

Przedsiębiorstwo Realizacji Inwestycji BUDOMAR
ul. Jagiełły 24, 11-500 Giżycko
e-mail budomar1@wp.pl,
tel/fax (0-87) 428-12-79, tel. 602 478 902

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA INWESTYCJI:

Przebudowa drogi powiatowej nr 1989N Głównbity-Łankiejmy

ADRES INWESTYCJI:

Teren gminy Korsze, powiat kętrzyński, woj. warmińsko – mazurskie

INWESTOR:

Powiat Kętrzyński, Plac Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn, woj. warmińsko – mazurskie

PROJEKTANT:

mgr inż. Marcin Gołębiowski

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem inwestycji jest:

Przebudowa drogi powiatowej nr 1989N Głównbity-Łankiejmy

Obiekt zlokalizowany jest na terenie gminy Korsze powiat kętrzyński.

1.1. Podstawa opracowania

Dokumentacja została wykonana na zlecenie inwestora – Powiat kętrzyński.

1.2. Materiały wyjściowe:

- Umowa zawarta z inwestorem
- Wizja lokalna w terenie, inwentaryzacja oznakowania,
- Podkład sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 58 poz. 622)
- 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. 2003 nr 177 poz. 1729)
- 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, Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181.

1.3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt docelowej organizacji ruchu w zakresie oznakowania pionowego, poziomego na drodze 1989N Głównbity-Łankiejmy.

1.4. Inwestor

Powiat Kętrzyński, Plac Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn, woj. warmińsko – mazurskie

1.5. Jednostka projektowa

PRI BUDOMAR, ul. Jagiełły 24, 11-500 Giżycko

1.6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Droga nr 1989N położona jest w gminie Korsze, powiat kętrzyński i obsługuje ruch lokalny oraz tereny przyległych nieruchomości mieszkalnych i pola uprawne. Początek opracowania znajduje się na skrzyżowaniu z DW 592 (granica działki drogi wojewódzkiej) a koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową 1580N.

Istniejąca droga o nawierzchni brukowej stanie się drogą o nawierzchni bitumicznej o nominalnej szerokości 5,00m z poszerzeniami 30/R na łukach kołowych. Pobocze utwardzone kruszywem łamanym szerokości 0,80m. W miejscowości Łankiejmy droga zostanie wyposażona w chodniki i dwie zatoki busowe.

Na drodze odbywa się przede wszystkim ruch samochodów osobowych oraz pojazdów wolnobieżnych służących gospodarce rolnej. Po rozbudowie przewiduje się wzrost ruchu samochodów osobowych i lekkich samochodów ciężarowych obsługujących sąsiednie miejscowości.

2. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Na przebudowanej drodze projektuje się organizację ruchu w postaci oznakowania pionowego i poziomego.

W miejscowości Łankiejmy przed wjazdem na drogę wojewódzką 592 zlokalizowany jest obecnie znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Znak ten zostanie poprzedzony w odległości 100m tym samym znakiem z tabliczką wskazującą odległość do miejsca niebezpiecznego. Rezygnuje się z istniejącej linii P-7a tj. krawędziowej przerywanej szerokiej wzdłuż krawędzi połączenia drogi powiatowej i wojewódzkiej wprowadzając w zamian uzupełnienie znaku A-7 linią warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów. Na długości 20m od krawędzi drogi wojewódzkiej projektuje się linię podwójną ciągłą P-4. Oznakowanie drogi wojewódzkiej w pozostałej części pozostaje bez zmian.

W miejscowości Łankiejmy zaprojektowano dwie zatoki busowe oznaczone znakami D-15 „przystanek autobusowy”. Zatoki wyposażone są w perony przechodzące w chodnik. Pomiędzy zatokami zlokalizowano przejście dla pieszych szerokości 4,0m znakowane znakami D-6 oraz liniami P-10. Na długości chodników i zatok projektuje się linię podwójną ciągłą P-4. Miejscowość Łankiejmy została ograniczona od strony wjazdowej znakami E-17a z nazwą miejscowości wraz tablicą D-42 obszar zabudowany pod którym zastosowano znak B-33 ograniczenie prędkości do 40km/h nawiązując do ograniczenia wzdłuż drogi wojewódzkiej. W celu stopniowania ograniczenia prędkości zastosowano znak B-33 ograniczenie prędkości do 60km/h. Od strony wyjazdowej zastosowano tablice E-18a koniec miejscowości oraz D-43 koniec terenu zabudowanego.

Miejscowość Dzierżążnik oraz Sarkajmy oznakowano tabliczki E-17a, E-18a. W obrębie miejscowości nie ma obecnie wyznaczonych stref obszaru zabudowanego jednak zdecydowano się na ograniczenie prędkości na ich długości do 50km/h umieszczając znak B-33 pod tablicą miejscowości.

Skrzyżowanie z drogą powiatową 1580N znakuje się znakiem B-20 „STOP” wraz z tabliczką T-6 określającą przebieg drogi głównej i podporządkowanej. Dodatkowo stosuje się linię P-12, Skrzyżowanie poprzedza się dodatkowo znakiem A-7 ustąp pierwszeństwa z tabliczką STOP 150m.

Przed skrzyżowaniem projektuje się linię P-4 podwójną ciągłą na długości 50m. Na drodze 1580N należy zlokalizować znaki A-6b i A-6c wraz z tabliczkami T-6 ostrzegające o zbliżaniu się do skrzyżowania.

