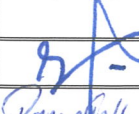



NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:	<b><u>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ - ULICY GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH</u></b>
NAZWA I ADRES INWESTORA:	<b>BURMISTRZ ŁOMIANEK UL. WARSZAWSKA 115 05-092 ŁOMIANKI</b>
NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWEJ:	<b>Biuro inżynierskie JMP Mariusz Jaciubek 05-800 Pruszków, ul. Ołówkowa 1b/15</b>
STADIUM:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>
BRANŻA:	<b>DROGOWA</b>

ZESPÓŁ PROJEKTOWY	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	SPECJALNOŚĆ	DATA	PODPIS
PROJEKTANT	inż. Mariusz Jaciubek	LOD/0609/POOD/06	DROGOWA	11.2022 r.	
OPRACOWAŁA	mgr inż. Katarzyna Parzydło		DROGOWA	11.2022 r.	

**EGZ. NR**

Starosta Warszawski Zachodni  
ul. Poznańska 129/133  
05-850 Ożarów Mazowiecki

## SPIS TREŚCI

<b>OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU .....</b>	<b>3</b>
1. WSTĘP .....	3
1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	3
1.2. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI .....	3
1.3. CEL I ZAKRES DOKUMENTACJI .....	3
2. STAN ISTNIEJĄCY .....	3
2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	3
2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH .....	4
2.3. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI .....	4
2.4. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME .....	5
2.5. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE .....	5
3. STAN PROJEKTOWANY .....	5
3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE DROGI .....	5
3.2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE .....	5
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU .....	6
4.1. OZNAKOWANIE POZIOME .....	6
4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE .....	6
4.3. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....	7
5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	7
6. OPINIE I UZGODNIENIA .....	7
RYSUNKI .....	8
PLAN ORIENTACYJNY (RYS. NR 1) .....	8
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2) .....	9
SCHEMAT OZNAKOWANIA STREFY „TEMPO 30” (RYS. NR 3) .....	10



## OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

Starosta Warszawski Zachodni  
ul. Poznańska 129/133  
05-850 Ożarów Mazowiecki

### 1. WSTĘP

#### 1.1. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Łomianki a Biurem Inżynierskim JMP,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona przez Projektantów
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2. marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 z późn. zm.),
- Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm),
- 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 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 2017, poz. 784),

#### 1.2. Przedmiot i cel inwestycji

Projekt dotyczy przebudowy ulicy Bołtucia w Łomiankach.

Celem inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów samochodowych i pieszych na przedmiotowej ulicy.

Orientacyjne położenie inwestycji przedstawiono na Planie orientacyjnym - rys. nr 1.

#### 1.3. Cel i zakres dokumentacji

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu ma na celu uzyskanie zatwierdzenia organu zarządzającego ruchem, a następnie wdrożenia go po wykonaniu przebudowy przedmiotowej drogi.

### 2. STAN ISTNIEJĄCY

#### 2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w centralnej części Łomianek.

Wzdłuż analizowanej ulicy na przedmiotowym odcinku zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Na trasie ulicy występują pojedyncze drzewa i krzewy, niestanowiące uporządkowanej zieleni.

Szerokość pasa drogowego ulicy jest zmienna w zakresie od 7,5 do 8,2 m.

## 2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Istniejąca jezdnia wykonana jest z mieszanki mineralno-bitumicznej i posiada szerokość ~5,0m. Jezdnia jest w złym stanie technicznym. Podbudowa jezdni z kruszyw i żuźla jest niejednorodna i posiada zmienną grubość.

Ulica Bołtucia krzyżuje się z następującymi drogami publicznymi:

- km 0+000: Ul. Warszawska – droga gminna nr 01702W o klasie technicznej L. Posiada ona nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego o szerokości 9,1 – 9,5 m. w dobrym stanie technicznym. W ulicy Warszawskiej występują obustronne chodniki, ścieżka rowerowa oraz liczne miejsca postojowe w zatokach. Skrzyżowanie nie jest objęte planowaną przebudową. Wzdłuż ul. Warszawskiej występuje droga wewnętrzna (ciąg pieszo-jezdny) łączący się z jezdnią ul. Bołtucia w km 0+025. Droga ta wykonana jest z betonu asfaltowego w dobrym stanie technicznym.
- km 0+220: ul. Pawłowska – droga gminna nr 410574W o klasie technicznej D. Posiada ona nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego o szerokości 6,0 m. w dobrym stanie technicznym. Tarcza skrzyżowania jest wyniesiona względem nawierzchni na dojazdach i wykonana jest z kostki betonowej. W ulicy Pawłowskiej występuje jednostronny chodnik zlokalizowany przy południowej krawędzi jezdni o szerokości 2,7 – 2,8 m oraz pobocza gruntowe o szerokości ~0,75m.
- km 0+437: ul. Kiepurzy – droga gminna nr 410542W o klasie technicznej D. Posiada ona nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego o szerokości 5,8 m. w dobrym stanie technicznym z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości ~0,75 m. Ulica nie posiada chodników.

W pasie drogowym ul. Bołtucia zlokalizowane są zjazdy do posesji o nawierzchni gruntowej i ulepszonej. Przy jezdni występują gruntowe pobocza. Ulica nie posiada regularnych chodników – lokalnie występują utwardzenia w formie dojeżdżalni i furtek.

## 2.3. Infrastruktura techniczna na terenie inwestycji

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- napowietrzne i kablowe sieci elektroenergetyczne nN,
- kablowa sieć telekomunikacyjna,
- oświetlenie uliczne zlokalizowane na słupach elektroenergetycznych nN.

## 2.4. Charakterystyka ruchu drogowego

Na przedmiotowym odcinku odbywa się głównie ruch lokalny związany z obsługą przylegających posesji, średni dobowy ruch na ulicy Bołtucia wynosi 314 pojazdów na dobę. Ulica Bołtucia znajduje się w strefie ograniczonej prędkości do 30km/h. W związku z oczekiwaniami mieszkańców oraz Zarządcy drogi zmianie ulegnie sposób prowadzenia ruchu – z dwukierunkowego na jednokierunkowy w kierunku północnym. Ponadto z uwagi na ruch pieszych związanych z dotarciem do szkoły przy ulicy Warszawskiej przewidziano zaprojektowanie chodnika.

## 2.5. Istniejące oznakowanie poziome

W trakcie opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie poziome, które przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys.2) kolorem czarnym.

## 2.6. Istniejące oznakowanie pionowe

W trakcie opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe, które przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2) kolorem szarym.

# 3. STAN PROJEKTOWANY

## 3.1. Parametry projektowe drogi

Klasa ulicy - D - dojazdowa

Kategoria ruchu – KR1

Prędkość projektowa -  $V_p=30\text{km/h}$

## 3.2. Rozwiązania projektowe

Początek zakresu opracowania ul. Bołtucia usytuowany jest w pik. 0+010,85 a koniec na krawędzi skrzyżowania z ulicą Kiepur w pik. 0+437 m.

Na odcinku od pik. 0+010,85 do pik. 0+030,52 przewiduje się jedynie wymianę warstwy ścieralnej w śladzie istniejącej jezdni. Na pozostałym odcinku projektowanej ulicy przewiduje się pełną przebudowę konstrukcji jezdni z wyłączeniem wyniesionego skrzyżowania z ul. Pawłowską gdzie zakłada się jedynie korektę łuków na zachodnim wlocie skrzyżowania.

W przekroju poprzecznym przewidziano jednokierunkową jezdnię o szerokości 4,0 m wraz z jednostronnym poboczem o szerokości 0,75 m. przy wschodniej krawędzi jezdni. Przy zachodniej krawędzi jezdni zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 m.

Na skrzyżowaniach ul. Bołtucia z ul. Pawłowską i ul. Kiepur zaprojektowano połączenie krawędzi jezdni łukami o promieniu  $R=6\text{ m}$ .

Po obu stronach jezdni w miejscach istniejących bram i zjazdów zaprojektowano zjazdy indywidualne o szerokościach dostosowanych do istniejących obiektów. Krawędzie zjazdów połączono z krawędzią jezdni skosami 1,5 x 1,5 m. Zjazdy składają się z jezdni oraz poboczy o szerokości 0,75 m. Dojścia do furtek zaprojektowano w formie chodników o szerokości 1,5 m.

Przy projektowaniu spadków podłużnych dowiązano się do rzędnych ulic przylegających oraz do ukształtowania istniejącego terenu. Niweletę jezdni ukształtowano w taki sposób aby wkomponować ją w otaczające zagospodarowanie (zjazdy i furtki do posesji) przy zachowaniu spadków zapewniających spływ wód opadowych do urządzeń odwadniających.

Spadki podłużne ulicy Bołtucia kształtują się w przedziale od 0,30% do 1,72%.

Spadek poprzeczny ulicy zaprojektowano jako dwustronny daszkowy o nachyleniu 2%. Spadek poprzeczny chodnika zaprojektowano o nachyleniu 2% w kierunku jezdni a spadek poprzeczny poboczy 8% od jezdni.

#### **4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

##### **4.1. Rozwiązania projektowe**

W związku z planowaną przebudową przewidziano (zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców) wprowadzenie jednokierunkowego ruchu oraz budowy chodnika przy krawędzi jezdni po stronie zachodniej. Ponadto w celu uspokojenia ruchu zaprojektowano progi zwalniające. Ulica Bołtucia znajduje się w strefie ograniczenia prędkości (B-43 30km/h).

Na przedmiotowym odcinku znajduje się oświetlenie uliczne zlokalizowane na słupach elektroenergetycznych nN.

##### **4.2. Oznakowanie poziome**

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii przejścia dla pieszych, linii próg zwalniający oraz linii zatrzymania.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego to ok. 25m<sup>2</sup>.

Oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2).

##### **4.3. Oznakowanie pionowe**

Na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2) przedstawiono lokalizację znaków. Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii:

- małe i średnie - oznakowanie dróg publicznych.

Znaki te powinny zostać wykonane z folii odbłaskowej typu 1 za wyjątkiem znaków A-7, B-2 i D-6b, dla których obowiązuje stosowanie folii odbłaskowych typu 2.

Znaki, których odwrotna strona nie zostanie wykorzystana do umieszczenia znaku dla pojazdów jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą.

Folie do lic odbłaskowych znaków miejscowości muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym ważnymi Aprobatami Technicznymi, wydanymi przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Znaki należy tak lokalizować by w przekroju poprzecznym tarcze znaków w całości znajdowały się w odległości minimum 0,50 m od krawędzi drogi. Minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od nawierzchni chodnika powinna wynosić min. 2,2m. Lokalizacja znaków powinna zapewniać ich dobrą widoczność.



Przewiduje się umocowanie znaków na słupkach z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o przekroju okrągłym  $\Phi 60\text{mm}$ . Kształt słupka: prosty, odgięty lub z wysięgnikiem należy dostosować do sytuacji terenowej. Lokalizacja słupka znaku pokazanego na projekcie jest przybliżona - słupek należy sytuować tak aby nie naruszał skrajni drogowej i zapewniał właściwą widoczność tarczy. Znaki należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej podwójnie zagiętą krawędzią na obwodzie znaku.

Przed przystąpieniem do robót należy również wykonać przekopy kontrolne celem ustalenia lokalizacji uzbrojenia podziemnego.

Szczegółowe wymagania w zakresie wykonania oznakowania pionowego zostały podane 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 z późn. zm.).

#### **4.4. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

W celu poprawienia widoczności przed progami zwalniającymi, w odległości 1 metra zaprojektowano punktowe elementy odblaskowe.

### **5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Zaprojektowaną organizację należy wprowadzić niezwłocznie po zakończeniu przebudowy. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu musi zostać ona sprawdzona za zgodność z niniejszym opracowaniem.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 31.12.2024r.

### **6. OPINIE I UZGODNIENIA**

Niniejszy projekt organizacji ruchu został przedłożony do zaopiniowania do następujących instytucji:

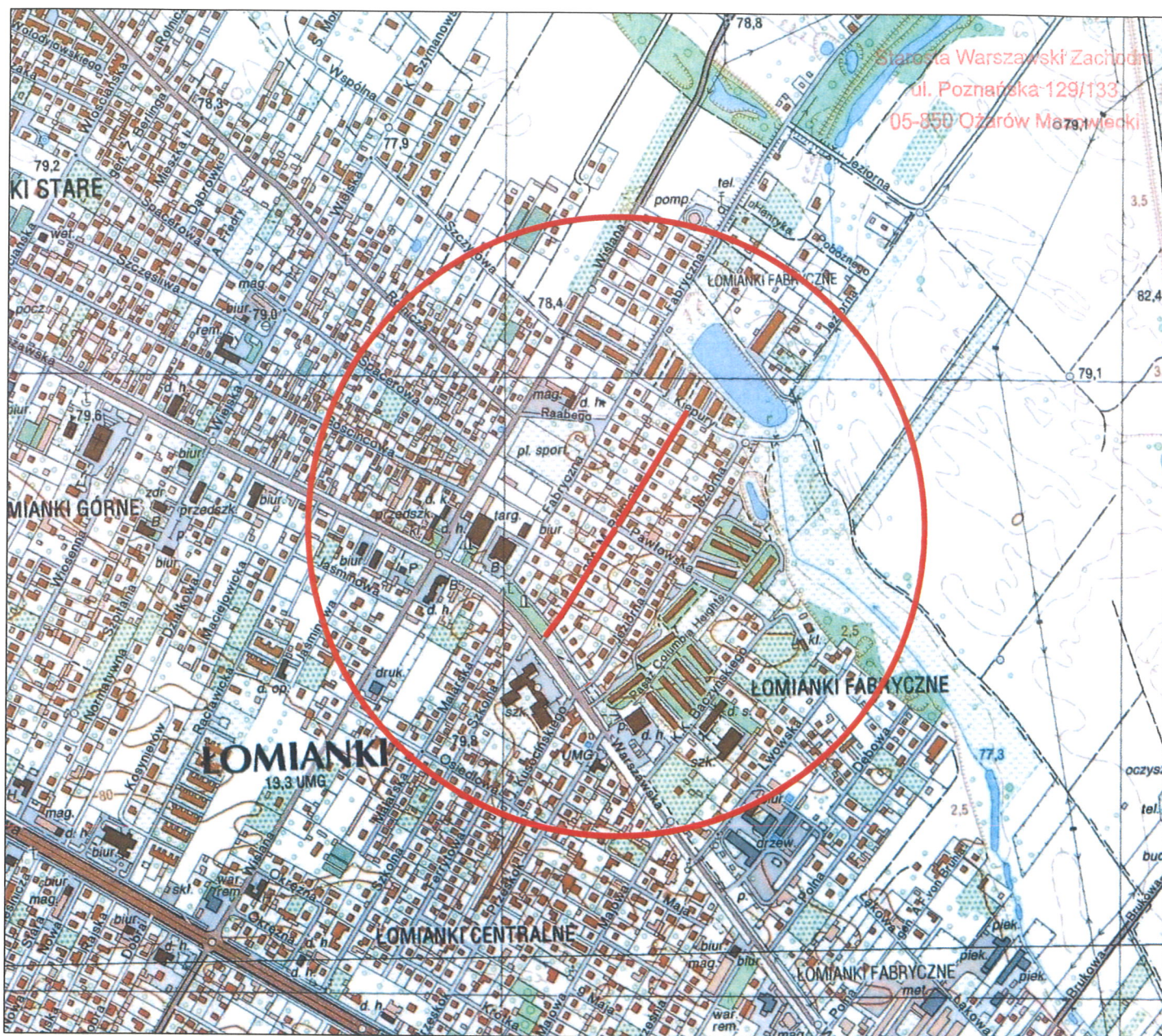
- Miasto i Gmina Łomianki

Organem zatwierdzającym organizację ruchu będzie Starosta Powiatu Warszawskiego Zachodniego.

Opracowała:

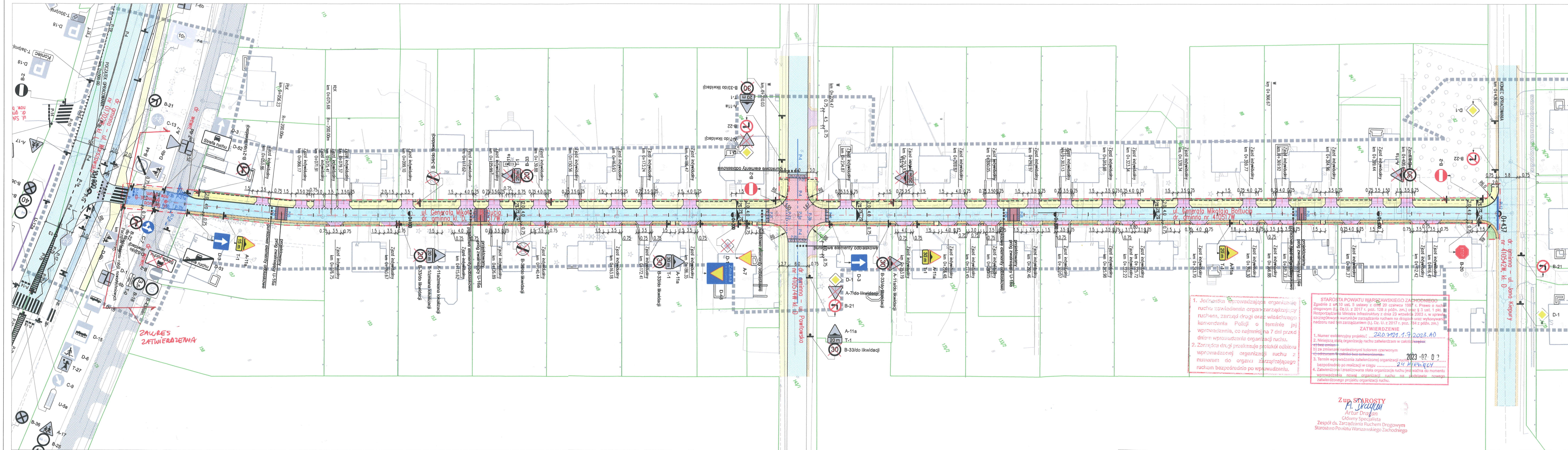
  
mgr inż. Katarzyna Parzydło





Inwestor				<b>Burmistrz Łomianek</b> ul. Warszawska 115 05-092 Łomianki	
Jednostka projektowa				<b>Biuro Inżynierskie JMP</b> Mariusz Jaciubek ul. Olówkowa 1b/15, 05-800 Pruszków e-mail: biuro.inzynierskie.jmp@gmail.com	
Nazwa zamierzenia budowlanego					
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ – ULICY GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH					
Nazwa i adres obiektu budowlanego					
DROGA GMINNA – ULICA GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH, POWAT WARSZAWSKI ZACHODNI, WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE					
Stadium			Branża		Tom
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU			DROGOWA		
Projektant		Specjalność i nr uprawnień		Podpis	Data
inż. Mariusz Jaciubek		drogowa L00/0800/P000/08			LISTOPAD 2022
Opracował				Podpis	Skala
Projektant sprawdzający		Specjalność i nr uprawnień		Podpis	1:10000
Nazwa rysunku				Nr rys.	Nr strony
PLAN ORIENTACYJNY				1	





### LEGENDA

**Brzoza drogowa**

- PROJEKTOWANY ZAKRES INWESTYCJI
- PROJEKTOWANA JEZDNIJA – FREZOWANIE I PONOWNE UŁOŻENIE WARSTWY ŚCIERALNEJ
- PROJEKTOWANA JEZDNIJA
- PROJEKTOWANY CHODNIK
- PROJEKTOWANY ZAJAZD (SKOS NA POŁĄCZENIU Z KRAWĘDZIĄ JEZDNI 1,5x1,5m.)
- PROJEKTOWANE POCOCZE
- PROJEKTOWANE PROGI ZWALNIAJĄCE U-16a
- PROJEKTOWANA ZIELEŃ DROGOWA
- PROJEKTOWANY KRAWĘCZNIK WTOPIONY
- PROJEKTOWANY OPORNIK
- PROJEKTOWANE OBRZEŻE
- ISTNIEJĄCA JEZDNIJA
- ISTNIEJĄCA JEZDNIJA WYNIESIONA (SKRZYŻOWANIE)
- ISTNIEJĄCA ŚCIEŻKA ROWEROWA
- ISTNIEJĄCY CHODNIK
- ISTNIEJĄCY ZAJAZD
- ISTNIEJĄCE POCOCZE
- ISTNIEJĄCA DROGA WEWNĘTRZNA
- ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
- D-6 ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
- PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
- A-11a PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE
- PROJEKTOWANE PUNKTOWE ELEMENTY ODLASKOWE

