



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: *Budowa drogi gminnej ul. 1 Maja długości łącznej 0,87km*

ADRES: Ulica 1 Maja , Orzysz , Gmina Orzysz ,
powiat pisz, województwo warmińsko-mazurskie

INWESTOR : Gmina Orzysz
12-250 Orzysz
ul. Rynek 3

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	maj 2019r.	

Egz. Nr 1

Olecko, maj 2019r.

Spis zawartości .

1. Karta uzgodnień projektu.
2. Opis techniczny do projektu organizacji ruchu.
3. Wykaz znaków pionowych projektowanych.
4. Wykaz znaków poziomych projektowanych.
5. Plan orientacyjny 1: 5 000
6. Plan oznakowania poziomego i pionowego projektowany 1:500

KARTA UZGODNIENÍ

Do projektu stałej organizacji ruchu drogi gminnej – ul. 1 Maja w m. Orzysz

I ORGANY OPINIUJĄCE PROJEKT:

1. Gmina Orzysz

.....
.....

II ORGAN ZATWIERDZAJĄCY:

.....

STAROSTA PISKI
12-200 PISZ
ul. Warszawska 1

Pisz, dn. 21.05.2019 r.

PZD.4121.104.2019

ZATWIERDZENIE

PRO – KOM Zakład Usług Projektowych
Krzysztof Sawczuk
ul. Sokola 3/27
19 – 400 Olecko

Na podstawie art.10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017 poz.128) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784), po rozpatrzeniu wniosku PRO – KOM Krzysztof Sawczuk z Olecka dnia 17.05.2019r.

zatwierdzam

projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej ulica 1 Maja w msc. Orzysz na czas budowy ulicy pod warunkiem;
- umieszczenia znaków D-2 nad znakiem A-7 przy wjazdach z ulicy 1 Maja na główną ulicę o takiej samej nazwie 1 Maja.

Termin wprowadzenia organizacji ruchu upływa z dniem 30.10.2020 r.

Projektowane oznakowanie musi być zgodne z załącznikiem nr 1, 2 i 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220 poz. 218).

Zgodnie z §12 ust.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 poz. 784, co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem zatwierdzonej organizacji ruchu należy zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarządcę drogi oraz właściwego komendanta Policji.

Brak wymienionego zawiadomienia o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, zgodnie z §12 ust.1 Rozporządzenia skutkuje utratą zatwierdzonej organizacji ruchu.

Otrzymują:

1. Komendant Powiatowej Policji w Pisz
2. Powiatowy Zarząd Dróg w Pisz
3. a/a



STAROSTA
mgr Andrzej Nowicki

OPIS

do projektu stałej organizacji ruchu na drodze gminnej – ul. 1 Maja w m. Orzysz

1. Podstawa i cel opracowania.

A) Cel opracowania

Powodem wprowadzenia zmian w istniejącą stałą organizację ruchu jest przebudowa drogi gminnej ul. 1 Maja o nawierzchni gruntowej na nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego. Wskutek budowy ulicy 1 Maja na odcinku nawierzchni gruntowej od km 0+000 do km 0+685 powstaną trzy skrzyżowania w świetle przepisów prawa ruchu drogowego. Powyższe skutkuje zmianą oznakowania wynikającego z utworzenia skrzyżowań jak i oznakowania projektowanej ścieżki rowerowej.

B) Podstawa opracowania

1. Umowa z Gminą Orzysz Nr WPF.2151.27.2019 z dnia 21. 03 2019r
2. Mapa sytuacyjna w skali 1:500.
3. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Orzysz, zatwierdzony Uchwałą Nr XXXVII/574/05 Rady Miejskiej w Orzyszu z dnia 26 października 2005r, ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 190 z dnia 28 listopada 2005r, poz.2046 .
4. 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./.
5. 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/
6. 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
7. Załącznik Nr1 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach

2.0 Parametry techniczne projektowe drogi gminnej.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi gminnej:

- | | |
|---|----------|
| – Klasa techniczna drogi | - D |
| – Prędkość projektowa | – 40km/h |
| – Szerokość jezdni zasadnicza | - 5,0m |
| – Szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej | – 2,0m |
| – Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni | – 1,50m |
| – Szerokość chodnika przylegającego do jezdni | 2,0m |
| – Szerokość pobocza z kruszywa | - 0,75 m |

- Pochylenia poprzeczne jezdni na prostych 2,0%
- Pochylenie poprzeczne pobocza - 6,0%
- Kategoria ruchu - KR1
-

3.0 Stan istniejący i zakres opracowania.

3.1. Ukształtowanie istniejącej drogi

W zakres opracowania projektowego i wynikającej z tego organizacji ruchu składa się z trzech odcinków ulicy 1 Maja kategorii drogi gminnej o istniejącej nawierzchni gruntowej.

