



PRO KOM ZAKŁAD USŁUG PROJEKTOWYCH

mgr inż. Krzysztof Sawczuk
19-400 Olecko, ul. Sokola 3/27 tel. 508 119 713

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT: Przebudowa drogi gminnej w m. Szeszki od km 0+000 do km 0+817 na działce nr 79, 86/1, 69 i 71 w obrębie Szeszki w Gminie Kowale Oleckie

ADRES: Szeszki , Gmina Kowale Oleckie, powiat olecki,
województwo warmińsko-mazurskie

INWESTOR : Gmina Kowale Oleckie
19-420 Kowale Oleckie
ul. Kościuszki 44

JEDNOSTKA PROJEKTOWA : PRO-KOM Zakład Usług Projektowych
Krzysztof Sawczuk
19-400 Olecko, ul. Sokola 3/27

Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Data opracowania	Podpis z pieczęcią
PROJEKTANT: mgr inż. Krzysztof Sawczuk	Uprawnienia do projektowania w specjalności konstrukcyjno- inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotnisk Nr ewid. SUW-83/93	kwiecień 2019r.	

Egz. Nr 3

Olecko, kwiecień 2019r.

Spis zawartości .

1. Karta uzgodnień projektu
2. Opis do projektu organizacji ruchu.
3. Wykaz znaków pionowych projektowanych.
4. Plan orientacyjny 1: 25 000
5. Plan oznakowania projektowany 1:1000
6. Profil podłużny 1:100/1000

KARTA UZGODNIENÍ

Do projektu stałej organizacji ruchu drogi gminnej w m. Szeszki
od km 0+000 do km 0+817

I ORGANY OPINIUJĄCE PROJEKT:

1. Gmina Kowale Oleckie

.....

.....

II ORGAN ZATWIERDZAJĄCY:

.....

OPIS

do projektu organizacji ruchu drogi gminnej Gminy Kowale Oleckie na działce nr 79 oraz częściowo nr 86/1 i 69 w obrębie Szeszki.

1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.

1. Umowa z Gminą Kowale Oleckie Mapa sytuacyjna w skali 1:500.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz. U. Nr 43 , poz. 430z późn. zm./.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem /Dz. U Nr 177 poz.1729 z dnia 14.10.2003r/
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz.2181 dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r
5. Załącznik Nr1 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach

2.0 Parametry techniczne projektowe.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

– Prędkość projektowa	– 30km/h
– Szerokość jezdni zasadnicza	- 3,50m
– Szerokość poboczy	- 2x1,25m
– Pochylenia poprzeczne jezdni na prostej	- 2,0%
– Pochylenie poprzeczne poboczy	- 6,0%
– Kategoria ruchu	- KR1

3.0 Stan istniejący i zakres opracowania.

3.1. Ukształtowanie istniejącej drogi

Zakres opracowania określony przez Zamawiającego stanowi odcinek drogi gminnej na długości 817m .

W planie na długości opracowania istniejąca droga na całej długości posiada nawierzchnię brukową wykonaną przed rokiem 45 ubiegłego stulecia. Odcinkowo w miejscach największych deformacji nawierzchnia brukowa wyrównana jest pospółką.. Szerokość nawierzchni z bruku 3,5m. Odcinkowo po obu stronach występują brukowane rynsztoki. Nawierzchni bardzo mocno zdeformowana wskutek niedostatecznej nośności dla istniejącego obciążenia ruchem i wieloletnim okresem eksploatacji. Występujące deformacje nawierzchni zagrażają uszkodzeniem samochodów osobowych , głównie przez deformacje poprzeczne nawierzchni w postaci głębokich kolein.

3.2. Urządzenia obce w pasie drogowym.

W pasie drogowym na odcinku objętym projektowaną przebudową występuje następująca infrastruktura krzyżująca się poprzecznie z istniejącą jezdnią:

- sieć wodociągowa z przyłączami
- przyłącze energetyczne kablowe w km 0+645 w rurze osłonowej
- przyłącza kablowe telefoniczne.

Przedmiotowa infrastruktura zlokalizowana jest poza obszarami planowanych robót ziemnych i nie koliduje ze stanem istniejącym i projektowanym drogi.

3.3. Istniejący pas drogowy.

Istniejąca szerokość pasa drogowego na projektowanym odcinku jest zmienna i zawiera się w granicach od 9,0 do 12,0m. Wszystkie istniejące i projektowane elementy drogi mieszczą się w granicach pasa drogowego. Położenie drogi na gruncie jest uwidocznione na załączniku graficznym nr2 „Plan sytuacyjny”

3.4. Zagospodarowanie przyległego terenu.

Na odcinku objętym opracowaniem występuje rozproszona zabudowa mieszkaniowa siedliskowa w ilości 6 siedlisk zamieszkałych.

3.5. Charakterystyka zieleni.

W granicach pasa drogowego występują pozostałości nasadzeń typu szpalerowego z okresu z początku XX wieku. Drzewa gatunku klon, jesion z licznymi odrostami z pnia i korzeni wymagają zabiegów pielęgnacyjnych w zakresie ukształtowania korony i usunięcia odrostów.

Dla zapewnienia drożności odwodnienia wskazane jest usunięcie 8szt drzew oznaczonych na planie sytuacyjnym po prawej stronie drogi.

