

**PRO-KOM ZAKŁAD USŁUG PROJEKTOWYCH**

mgr inż. Krzysztof Sawczuk  
19-400 Olecko, ul. Sokola 3/27 tel.(087) 5202467

---

**OBIEKT :** *Przebudowa drogi powiatowej Nr 1768N droga woj. Nr 650 ( Surminy) – Rożyńsk Mały – Juchnajcie od km 4+640 do km 5+930 zlokalizowanej na działkach nr 27; 103;96; 37; 102; 101 w obrębie geodezyjnym Rożyńsk, Gmina Gołdap , powiat gołdapski*

**ADRES :** *Rożyńsk Mały , Gmina Gołdap*

**INWESTOR :** *Gmina Gołdap  
19-500 Gołdap, Plac Zwycięstwa 14*

**STADIUM :** ***PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU***

**PROJEKTANT :** *mgr inż. Krzysztof Sawczuk*

**WSPÓŁPRACA :** *mgr inż. Paweł Dragun*

*Egz. Nr 1*

*Olecko ,sierpień 2013r.*

## **Spis zawartości .**

1. Karta uzgodnień projektu
2. Opis techniczny do projektu organizacji ruchu.
3. Wykaz znaków pionowych projektowanych.
4. Wykaz znaków poziomych
5. Plan orientacyjny 1:25 000
6. Plan oznakowania projektowany 1:500

## KARTA UZGODNIENÍ

Projektu organizacji ruchu na odcinku przebudowy drogi powiatowej nr 1768N  
od km 4+640 do km 5+930

### **I ORGANY OPINIUJĄCE PROJEKT:**

**1. Zarząd Dróg Powiatowych w Gołdapi**

.....  
.....

**2. Komenda Powiatowa Policji w Gołdapi**

.....  
.....  
.....

### **II ORGAN ZATWIERDZAJĄCY:**

.....

## OPIS

do projektu organizacji ruchu na odcinku przebudowy drogi powiatowej nr 1768N  
od km 4+640 do km 5+930

### **1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.**

1. Umowa Nr ZP-WIK-XVII.271.4.2013 z dnia 10.07.2013r z Gminą Gołdap.
2. Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 z aktualnością na dzień 01.07.2013r.
3. 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. 430/.
4. 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/
5. 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
6. Załącznik Nr1 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach
7. Załącznik Nr 2 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach .
8. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego.
9. Projekt wykonawczy.

### **2.0 Parametry techniczne projektowe.**

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| – Klasa techniczna drogi                   | - L                   |
| – Prędkość projektowa                      | - $V_p=40\text{km/h}$ |
| – droga dwukierunkowa o dwóch pasach ruchu |                       |
| – szerokość jezdni                         | - 5,00m               |
| – szerokość poboczy gruntowych             | - 2x1,0m              |
| – szerokość pasa ruchu zasadnicza          | - 2,50                |
| – chodnik dla pieszych odsunięty od jezdni | - 1,50m               |
| – pochylenie poprzeczne jezdni             | - 2,0%                |
| – kategoria ruchu                          | - KR1                 |

### **3.0 Stan istniejący i zakres opracowania.**

#### **3.1. Ukształtowanie istniejącej drogi w planie.**

Zakresem opracowania określonym przez Zamawiającego jest przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1768N na odcinku od granicy Gminy Gołdapi Gminy Banie Mazurskie w km 4+640 do km 5+930 na początku odcinka drogi o nawierzchni bitumicznej.

Na przeważającej długości droga objęta opracowaniem charakteryzuje się umiarkowaną krętością trasy o niewielkich kątach zwrotu trasy z wyjątkiem łuku na dojeździe do mostu przez rzekę Gołdapa o kącie zwrotu  $61,4^{\circ}$  i promieniu  $R=60m$ .