- odcinek zasadniczy długości 0,685km
- odcinek dojazdowy PT1-KT1 długości 0,072km
- odcinek dojazdowy PT2-KT2 długości 0,112km

Łączna długość ulicy 1 Maja objętej projektem wynosi 0,87km

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne jest zgodne z warunkami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Orzysz, zatwierdzony Uchwałą Nr XXXVII/574/05 Rady Miejskiej w Orzyszu z dnia 26 października 2005r, ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 190 z dnia 28 listopada 2005r, poz.2046.

3.2. Urządzenia obce w pasie drogowym.

W pasie drogowym ulicy 1 Maja zlokalizowane są następujące elementy infrastruktury podziemnej i naziemnej:

- Sieć kanalizacji sanitarnej z przyłączami
- Sieć wodociągowa z przyłączami
- Napowietrzna linia NN
- Kablowa sieć telekomunikacyjna

Infrastruktura naziemna nie koliduje z istniejącym i projektowanym ukształtowaniem ulicy 1 Maja z wyjątkiem dwóch odcinków kablowej sieci telefonicznej przewidzianych do przebudowy.

3.3. Istniejący pas drogowy.

Szerokość pasa drogowego ulicy 1 Maja wynosi na przeważającej długości 12,0m. Odcinkowo od km 0+280 do km 0+430 szerokość pasa drogowego wynosi 10,0m.

3.4. Zagospodarowanie przyległego terenu.

Na całej długości odcinka ulicy 1 Maja objętego projektem otoczenie stanowi jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa. Na odcinku do km 0+430 zabudowa istniejąca i projektowana zlokalizowana jest po lewej stronie ulicy. Na odcinku od km 0+430 zgodnie z MPZT przewidziana jest zabudowa jednorodzinna obustronnie po obu stronach ulicy. Odcinki dojazdowe ulicy PT1-KT1 i PT2-KT2 są przewidziane do zabudowy obustronnej. Obecnie intensywność występującej zabudowy w odniesieniu do stanu docelowego nie przekracza 30%.

3.5. Charakterystyka zieleni.

W granicach pasa drogowego ulicy 1 Maja występują nieliczne drzewa przewidziane do usunięcia w ramach robót przygotowawczych. Dotyczy to 26szt drzew gatunku sosna i topola.

4.0 Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

Układ komunikacyjny trasy.

Projekt obejmuje odcinek ulicy 1 Maja o istniejącej nawierzchni gruntowej kategorii drogi gminnej klasy D wraz z dwoma odcinkami dróg dojazdowych bez przejazdu stanowiących dojazd do posesji. Odcinek zasadniczy długości 0,685km objęty projektem ma początek w osi ulicy 1 Maja o nawierzchni bitumicznej i dwóch jezdniach rozdzielonych pasem zieleni.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej przebudowy drogi:

Zaprojektowano przesunięcie skrzyżowania projektowanego odcinka zasadniczego ulicy 1 Maja z ulicą o nawierzchni bitumicznej celem poprawy geometrii skrzyżowania i doprowadzenie przecięcia osi ulic do kąta prostego.

Zaprojektowano lewostronny chodnik dla pieszych i ścieżkę rowerową dwukierunkową po lewej stronie jezdni. Na odcinku do km 0+430 zaprojektowano przekrój półuliczny z prawostronnym poboczem z kruszywa mineralnego niezwiązanego. Na odcinku od km 0+000 do km 0+285 projektowany chodnik i ścieżkę rowerową rozdzielono pasem zieleni o szerokości 1,2-1,5m.

