




Temat:	Kompleksowy projekt zwiększający ekomobilność na terenie gminy Dywity – III etap Zadanie 1 – BUDOWA CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO W MIEJSCOWOŚCI WADĄG.	
Branża	DROGOWA	
Wykonawca:	ROAD CONCEPT RENATA KOZAK UL. SIENKIEWICZA 21 11-600 WĘGORZEWO	
Inwestor:	GMINA DYWITY UL. OLSZTYŃSKA 32 10-001 DYWITY	
Nazwa opracowania:	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
Opracował		
Branża drogowa: mgr inż. Renata Kozak	WAM/0128/POOD/10	
	Data: Olsztyn, listopad 2020r.	Numer egz. 1-2-3-4
Za zgodność kopii z oryginałem w całym opracowaniu poświadczam mgr inż. Renata Kozak		

SPIS ZAWARTOŚCI

**Kompleksowy projekt zwiększający ekomobilność na terenie gminy Dywity – III etap
Zadanie 1 – BUDOWA CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO W MIEJSCOWOŚCI WADĄG.**

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1	Dane ogólne	3
1.1	Podstawa opracowania	3
1.2	Przedmiot i zakres inwestycji.....	3
1.3	Materiały wyjściowe	3
2	Opis stanu istniejącego.....	3
2.1	Charakterystyka drogi	3
3	Opis projektowanej organizacji ruchu	4
3.1	Założenia	4
3.2	Opis oznakowania pionowego	4
3.3	Opis oznakowania poziomego	5
3.4	Opis urządzeń BRD.....	6
4	Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu	6
5	Opinie.....	7

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny w skali 1:10 000

Rys. 2.0 Projekt stałej organizacji ruchu w skali 1:500

1 Dane ogólne

1.1 Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi umowa zawarta pomiędzy Gminą Dywity, a Road Concept Renata Kozak, ul. Sienkiewicza 21, 11-600 Węgorzewo.

1.2 Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa ciągu pieszo-rowerowego w Wadągu.

1.3 Materiały wyjściowe

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Dywity a Road Concept
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem terenu
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. RP Nr 43 z dn.14maja 1999r.) z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad rym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170. poz. 1393)
- 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. Nr 220. poz. 2181) (wraz z załącznikiem nr 1-4 z dnia 23 grudnia 2003 r. do w/w rozporządzenia)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58. poz. 515 ze zm.)
- Specyfikacja istotnych warunków zamówienia,

2 Opis stanu istniejącego

2.1 Charakterystyka drogi

Droga powiatowa na odcinku, na którym planuje się budowę ciągu pieszo-rowerowego posiada nawierzchnię bitumiczną i szerokość ok. 5.5-6.0m. Wzdłuż drogi zlokalizowane są dwie zatoki autobusowe. Na większości odcinka wzdłuż drogi zlokalizowane są obustronne rowy. Odcinek leży poza terenem zabudowanym.

3 Opis projektowanej organizacji ruchu

3.1 Założenia

Początek ciągu pieszo-rowerowego przyjęto na skrzyżowaniu drogi powiatowej z ul. Jagalły. Od tego miejsca, do skrzyżowania z ul. Leśmiana ciąg pieszo-rowerowy przebiega po stronie lewej, jest to odcinek długości ok. 239m. Natomiast po stronie prawej ciąg zaprojektowano na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną prowadzącą do msc. Myki. do skrzyżowania z ul. Osieckiej, jest to odcinek długości ok. 513m. (10m wzdłuż drogi powiatowej przed skrzyżowaniem z drogą gminną – kierunek Myki). Ponadto w rejonie skrzyżowania w niedawnym czasie wykonany został ciąg pieszo-rowerowy, do którego inwestycja nawiązuje. Na odcinku ok. 120m ciąg pieszo-rowerowy przebiega obustronnie. Łączna długość projektowanego ciągu to ok. 752m. Powierzchnia projektowanego ciągu z kostki betonowej - ok. 610m², powierzchnia projektowanego ciągu z betonu asfaltowego – ok. 1300m².

W ramach zadania planuje się:

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego
- budowę ciągu pieszo-rowerowego szerokości 2.5m-3.0m
- wycinkę drzew kolidujących z inwestycją
- budowę kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej
- zabezpieczenie istniejących sieci
- budowę oświetlenia
- docelową organizację ruchu
- budowę kanału technologicznego
- likwidację istniejących rowów kolidujących z projektowanym ciągiem
- likwidację przepustów pod zjazdami i drogami

3.2 Opis oznakowania pionowego

Projekt organizacji ruchu przewiduje ustawienie nowych znaków pionowych zgodnie z częścią graficzną opracowania - Rys. 2.0 Projekt stałej organizacji ruchu. Znaki istniejące przedstawiono jako czarno – białe. Znaki projektowane oraz planowane do przestawienia oznaczono jako kolorowe.

Do oznakowania należy zastosować znaki odblaskowe I generacji (dotyczy znaków z grupy C) Pozostałe znaki zaprojektowano II generacji. Zaprojektowano znaki z grupy wielkości – średnie o symbolach, wymiarach i kolorystyce zgodnie z “ Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów na drogach oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami)”.

Dolną krawędź znaków ustawionych w poboczu należy umieścić na wysokości 2,0m od poziomu pobocza. Dolną krawędź znaków ustawionych w ciągu pieszym należy umieścić na wysokości 2,2m od poziomu nawierzchni.

Przy ciągach pieszo-rowerowych należy umieścić na wysokości 2,5 m od poziomu nawierzchni.

Znaki D-6, D-6b - maksymalnie 0,5 m od linii poziomej P-10 lub P-11.

Tarcze znaków pionowych należy umieścić w odległości min. 0,50m od lica krawężnika lub krawędzi jezdni zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)”. Maksymalna odległość tarczy znaku od lica krawężnika bądź krawędzi jezdni powinna wynosić 2,0m.

Do znaków powinny być zastosowane słupki wykonane z rur stalowych ocynkowanych średnicy 63,5mm (2,5cala), zamontowane w podłożu i zabetonowane. Tarcze znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej z podwójnie giętymi krawędziami, a elementy mocujące – z materiałów ocynkowanych.

Zestawienie oznakowania pionowego projektowanego

Nazwa	Stan	Szt.
A-4	Projektowane	1
A-6B	Projektowane	1
A-16	Projektowane	4
B-33	Projektowane	6
C-13/16	Projektowane	7
C-13/16A	Projektowane	4
D-1	Projektowane	2
D-6	Projektowane	2
D-6B	Projektowane	4
D-15	Projektowane	1
E-4	Projektowane	1

33

3.3 Opis oznakowania poziomego

Oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie z częścią graficzną opracowania – Rys. 2.0 Projekt stałej organizacji ruchu.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako odblaskowe grubowarstwowe. Na ścieżkach i ciągach pieszo-rowerowych jako cienkowarstwowe odblaskowe.

Zestawienie oznakowania poziomego projektowanego

Lp.	Rodzaj znaku	Długość / liczba / powierzchnia znaku (mb)	Powierzchnia materiału / mb znaku (m ² /mb)	Powierzchnia materiału do oznakowania ulicy (m ²)
1	2	3	4	5
7	P-10	18x4	0,5	36
8	P-11	24	0,5	12

11	P-23	21	0,662	13,9
12	P-26	21	0,662	13,9
Razem:				75,8

3.4 Opis urządzeń BRD

Nie projektuje się urządzeń brd.

4 Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu – IV kwartał 2021 r.

Opracowała:
mgr inż. Renata Kozak



5 **Opinie**