**INWESTOR**

Miasto i Gmina Łomianki  
ul. Warszawska 115, 05-092 Łomianki  
tel. (022) 768 63 24, fax: (022) 768 63 02  
e-mail: umig@lomianki.pl; www.lomianki.pl

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA**

Biuro Inżynierskie MP Mariusz Jacubek  
05-800 Pruszków, ul. Orlowska 1b/15  
tel. 0 502 260 577  
e-mail: mariusz.jacubek@gmail.com

**Nazwa przedsięwzięcia**

PRZEBUDOWA DRUGI GMINNEJ – ULICY GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH

**Nazwa i adres obiektu budowlanego**

DRUGA GMINNA – ULICA GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH, POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI, WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

Stadium	Brzoza	Tom
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU	DROGOWA	

Projektant	Specjalność i nr uprawnień	Podpis	Data
inż. Mariusz Jacubek	specjalność 100/0009/P000/06		GRUDZIEŃ 2022

Opracował	Specjalność i nr uprawnień	Podpis	Skala
mgr inż. Katarzyna Parzydo			1:500

Projektant sprawdzający	Specjalność i nr uprawnień	Podpis	Nr rys.	Nr strony
				2

**Nazwa rysunku**

PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA

**1. Jednostka prowadząca organizację ruchu**

zawiedzenia organ zarządzający ruchem, Zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

**2. Zarządca drogi przekazuje protokół odbioru wprowadzonej organizacji ruchu z numerem do organu zarządzającego ruchem bezpośrednio po wprowadzeniu.**

**3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu**

bepośrednio po realizacji w ciągu ..... 21 dni roboczych

**4. Zatwierdzenie**

zrealizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

**ZATWIERDZENIE**

1. Numer ewidencyjny projektu: ... 220.7121.1.7.2023.A0

2. Niniejszą stałą organizację ruchu zatwierdzam w całości.

3. Ze zmianami nałożonymi kolorem czerwonym odrucam i ostatecznie zatwierdzam.

4. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu

bepośrednio po realizacji w ciągu ..... 21 dni roboczych

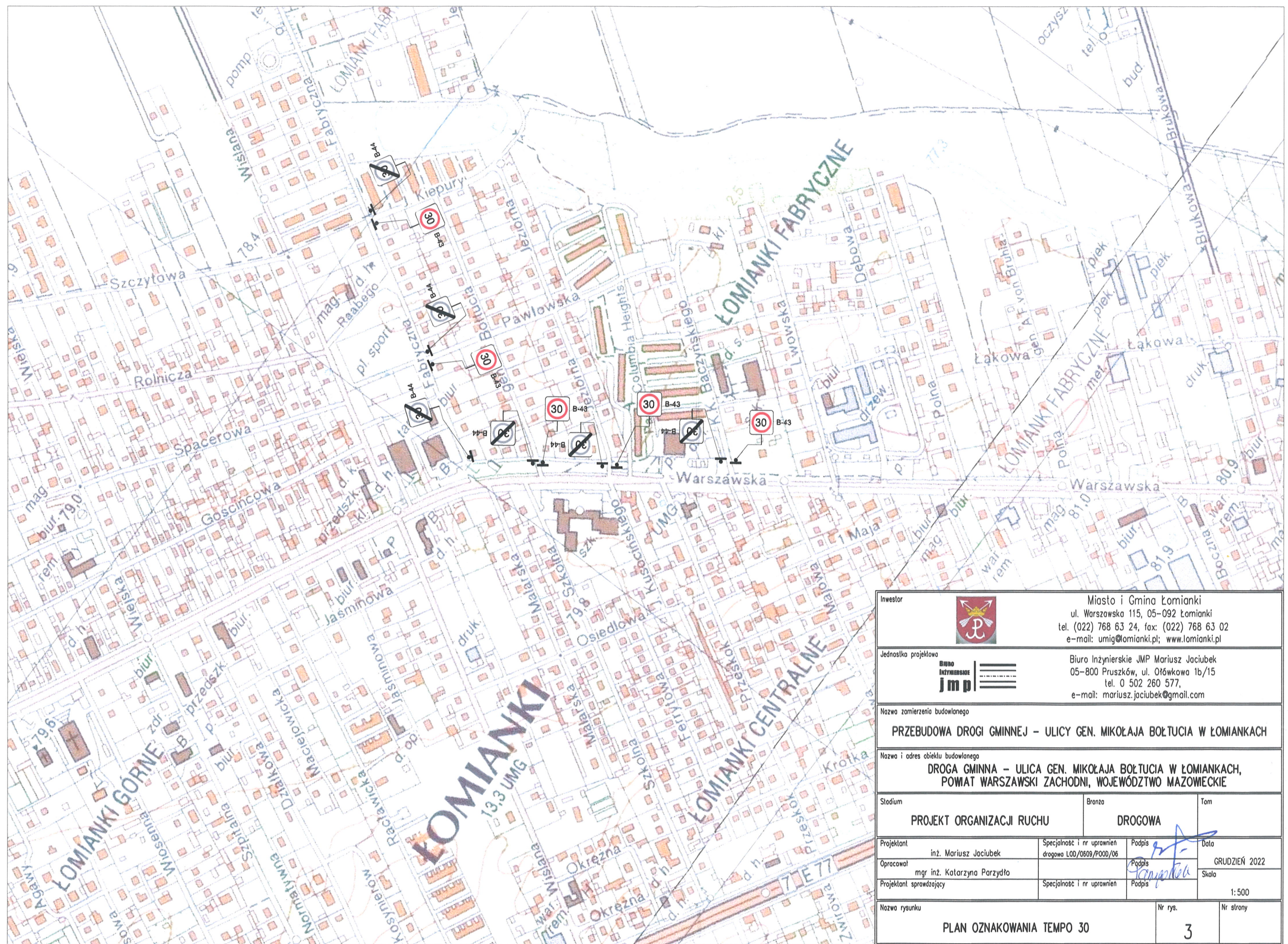
2023-02-02

**Zup. STAROSTY**

**A. JACUBEK**

Artur Jacubek  
Główny Specjalista  
Zespół ds. Zarządzania Ruchem Drogowym  
Starostwo Powiatu Warszawskiego Zachodniego





Investor	 Miasto i Gmina Łomianki ul. Warszawska 115, 05-092 Łomianki tel. (022) 768 63 24, fax: (022) 768 63 02 e-mail: umig@lomianki.pl; www.lomianki.pl		
Jednostka projektowa	 Biuro Inżynierskie JMP Biuro Inżynierskie JMP Mariusz Jaciubek 05-800 Pruszków, ul. Ołówekowa 1b/15 tel. 0 502 260 577, e-mail: mariusz.jaciubek@gmail.com		
Nazwa zamierzenia budowlanego	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ – ULICY GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH		
Nazwa i adres obiektu budowlanego	DROGA GMINNA – ULICA GEN. MIKOŁAJA BOŁTUCIA W ŁOMIANKACH, POWIAT WARSZAWSKI ZACHODNI, WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE		
Stadium	Brzoza	Tom	
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU		DROGOWA	
Projektant	inż. Mariusz Jaciubek	Specjalność i nr uprawnień drogowa L00/0609/PO00/06	Podpis  Data GRUDZIEŃ 2022
Opracował	mgr inż. Katarzyna Parzydło	Specjalność i nr uprawnień	Podpis  Skala 1:500
Projektant sprawdzający		Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Nazwa rysunku	PLAN OZNAKOWANIA TEMPO 30		Nr rys. 3 Nr strony