Na odcinku od km 0+285 do km 0+430 szerokość ścieżki rowerowej i chodnika dla pieszych szerokości 3,50m przylegający do jezdni.

Na całej długości ścieżki rowerowej zaprojektowano nawierzchnię z kostki betonowej bezfazowej grubości 8cm w kolorze czerwonym. Nawierzchnia wjazdów poza ścieżką z kostki betonowej fazowanej grafitowej grubości 8cm.

Na pozostałym odcinku do km 0+685 przekrój uliczny z obustronnymi chodnikami dla pieszych szer. 2,0m przylegających do jezdni.

– Klasa techniczna drogi	- D
– Prędkość projektowa	– 40km/h
– Szerokość jezdni zasadnicza	- 5,0m
– Szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej	– 2,0m
– Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni	– 1,50m
– Szerokość chodnika przylegającego do jezdni	2,0m
– Szerokość pobocza z kruszywa	- 0,75 m
– Pochylenia poprzeczne jezdni na prostych	2,0%
– Pochylenie poprzeczne pobocza	- 6,0%
– Kategoria ruchu	- KR1

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

4.2. Niweleta projektowana drogi.

W ramach przebudowy istniejącej drogi na nawierzchnię bitumiczną zaprojektowano niweletę drogi z optymalnym ukształtowaniem umożliwiającym zaprojektowanie odwodnienia i dostosowaniem do istniejącego zagospodarowania otoczenia drogi.

Wysokościowo niweletę dowiązano do państwowej sieci wysokościowej w układzie Kronsztadt 86

4.3. Przekroje normalne.

Na długości opracowania zaprojektowano przekroje normalne półuliczne i uliczne dostosowane do charakterystyki zagospodarowania otoczenia drogi.

Projektowane oświetlenie uliczne zlokalizowano na 19 istniejących słupach wiro-
wanych linii komunalnej PGE oraz na odcinku końcowym na nowych słupach o-
świetlenia ulicznego.

5.0. Zasady oznakowania

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje znaki ostrzegawcze i informacyjne. Lo-
kalizacja znaków pionowych przedstawiono na planie oznakowania w skali 1:500
(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 odle-
głości 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.

Lica znaków A-7 i D-6 powinno być pokryte folią II generacji/

Znaki drogowe powinny być ustawione po prawej stronie jezdni na słupkach stalo-
wych ocynkowanych $\phi 60\text{mm}$, w odległości 0,5-2,0m od krawędzi jezdni , na wyso-
kości 2,2m (dół tarczy od powierzchni pobocza).

W czasie wykonania oznakowania poziomego temperatura nawierzchni i powietrza
powinna wynosić co najmniej 5°C , a wilgotność względna powietrza powinna być
zgodna z zaleceniami producenta lub wynosić co najwyżej 85%. nawierzchnia po-
winna być sucha i oczyszczona z wszelkich zanieczyszczeń.

6.0. Termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywany termin realizacji zadania – IV kwartał 2019r

7.0. Wykaz znaków**Oznakowanie pionowe projektowane drogi gminnej**

L.p	Lokalizacja	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Uwagi
odcinek zasadniczy				
1	0+000 L	D-1	„droga z pierwszeństwem”	W ulicy 1 Maja 30m przed skrzyżowaniem
2	0+000 P	D-1	„droga z pierwszeństwem”	W ulicy 1 Maja 30m za skrzyżowaniem
3	0+010 P	D-6	„przejście dla pieszych”	
4	0+015 L	D-2/A-7/ D-6/C-13	„ustęp pierwszeństwa /przejście dla pieszych/droga dla rowerów”	Na wspólnym słupku C-13 na odwrócie
5	0+018 L	C-16/C-13a	„droga dla pieszych/ koniec drogi dla rowerów”	Na wspólnym słupku C-13a na odwrócie
6	0+087P	B-33	„ograniczenie prędkości”	30km/h
7	0+087 L	B-34	„koniec ograniczenia prędkości”	30km/h
8	0+145 P	A-11a/T-1/B-33	„próg zwalniający/ tabliczka z odległością/ograniczenie prędkości”	20km/h
9	0+185 L	A-11a/T-1/B-33	„próg zwalniający/ tabliczka z odległością/ograniczenie prędkości”	20km/h
10	0+190 P	D-1	„droga z pierwszeństwem”	
11	0+208 L	B-33	„ograniczenie prędkości”	30km/h
na wlocie odcinka PT1-KT1				
12	0+005 P	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	
13	0+011 L	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	
14	0+012 P	D-4a	„droga bez przejazdu”	
15	0+020 L	A-7	„ustęp pierwszeństwa”	
odcinek zasadniczy				
16	0+249 L	D-1	„droga z pierwszeństwem”	
17	0+285 L	C-16a/C16	„koniec droga dla pieszych/droga dla pieszych”	Na wspólnym słupku C-16 na odwrócie
18	0+294 P	D-1	„droga z pierwszeństwem”	
na wlocie odcinka PT2-KT2				
19	0+004 P	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	
20	0+011 L	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	
21	0+011 P	D-4a	„droga bez przejazdu”	
22	0+020 L	A-7	„ustęp pierwszeństwa”	
odcinek zasadniczy				
23	0+354 L	D-1	„droga z pierwszeństwem”	
24	0+428 P	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	
25	0+433 P	D-4a	„droga bez przejazdu”	
26	0+435 L	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	
27	0+436 L	C-13a/C-13/16	„koniec drogi dla rowerów/droga dla pieszych i rowerów”	Na wlocie skrzyżowania na odcinek drogi gruntowej

Zestawienie znaków pionowych do ustawienia

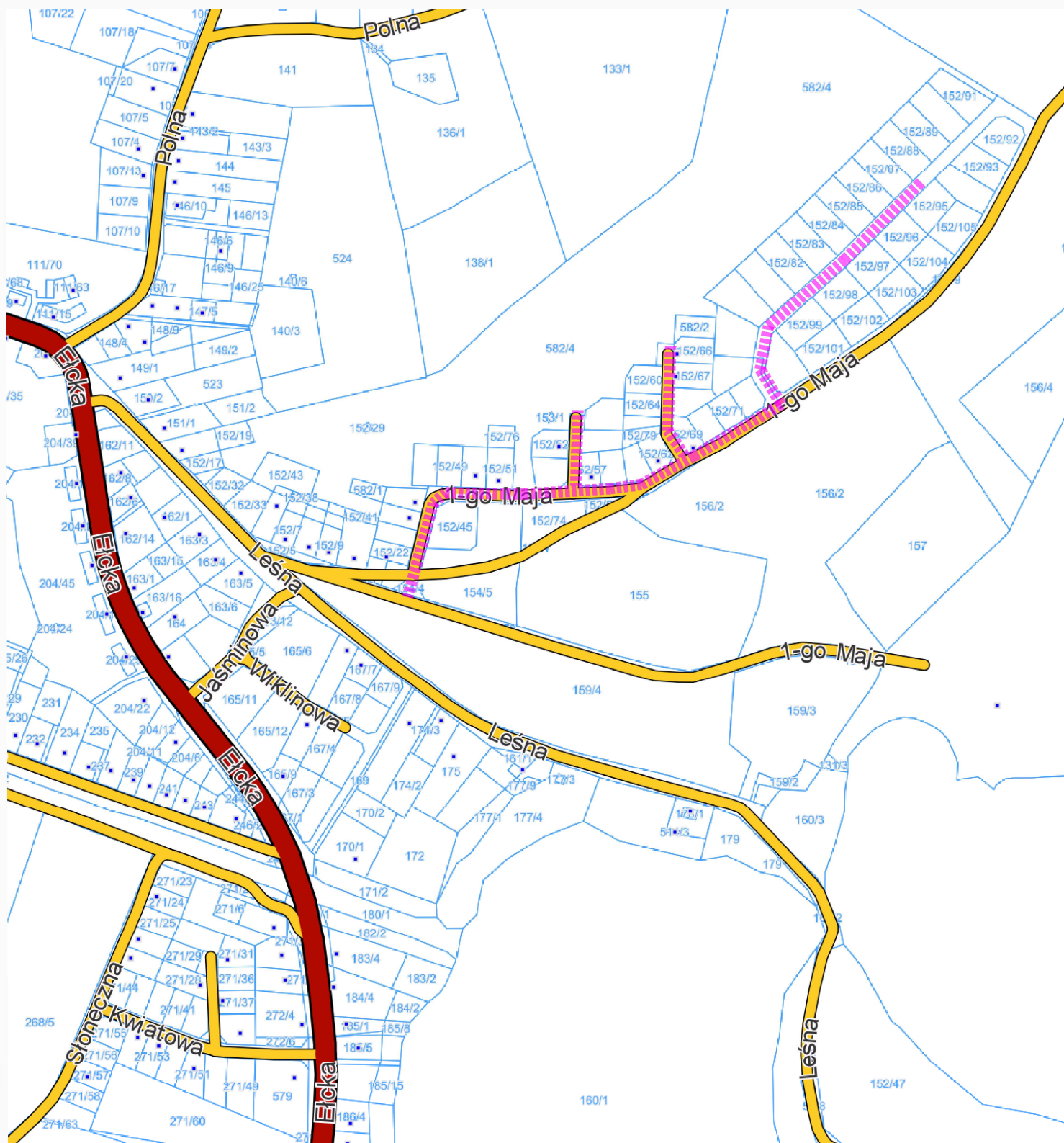
L.p.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Ilość [szt]	Uwagi
1	A-7	„ustąp pierwszeństwa”	3	
2	A-11a	„próg zwalniający”	2	
3	B-33	„ograniczenie prędkości”	2	30km/h
4	B-33	„ograniczenie prędkości”	2	20km/h
5	B-34	„koniec ograniczenie prędkości”	1	30km/h
6	C-13	„droga dla rowerów”	2	
7	C-13a	„koniec droga dla rowerów”	2	
8	C-16	„droga dla pieszych”	2	
9	C-16a	„koniec droga dla pieszych”	1	
10	C-13/16	„droga dla pieszych i rowerów”	2	
11	D-1	„droga z pierwszeństwem”	6	
12	D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	1	
13	D-4a	„droga bez przejazdu”	3	
14	D-6	„przejście dla pieszych”	2	Folia II generacji
15	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	6	
16	T-1	„tabliczka z podaniem odległości”	2	20m
Razem tablice znaków >0.3m ²			37	
Razem tablice znaków <0.3m ²			2	
Słupki stalowe fi 60mm			27	ocynkowane

Zestawienie znaków poziomych projektowanych na odcinku od km 0+000 do km 0+685

Km	P-10	P-11	P-23	P-26	uwagi
0+010 – 0+014	20,0				Jezdnia zasadnicza
0+020			1		
0+105			1		
0+156			1		
0+210			1		
0+220	20,0	7,5			Na wlocie
0+230			1		
0+315			1	1	
0+325	20,0	7,5			Na wlocie
0+335			1	1	
0+415			1	1	
0+424	20,0	8,0			Jezdnia zasadnicza
RAZEM	80,0	23	8	3	
Powierzchnia jednostkowa	0,5	0,5	0,662	0,71	
Powierzchnia wg rodzajów	40,0	11,5	5,30	2,13	

Ogółem ; 58,93m²

Sporządził:



lokalizacja projektu

<p>Wykonawca:</p> <p>PROKOM</p> <p>Zakład Usług Projektowych Krzysztof Sawczuk 19-400 Olecko, ul. Sokala 3/27</p> <p>projektant branża drogowa</p>	<p>OBIEKT: Budowa drogi gminnej ul. 1-Maja w Orzyszu dł. łącznej 0,87km na dz. nr 158, 154/4, 129/4, 152/26, 152/54, 152/77, 129/2, 129/8, 582/4, 152/8, w obrębie Orzysz, Gmina Orzysz</p>			<p>Stadium PROJEKT WYKONAWCZY</p>
	<p>INWESTOR: Gmina Orzysz, 12-250 Orzysz, ul. Rynek 3</p>			<p>Skala 1:5 000</p>
	<p>TEMAT: PLAN ORIENTACYJNY</p>			<p>Nr rys. D-1</p>
	<p>Imię i Nazwisko</p>	<p>Nr uprawnień</p>	<p>Data</p>	<p>Podpis</p>
	<p>mgr inż. Krzysztof Sawczuk</p>	<p>SUW-83/93</p>	<p>czerwiec 2019r.</p>	