### 3.2. Zagospodarowanie przyległego terenu.

Istniejąca nawierzchnia żwirowa z kruszywa mineralnego o niekontrolowanym uziarnieniu i szerokości w granicach 5,0-6,0m o wyraźnie ukształtowanym przebiegu. w km 5+711 istniejąca droga przekracza mostem dwuprzęsłowym koryto rzeki Gołdapa. na odcinku od km 4+670 do km 5+170 droga przechodzi przez teren miejscowości Rożyńsk Mały o zabudowie jednorodzinnej. Na odcinku od km 4+675 do km 4+935 po stronie prawej drogi wzdłuż linii ogrodzeń zlokalizowany jest chodnik dla pieszych. W km 4+835 po stronie prawej wiata przystanku komunikacji autobusowej. Na długości około 0,8km do drogi przylega jednostronnie obszar leśny. w pasie drogi powiatowej występują nieliczne drzewa głównie z samozasiewów oraz zakrzaczenie wynikające z barku konserwacji istniejącego rowu przydrożnego. Na przedmiotowej drodze występuje niewielki ruch lokalny wynikający z prowadzonej gospodarki leśnej i działalności rolniczej oraz dowozem dzieci do szkół.

### 3.3. Istniejące skrzyżowania.

Na długości opracowania występują następujące skrzyżowania:

Z drogami gminnymi:

- W km 4+640 z drogą gminną o nawierzchni gruntowej
- W km 5+300 z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej w kierunku zakładu rolnego i drogi powiatowej Jabłońskie – Włosty – Boćwinka

Poza wymienionymi skrzyżowaniami na długości zabudowy miejscowości Rożyńsk Mały występują zjazdy na boczne drogi wewnętrzne.

W ramach projektowanej przebudowy projektuje się poprawę geometrii wlotów dróg krzyżujących się celem poprawy ich czytelności i bezpieczeństwa ruchu w obrębie tych skrzyżowań uwidocznione na projekcie zagospodarowania.

## 4.0 Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

### 4.1. Przebieg trasy.

Początek opracowania przyjęto w km 4+640m według ewidencji zarządcy drogi na granicy gminy bezpośrednio przed skrzyżowaniem 5 wlotowym dróg o nawierzchni z kruszywa naturalnego.

Koniec opracowania w km 5+930 na początku odcinka o nawierzchni bitumicznej. Szczegółowy przebieg trasy i parametry geometryczne łuków poziomych przedstawiono na załączniku graficznym nr 2 "Plan sytuacyjny".

Na długości opracowania występują 8 załamań trasy. Dwa załamania o niewielkich kątach zwrotu należy złagodzić optycznie celem uzyskania poprawy estetyki. Pozostałe 5 załamań wyokrąglono łukami kołowymi o wartościach promieni od  $R_{min}=60m$

do  $R_{\max}=500\text{m}$

#### 4.2. Niweleta projektowana ulicy.

Niweletę nowej nawierzchni zaprojektowano w aspekcie dostosowania optymalnego do istniejącego zagospodarowania terenu i wykorzystania istniejącego korpusu drogowego. Projektowana korekta niwelety wynika z wymogu zastosowania normatywnych pochyłeń podłużnych i wartości promieni łuków pionowych adekwatnych dla danej klasy drogi.

Pochylenia maksymalne niwelety nawierzchni wynoszą 3,42% , minimalne 0,2%.

Załamania niwelety wyokrąglono odcinkami łuków kołowych o promieniach

wklęsły  $R_{\min}=1000\text{m}$  ,  $R_{\max}=2000$

wypukły  $R_{\min}=1000\text{m}$  ,  $R_{\max}=2700$

Wartości promieni łuków pionowych i poziomych mieszczą się w normatywnych przedziałach dla przyjętej prędkości projektowej i klasy drogi.

Wysokościowo niweletę dowiązano do niwelacji państwowej z poziomem odniesienia Kronsztad.

Niweletę trasy przedstawiono na załączniku graficznym nr 4 "Profil podłużny".

#### 4.3. Przekroje normalne.

Na długości opracowania zaprojektowano nawierzchnię o szerokości zasadniczej 5,0m.

Charakterystyczne przekroje normalne projektowanej przedstawiono w załączniku graficznym Nr3 „Przekroje normalne”

#### 4.4 Chodnik dla pieszych.

Na długości prawostronnej zwartej zabudowy zaprojektowano chodnik dla pieszych szerokości 1,50m usytuowany przy linii ogrodzeń przyległych posesji, stanowiący jednocześnie dojście do projektowanych zatok autobusowych. Nawierzchni chodnika z kostki brukowej betonowej grubości 6cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 5cm.

#### 4.5. Zatoki autobusowe.

Dla obsługi komunikacji zbiorowej dowozu dzieci do szkoły zaprojektowano dwie zatoki autobusowe w granicach zabudowy po jednej dla każdego kierunku. Lokalizacja zatok uwidoczniła „Planie sytuacyjnym”

Z uwagi na ograniczenia terenowe i słupy napowietrznej linii energetycznej zaprojektowano zatoki o następujących parametrach:

- długość zatoki – 20m
- szerokość zatoki – 2,50m
- szerokość peronu dla pasażerów – 1,50m
- skos wjazdowy 1:6
- skos wyjazdowy 1:4

### **5.0. Zasady oznakowania**

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje znaki ostrzegawcze , zakazu i informacyjne. Lokalizacja znaków poziomych i pionowych przedstawiono na planie oznakowania w skali 1:500 (rys.2)

Do oznakowania należy stosować znaki o symbolach , wymiarach i kolorystyce godnie 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 A-7 , D-6 muszą być znakami odblaskowymi o licach z folii II generacji.**

Znaki drogowe powinny być ustawione po prawej stronie jezdni na słupkach stalowych ocynkowanych  $\phi 60\text{mm}$ , w odległości 0,5-2,0m od krawędzi jezdni , na wysokości 2,0m w terenach zielonych i 2,20m w chodniku (dół tarczy od powierzchni gruntu).

W czasie wykonania oznakowania poziomego temperatura nawierzchni i powietrza powinna wynosić co najmniej  $5^{\circ}\text{C}$ , 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 wynika z możliwości realizacyjnych Inwestora dodatkowo uwarunkowany możliwością współfinansowania zadania z wewnętrznych środków pomocowych.

Orientacyjny termin III kwartał 2014r.

## **7.0. Wykaz znaków poziomych**

$$\begin{aligned} \text{P-10 km 4+928} & - 4*5,0*0,5 = 20,0\text{m}^2 \\ \text{P-25 km 5+171,5 - 10mb} & *0,232 = 23,2\text{m}^2 \\ \text{Razem:} & 43,2\text{m}^2 \end{aligned}$$

**8. Wykaz znaków pionowych****Zestawienie oznakowania pionowego projektowanego**

kilometraż	rodzaj znaku/symbol	strona
4+656	E-18a/D-43	L
4+656	E-17a/D-42	P
4+833	D-15	P
4+905	D-15	L
4+925	D-6	P
4+931	D-6	L
5+130	A-11a/T-1( 20m)/B-33(30km/h)	P
5+174	A-11a/T-1( 20m)/B-33(30km/h)	L
5+180	A-6a	P
5+200	E-17a/D-42	L
5+200	E-18a/D-43	P
5+300	A-7	Wlot str L
5+300	A-7	Wlot str P
5+430	A-2	P
5+500	A-6a	L
5+565	B-33 ( 60km/h)	P
5+635	B-33 ( 30km/h)	P
5+635	B-34 ( 30km/h)	L
5+698	B-18 ( 10 <sup>b</sup> )	P
5+724	B-33(30km/h)/B-18( 10 <sup>b</sup> )	L
5+726	B-34(30)	P
5+794	B-33(60km/h)	L
5+920	A-1	L

**Wykaz znaków pionowych do ustawienia**

Lp	Symbol	Ilość
1	A-1	1
2	A-2	1
3	A-6a	2
4	A-7	2
5	A-11a	2
6	B-18 ( 10 <sup>b</sup> )	2
7	B-33 ( 30km/h)	4
8	B-33 ( 60km/h)	2
9	B-34 (30)	2
10	D-6	2
11	D-15	2
12	D-42	2
13	D-43	2
14	E-17a	2
15	E-18a	2
16	T-1	2
Razem tablic		32
Razem słupki do znaków		27