Ze względu na krętość drogi projektuje się znaki A-1, A-2, A-3, A-4 ostrzegające o niebezpiecznym zakręcie lub krętym odcinku drogi. Dodatkowo łuk o promieniu 40m oznakowano tablicami kierunkowymi U-3a, U-3b, U-3e.

Na całym odcinku drogi (nie wliczając odcinków z krawężnikami) projektuje się linie krawędziowe P-7c oraz P-7d na długości zjazdów.

Ze względu na zadrzewienie wzdłuż drogi po wybudowaniu należy sprawdzić skrajnię drogi a w razie konieczności odpowiednio ją oznakować.

Szczegółową lokalizację znaków pionowych, poziomych oraz elementów bezpieczeństwa ruchu pokazano na planszach docelowej organizacji ruchu.

2.1. Warunki techniczne znaków drogowych

Oznakowanie pionowe i poziome powinno spełniać pod względem konstrukcyjnym, sposobu ustawienia i zastosowania warunki techniczne odpowiednie dla danej klasy i kategorii dróg - zgodne z podanymi w załącznikach do rozporządzenia 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 poz. 2181 Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.

Wymiary znaków i tablic należy przyjąć dla grupy wielkości znaków średniej. Należy zastosować generację foli typu 2,

Oznakowanie poziome projektuje się jako cienkowarstwowe.

Zestawienie oznakowania projektowanego przedstawiono w tabeli poniżej.

Lp	Nazwa	Opis	Stan	Wielkość	Ilość
Znaki ostrzegawcze					
1	A-1	Niebezpieczny zakręt w prawo	Projektowany	Średni	2 szt.
2	A-2	Niebezpieczny zakręt w lewo	Projektowany	Średni	2 szt.
3	A-3	Dwa niebezpieczne zakręty pierwszy w prawo	Projektowany	Średni	2 szt.
4	A-4	Dwa niebezpieczne zakręty – pierwszy w lewo	Projektowany	Średni	2 szt.
5	A-6b	Skrzyżowanie z drogą podporządkowana występująca po prawej stronie	Projektowany	Średni	1 szt.
6	A-6c	Skrzyżowanie z drogą podporządkowana występująca po lewej stronie	Projektowany	Średni	1 szt.
7	A-7	Ustąp pierwszeństwa	Projektowany	Średni	2 szt.
Znaki zakazu					
8	B-20	STOP	Projektowany	Średni	1 szt.
9	B-33	Ograniczenie prędkości do 40 km/h	Projektowany	Średni	1 szt.
10	B-33	Ograniczenie prędkości do 60 km/h	Projektowany	Średni	1 szt.
11	B-33	Ograniczenie prędkości do 50km/h	Projektowany	Średni	4 szt.
Znaki informacyjne					
12	D-15	Zatoka autobusowa	Projektowany	Średni	2 szt.
13	D-42	Obszar zabudowany	Projektowany	Średni	1 szt.
14	D-43	Koniec Obszaru zabudowanego	Projektowany	Średni	1 szt.
15	D-6	Przejście dla pieszych	Projektowany	Średni	2 szt.
Tablice miejscowości					
16	E-17a	Miejscowość „Łankiejmy”	Projektowany	Średni	1 szt.
17	E-17a	Miejscowość „Dzierżążnik	Projektowany	Średni	2 szt.
18	E-17a	Miejscowość „Sarkajmy”	Projektowany	Średni	2 szt.
19	E-18a	Koniec miejscowości „Łankiemy”	Projektowany	Średni	1 szt.
20	E-18a	Koniec miejscowości „Dzierżążnik”	Projektowany	Średni	2 szt.
21	E-18a	Koniec miejscowości „Sarkajmy”	Projektowany	Średni	2 szt.
Tabliczki do znaków					
22	T-1 (100m)	Odległość znaku od miejsca niebezpiecznego	Projektowany	Średni	1 szt.
23	T-1 (STOP 150m)	Odległość znaku od miejsca niebezpiecznego	Projektowany	Średni	1 szt.
24	T-2	Długość odcinka drogi na którym występuje niebezpieczeństwo (1,8 km)	Projektowany	Średni	2 szt.
25	T-3	Koniec odcinka drogi na którym występuje	Projektowany	Średni	2 szt.

		niebezpieczeństwo			
26	T-6	Tabliczka przedstawiająca nietypowy układ dróg na skrzyżowaniu	Projektowany	Średni	3 szt.
Tablice prowadzące					
27	U-3a	Tablica prowadząca – pojedyncza w prawo	Projektowany	Średni	3 szt.
28	U-3b	Tablica prowadząca – pojedyncza w lewo	Projektowany	Średni	3 szt.
29	U-3e	Tablica prowadząca – dwustronna	Projektowany	Średni	4 szt.
Oznakowanie poziome					
30	P-1e	Linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka	Projektowany	Cienkowiec	10 mb
31	P-4	Linia podwójna ciągła	Projektowany	Cienkowiec	205 mb
32	P-7c	Linia krawędziowa — przerywana wąska	Projektowany	Cienkowiec	6950 mb
33	P-7d	Linia krawędziowa — ciągła wąska	Projektowany	Cienkowiec	370 mb
34	P-10	Przejeździe dla pieszych szer. 4m	Projektowany	Cienkowiec	10 mb
35	P-12	Linia bezwzględnego zatrzymania	Projektowany	Cienkowiec	9 mb
36	P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	Projektowany	Cienkowiec	8 mb

3. Karta uzgodnień – docelowa organizacja ruchu

Dotyczy:

Przebudowa drogi powiatowej nr 1989N Głównbity-Łankiejmy

Jednostka	Opinia