Ponadto drzewa o numerach 3-8 zlokalizowane są po wewnętrznej stronie łuku kołowego o promieniu $R=80m$ i ograniczają widoczność. Po zmianie nawierzchni należy przewidywać wzrost prędkości pojazdów na drodze a tym samym wzrost zagrożenia w ruchu drogowym w obrębie łuku poziomego W4 o ograniczonej drzewami widoczności. Usunięcie przedmiotowych drzew powinno być dokonane na podstawie prawomocnej decyzji administracyjnej wydanej przez właściwy organ.

3.6. Istniejące skrzyżowania.

W świetle przepisów ustawy prawo ruchu drogowego na odcinku opracowania nie występują skrzyżowania do oznakowania w myśl wymagań.

4.0 Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

4.1. Przebieg trasy.

Początek opracowania na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1790N, drogi gminnej nr 138010N z drogą gminną zlokalizowaną na działce nr 79 Koniec zakresu opracowania w km 0+817,00 na skrzyżowaniu z drogą Gminy Kowale Oleckie na działce nr 69 wraz z tym skrzyżowaniem.. Przebieg drogi o 5 załamaniach trasy wyokrąglonych łukami poziomymi o wartościach promieni od $R=60m$ do $R=500m$.

Szczegółowy przebieg trasy przedstawiono na załączniku graficznym nr 2 "Plan sytuacyjny".

4.2. Niweleta projektowana drogi.

W ramach przebudowy istniejącej drogi na nawierzchnię bitumiczną zaprojektowano niweletę drogi z optymalnym ukształtowaniem zapewniającym zapewnienie odwodnienia i wbudowanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni bez naruszania istniejącej nawierzchni.

Dla złagodzenia załamów niwelety zastosowano normatywne odcinki łuków kołowych o promieniach odpowiednio:

wypukłe

$R_{min}=400m$ i $R_{max}=700$ dla wypukłego.

Dla łuków wklęsłych $R_{max}=1300$ i $R_{min}=600m$

Projektowane spadki podłużne niwelety są następujące:

$i_{min} = 2,8\%$, $i_{max} = 9,5\%$

Wysokościowo niweletę dowiązano do repera państwowego nr AX1137 o rzędniej

$H=250,72$ w ścianie szczytowej budynku gospodarczego w km 0+668 po stronie prawej uwidocznionym na „Planie sytuacyjnym” w układzie wysokościowym Kronsztadt 60.

Niweletę osi jezdni przedstawiono na załączniku graficznym nr 4 "Profil podłużny".

4.3. Przekroje normalne.

W przekroju poprzecznym zaprojektowano szlakowy przekrój jezdni o szerokości 3,50m nawiązując do wytycznych Zamawiającego stanu istniejącego oraz szerokości pasa drogowego.

Pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne o zmiennym kierunku pochylenia o lokalizacji uwidocznionej w załączniku graficznym „Przekroje normalne” i na „Planie sytuacyjnym”

Na łukach poziomych zaprojektowano normatywne poszerzenia i spadki poprzeczne uzależnione od wartości promienia łuku poziomego.

5.0. Zasady oznakowania

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje znaki ostrzegawcze i informacyjne. Lokalizacja znaków pionowych przedstawiono na planie oznakowania w skali 1:1000 (rys.2)

Do oznakowania należy stosować znaki o symbolach , wymiarach i kolorystyce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 03.07.2003r.

Znaki powinny być widoczne (dostrzegalne i rozpoznawalne) z dostatecznej odległości pozwalającej kierującemu na właściwą reakcję.

Stosowane znaki powinny być znakami odblaskowymi o licach pokrytych folią I generacji na podkładzie stalowym ocynkowanym z grupy wielkości – średnie.

Znaki drogowe powinny być ustawione po prawej stronie jezdni na słupkach stalowych ocynkowanych $\phi 60mm$, w odległości 0,5-2,0m od krawędzi jezdni , na wysokości 2,0m (dół tarczy od powierzchni pobocza).

W czasie wykonania oznakowania poziomego temperatura nawierzchni i powietrza powinna wynosić co najmniej $5^{\circ}C$, a wilgotność względna powietrza powinna być zgodna z zaleceniami producenta lub wynosić co najwyżej 85%. nawierzchnia powinna być sucha i oczyszczona z wszelkich zanieczyszczeń.

6.0. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywany termin realizacji zadania – IV kwartał 2019r

7.0. Wykaz znaków**a) Oznakowanie pionowe do ustawienia - lokalizacja**

L.p	Lokalizacja	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Uwagi
1	0+025P	A-23/T-9	„stromy podjazd”/ tabliczka z wartością spadku	T-9 (10%)
2	0+144P	D-42/D-43	„obszar zabudowy”/ „koniec obszar zabudowy”	D-43 na odwrócie
3	0+350L	A-22/T-9	„niebezpieczny zjazd”/ tabliczka z wartością spadku	T-9 (10%)
4	0+815L	D-42/D-43	„obszar zabudowy”/ „koniec obszar zabudowy”	Na wspólnych słupkach

Zestawienie znaków pionowych do ustawienia

L.p.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Ilość	Uwagi
1	A-22	„niebezpieczny zjazd”	1	
2	A-23	„stromy podjazd”	1	
3	D-42	„obszar zabudowy”/	2	
4	D-43	„koniec obszar zabudowy”	2	
5	T-9	tabliczka z wartością spadku	2	(10%)
Razem tablice znaków $>0.3m^2$			6	
Razem tablice znaków $<0.3m^2$			2	
Słupki stalowe fi 60mm			6szt	ocynkowane

Sporządził: