

# ***Firma Inżynieryjno Projektowa***

**Maciej Domysławski**

16-400 Suwałki, ul. Bohaterów 35

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

W ramach opracowania pn.:

**„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1134B Suwałki –  
Potasznia-Okrągłe – Jeleniewo w km 0+000 – 3+100,  
obejmująca budowę ciągu pieszo – rowerowego,  
przebudowę zjazdów i odwodnienie drogi”**

**Adres: Bród Stary, Potasznia, gmina Suwałki, pow. Suwalski**

**Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych  
Ul. Ogrodowa 57 , 16-400 Suwałki**

**PROJEKTANT : mgr inż. Maciej Domysławski  
PDL/0035/PBD/16**

**PROJEKTANT**  
*mgr inż. Maciej Domysławski*  
Upr. Bud. PDL/0035/PBD/16

Suwałki lipiec 2018r.

**Kontakt:**

kom. +48 668 674 833

e-mail: [domys207@wp.pl](mailto:domys207@wp.pl)

# SPIS ZAWARTOŚCI

## I. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Strona tytułowa.
2. Spis zawartości.
3. Karty uzgodnień.
4. Opis techniczny.
5. Zestawienie zbiorcze oznakowania.

## II. CZĘŚĆ GRAFICZNA.

1. Orientacja.
2. Plan sytuacyjny Stała Organizacja Ruchu. Skala 1:500.

## KARTA UZGODNIENÍ

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z „Rozbudową drogi powiatowej nr 1134B Suwałki – Potasznia – Okrągłe – Jeleniewo w km 0+000 – 3+100, obejmująca budowę ciągu pieszo – rowerowego, przebudowę zjazdów i odwodnienie drogi”*

### Instytucja

Komenda Miejska Policji w Suwałkach

## KARTA UZGODNIENÍ

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z „Rozbudową drogi powiatowej nr 1134B Suwałki – Potasznia – Okrągłe – Jeleniewo w km 0+000 – 3+100, obejmująca budowę ciągu pieszo – rowerowego, przebudowę zjazdów i odwodnienie drogi”*

### Instytucja

Zarząd Dróg Powiatowych w Suwałkach

## OPIS TECHNICZNY

*do projektu stałej organizacji ruchu związanej z do projektu stałej organizacji ruchu związanej z „Rozbudową drogi powiatowej nr 1134B Suwałki – Potasznia – Okrągłe – Jeleniewo w km 0+000 – 3+100, obejmująca budowę ciągu pieszo – rowerowego, przebudowę zjazdów i odwodnienie drogi”*

### 1. Przedmiot i zakres inwestycji.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest określenie sposobu docelowego oznakowania rozbudowywanej drogi powiatowej nr 1134B o ciąg pieszo – rowerowy w miejscowości Bród Stary Potasznia

#### Podstawa opracowania

Projekt „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1134B Suwałki – Potasznia – Okrągłe – Jeleniewo w km 0+000 – 3+100, obejmująca budowę ciągu pieszo – rowerowego, przebudowę zjazdów i odwodnienia drogi” opracowano na podstawie:

- umowy ZDP w Suwałkach
- mapy sytuacyjno - wysokościowej w skali 1 : 500,
- pomiarów sytuacyjnych w terenie,
- Dziennika Ustaw 2016.124

### 2. Parametry techniczne

#### *Ciąg pieszo - rowerowy*

- szerokość ciągu pieszo – rowerowego – 2,5 - 3,5 m
- spadek poprzeczny ciągu pieszo rowerowego, jednostronny 2,0 %
- szerokość poboczy – 0,5 m,
- spadek poprzeczny poboczy – 2%

### 3. Istniejący stan zagospodarowania.

Obecnie droga powiatowa na rozpatrywanym odcinku ma szer. od 5,5 do 6,0 m o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi poboczami i rowami ziemnymi. Brak chodników. Teren przyległy stanowi zabudowa zagrodowa oraz łąki. Występuje oznakowanie pionowe, brak oznakowania poziomego. W ciągu drogi powiatowej znajdują się skrzyżowania w postaci skrzyżowań zwykłych z pierwszeństwem przejazdu w ciągu drogi powiatowej nr 1134B. Droga powiatowa jest drogą przenoszącą ruch o charakterze lokalnym, w którym to główny udział stanowią pojazdy osobowe.

