEKTU	4
3.1. Stan projektowany.....	4
3.2. Parametry techniczne	5
4 PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU.....	5
4.1. Istniejące oznakowanie poziome	5
4.2. Istniejące oznakowanie pionowe.....	5
5 OPIS OZNAKOWANIA PROJEKTOWANEGO	5
5.1. Projektowane oznakowanie poziome	5
5.2. Projektowane oznakowanie pionowe	5
6 UZASADNIENIE WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU.....	6
7 TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	6
8 UWAGI KOŃCOWE.....	6
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	7
Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000	8
Rys nr 2.0 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500.....	9

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1 Wstęp

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „**Przebudowa drogi powiatowej nr 2062W ul. 1000-lecia Państwa Polskiego w mieście Łosice wraz z budową kanalizacji deszczowej**”. Droga znajduje się w powiecie łosickim w gminie Łosice. Lokalizację przedmiotu zamówienia objętego projektem przedstawiono na planie orientacyjnym Rys. 1.

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest odpowiednie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez właściwe i bezpieczne oznakowanie przebudowywanej drogi powiatowej nr 2062W.

Projektowane oznakowanie zostało wykonane zgodnie z zasadami zawartymi 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 (tj.: Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181).

1.3. Materiały wyjściowe

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa
- Projekt budowlany
- Obowiązujące normy i przepisy projektowe:
 - Ustawa z dn. 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tj.: Dz.U. 2024 poz. 1251),
 - Ustawa z dn. 21 marca 1985 o drogach publicznych (tj.: Dz.U. 2024 poz. 320),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (tj.: Dz.U. 2017 poz. 784),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 21 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj.: Dz.U.2019 poz. 2310),
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj.: Dz.U. 2016 poz. 124),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tj.: Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181),
 - Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach
- Wizja w terenie – inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Wytyczne Inwestora.

2 Stan istniejący

2.1. Charakterystyka drogi

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej zlokalizowany jest w całości na terenie miasta Łosice i stanowi ulicę 1000-lecia Państwa Polskiego. Droga znajduje się w otoczeniu zabudowy jednorodzinnej oraz usługowej. Jest to droga klasy „Z” z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,5 m, wykonanymi z betonu asfaltowego i obramowanymi betonowymi krawężnikami o wymiarach 15x30 cm. Początek opracowania stanowi krawężnik ulicy Międzyrzeckiej.

Ulica na odcinku do skrzyżowania z ul. Błonie posiada chodnik po lewej stronie, oddzielony od jezdni szerokim pasem zieleni. Na pozostałym odcinku, aż do ul. Targowej, chodnik jest zlokalizowany przy samej krawędzi jezdni. Na tym fragmencie drogi znajdują się liczne zjazdy obsługujące przyległe usługi oraz zatoka do parkowania skośnego, przeznaczona do obsługi lokalnych sklepów. Po prawej stronie ulicy znajduje się pas zieleni oraz miejscami chodnik i liczne zjazdy indywidualne.

Odwodnienie drogi realizowane jest za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych, a woda deszczowa odprowadzana jest do kanalizacji deszczowej w ul. Błonie. Na terenie objętym inwestycją występują zadrzewienia składające się z drzew liściastych oraz nieliczne skupiska zakrzewień.

Wzdłuż istniejącej drogi zlokalizowane są min. następujące sieci uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć telekomunikacyjna
- sieć gazowa
- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej

W ramach opracowania przewidziano do rozbiórki:

- istniejące zjazdy indywidualne i publiczne gruntowe oraz o nawierzchni z betonu asfaltowego i kostki betonowej
- istniejące chodniki z kostki brukowej betonowej,
- krawężniki i obrzeża
- cięcie istniejącej nawierzchni asfaltowej

W wyniku realizacji inwestycji zmieni się sposób zagospodarowania działek objętych inwestycją. Zmiany będą dotyczyć:

- przebudowy nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 7,00 m
- wykonanie ścieków przykrawężnikowych z kostki brukowej o szerokości 0,3 m
- przebudowę i budowę zjazdów zwykłych z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm
- przebudowę zatok postojowych o szerokości 5,0 m z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm
- przebudowę chodników z kostki brukowej betonowej gr. 6 cm
- budowę kanału deszczowego, studni, przykanalików i wpustów deszczowych
- budowę przyłącza elektroenergetycznego do pompowni
- wykonanie zieleńców

2.2. Charakterystyka bezpieczeństwa i ruchu

Jest to droga o średnim natężeniu ruchu. Są to głównie pojazdy samochodowe oraz ciężarowe dojeżdżające do zakładów usługowych. Ruch pieszych, rowerzystów jest średni. Ruch pieszych odbywa się po chodnikach, ruch rowerzystów po ulicy. Można zauważyć wzrost natężenia ruchu w porze porannej i popołudniowej co wiąże się z dojazdami mieszkańców do pracy i posesji.

3 Forma architektoniczna i funkcja obiektu

3.1. Stan projektowany

Zakres robót obejmuje wykonanie następujących elementów zagospodarowania terenu:

- roboty przygotowawcze
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne
- ustawienie krawężników drogowych 15x30 i 15x22 wzdłuż całej przebudowywanej drogi
- ustawienie obrzeży betonowych 8x30 na ławie betonowej z oporem
- przebudowę nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 7,00 m
- wykonanie ścieków przykrawężnikowych z kostki brukowej o szerokości 0,3 m
- przebudowę i budowę zjazdów zwykłych z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm
- przebudowę zatoki postojowej o szerokości 5,0 m z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm
- przebudowę chodników z kostki brukowej betonowej gr. 6 cm
- budowę kanału deszczowego, studni, przykanalików i wpustów deszczowych
- budowę przyłącza elektroenergetycznego do pompowni
- wykonanie zieleńców
- prace wykończeniowe i porządkowe

Planowana inwestycja ma na celu dostosowanie istniejącej drogi powiatowej do parametrów drogi klasy "Z", poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu poruszania się samochodami, rowerzystami i pieszymi zamieszkującymi w sąsiedztwie przebudowywanej drogi, a także stworzenie spójnego układu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa zostanie zrealizowana poprzez przebudowę nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, zatok postojowych oraz dróg dla pieszych. Projektowane zjazdy indywidualne i publiczne zapewnią sprawną komunikację z działkami przyległymi do pasa drogowego.

W związku z powyższym zaistniała konieczność budowy innych elementów zagospodarowania terenu, takich jak nawierzchnia jezdni, poprawa geometrii na skrzyżowaniach z drogami publicznymi, wprowadzenie przejść dla pieszych.

Początkiem opracowania jest krawędź ulicy Międzyrzeckiej, natomiast końcem — krawędź wykonanego zjazdu z ul. Targowej. Na całym odcinku zaprojektowano jezdnię z betonu asfaltowego o szerokości 7,00 m wraz z dwustronnymi ściekami przykrawężnikowymi wykonanymi z 3 rzędów kostki brukowej betonowej.

Po stronie lewej wzdłuż całego projektowanego odcinka zaplanowano przebudowę ist. chodników. Na odcinku od ul. Międzyrzeckiej do skrzyżowania z ul. Błonie, chodnik będzie odseparowany od jezdni za pomocą zieleńców i będzie posiadał szerokość 2,0 m, natomiast na pozostałym odcinku chodniki zaprojektowano jako przyległe do krawędzi jezdni, o szerokości od 2,2 do 3,0 m. Po stronie lewej, ze względu na sąsiedztwo usług, przewidziano zatoki postojowe do parkowania prostopadłego o szerokości 5,0 m, wykonane z kostki brukowej.

Całość jezdni zostanie obramowana krawężnikiem betonowym 15x30 cm lub obniżonym 15x22 cm, osadzonym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Chodniki i zjazdy będą obramowane obrzeżem betonowym 8x30 cm, również osadzonym na ławie betonowej.

3.2. Parametry techniczne

Zastosowano parametry jak poniżej:

- klasa drogi - „Z”
- kategoria ruchu - KR-3
- prędkość projektowa - 30 km/h
- szerokość jezdni - 7,00 m
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m
- szerokość chodnika przy krawężniku - 2,00-3,00 m
- szerokość chodnika odseparowanego - 2,00 m
- szerokość zatoki postojowej - 5,00 m
- spadek poprzeczny jezdni - 2 % daszkowy
- odwodnienie - do projektowanej kanalizacji deszczowej

Przyjęte rozwiązania zaprojektowano w sposób zapewniający odpowiednie odwodnienie i dowiązanie do rzędnych istniejących dróg i zjazdów.

4 Projekt organizacji ruchu

4.1. Istniejące oznakowanie poziome

Na odcinku objętym opracowaniem nie występuje oznakowanie poziome. W ramach szerokości jezdni 7,0 m zaprojektowano oznakowanie poziome na całej długości odcinka.

4.2. Istniejące oznakowanie pionowe

Na projektowanych odcinku drogi występuje oznakowanie pionowe. Niektóre znaki ze względu na przebudowę drogi bądź zły stan techniczny zostały zakwalifikowane do likwidacji.

Wykaz istniejącego oznakowania pionowego zaklasyfikowanego do likwidacji:

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	A-7	„ustąp pierwszeństwa”	średni	1
2	B-18	„zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad t”	średni	2
3	D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	średni	1
4	D-1	„droga z pierwszeństwem”	średni	1
5	D-6	„przejście dla pieszych”	średni	2
znaki średnie suma			7 znaków i 5 słupków	

Szczegóły istniejącego oznakowania przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.0

5 Opis oznakowania projektowanego

5.1. Projektowane oznakowanie poziome

W ramach projektu stałej organizacji ruchu przewidziano zaprojektowanie oznakowania poziomego cienkowarstwowego w postaci:

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Dł. [m]	Pow. malowania [m ²]
1	P-4	„linia podwójna ciągła”	150,50	18
2	P-1e	„linia prowadząca szeroka”	244	59
4	P-10	„przejście dla pieszych”	21	42
5	P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	20	6
6	P-14	„linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”	10	3
Łączna powierzchnia malowania:			Około 128 m²	

5.2. Projektowane oznakowanie pionowe

Wykaz projektowanego oznakowania pionowego

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
1	A-7	„ustąp pierwszeństwa”	średni	3
4	D-1	„droga z pierwszeństwem”	średni	3
5	D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	średni	1

7	D-6	„przeście dla pieszych”	średni	6
	znaki średnie suma		13 znaków 9 słupków	

Szczegóły oznakowania pionowego przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.0

6 Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu

Konieczność wprowadzenia organizacji ruchu związana jest z przebudową drogi powiatowej nr 2062W ul. 1000-lecia Państwa Polskiego w mieście Łosice.

7 Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu to sezon budowlany roku 2026.

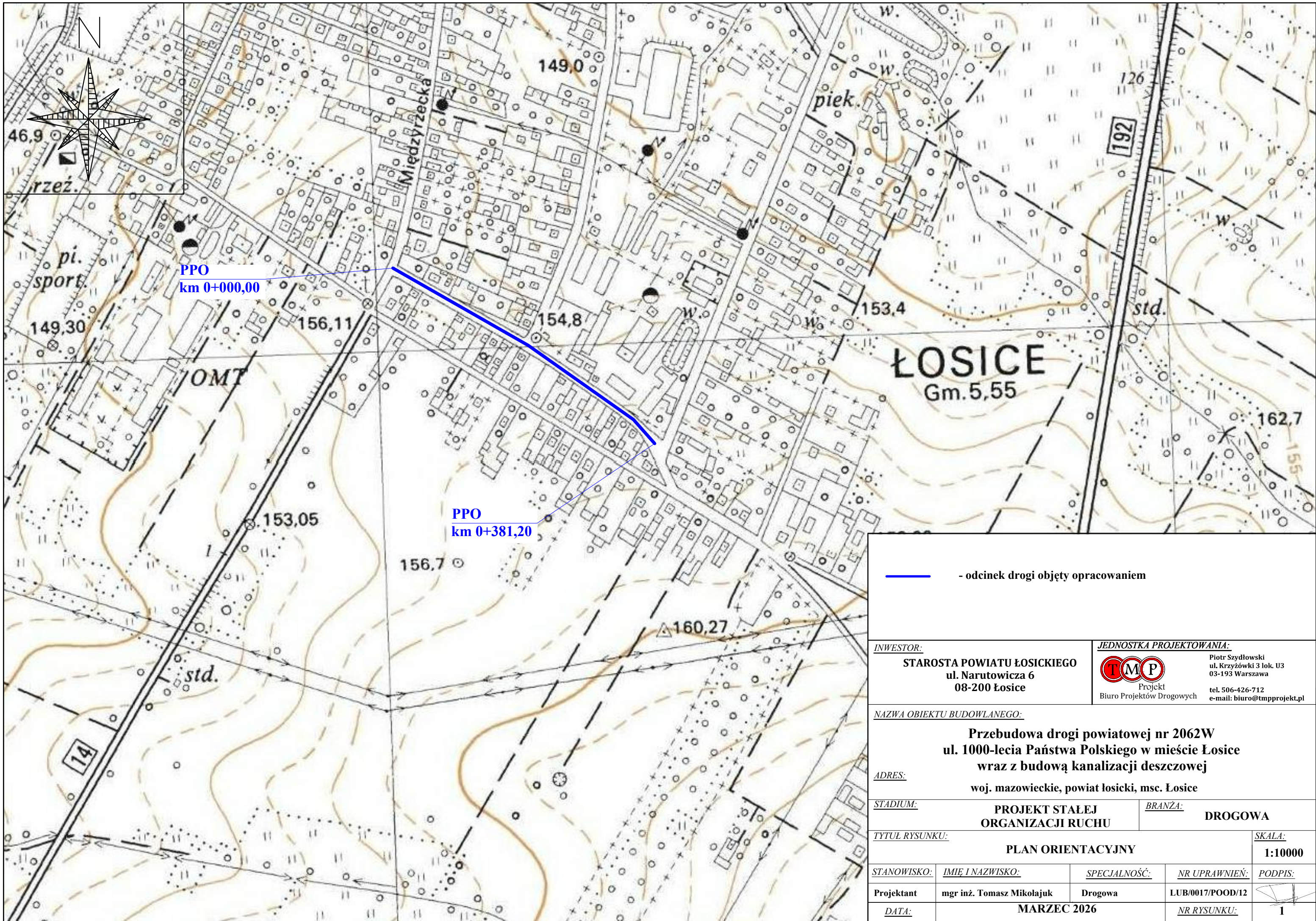
8 Uwagi końcowe

- tarcze znaków powinny być wykonane z blachy o grubości min. 1,25mm, ocynkowanej ogniowo (grubość warstwy powłoki cynkowej min. 28µm);
- tylna powierzchnia tarczy powinna być zabezpieczona powłoką lakierniczą o grubości min. 60µm wykonaną z proszkowych farb poliestrowych ciemnoszarych matowych lub półmatowych;
- lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 1 (znaki umieszczane obok jezdni) typu 2 (znaki umieszczane nad jezdnią);
- w przypadku znaków **A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b** obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2. Dla znaków szlaków rowerowych oraz znaków dla kierujących pojazdami wojskowymi dopuszcza się stosowanie folii odblaskowych typu 1 na wszystkich drogach.
- usytuowanie znaków drogowych powinno odpowiadać wymogom „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” – zał. 1-4,
- znaki należy umocować na słupkach stalowych ocynkowanych przekroju kołowym lub eliptycznym, a minimalna grubość powłoki cynkowej nie może być mniejsza niż 60µm.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000

Rys nr 2.0 Projektowana organizacja ruchu w skali 1:500



— - odcinek drogi objęty opracowaniem

</