Istniejące oznakowanie przedstawiono na rysunku „Stała Organizacja Ruchu”.

## ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

### 4. Opis rozwiązań projektu budowlanego

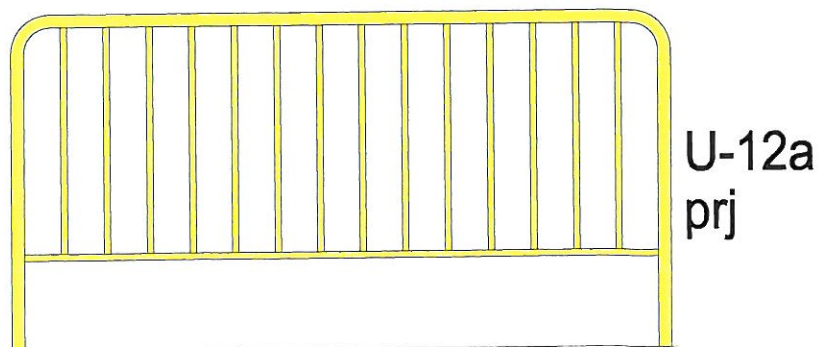
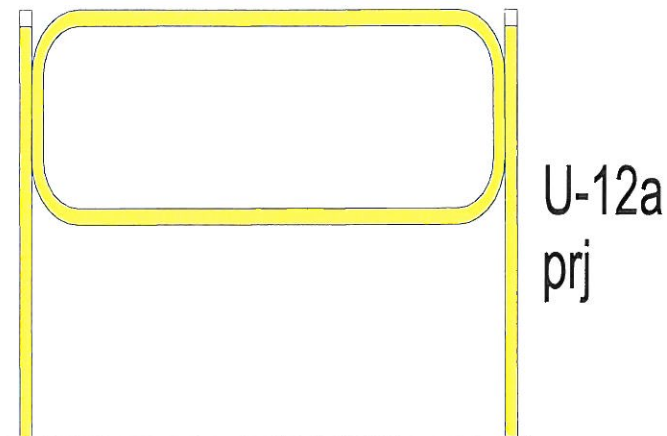
Początek projektowanej trasy przyjęto w km 0+000 na granicy gminy Suwałki i miasta Suwałki w linii projektowanego krawężnika betonowego.

#### Zakres projektu budowlanego

- Ciąg pieszo – rowerowy szerokości 2,5 – 3,5 m o nawierzchni bitumicznej ograniczony krawężnikiem betonowym.
- Wykonanie poszerzenia drogi do szerokości 6,0 m.



- Zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej gr. 8 cm bez fazowej kolorowej obramowanej obrzeżem betonowym gr. 8 cm z tyłu i z przodu ograniczony krawężnikiem najazdowym na ławie betonowej z oporem z betonu.
- Wygrodzienia segmentowe dla pieszych i rowerzystów U-12a białe czerwone ustawione na poboczu 0,5 m.
- W km 2+400 , 3+065 przejście dla pieszych wyznaczone na progu zwalniającym U-16c.
- W km 2+400, 3+065 koniec ciągu pieszo – rowerowego ustawiono wygrodzienia segmentowe uniemożliwiające dalsze poruszanie się po tej stronie uczestnikom ruchu a przejście zgodnie z wyznaczoną ścieżką.



- Odwodnienie spadkami podłużnymi i poprzecznymi do ścieków pod chodnikowych.
- Humusowanie gr. min. 10 cm i obsianie trawą skarp.
- Oznakowanie pionowe.
- Oznakowanie poziome.

**Zakres wykonywanych robót:**

- Roboty przygotowawcze (rozbiórki ogrodzeń zgodnie z podziałem ZRiD wycinka drzew).
- Wykonanie robót ziemnych( zdjęcie humusu, wyk. Wykopów nasypów).
- Wykonanie poszerzenia drogi powiatowej do szerokości 6,0 m.
- Ustawienie krawężników i obrzeży.
- Wykonanie wyniesionych przejść dla pieszych.
- Wykonanie ścieków pod chodnikowych zabezpieczenia i przebudowa infrastruktury.
- Wykonanie podbudów i nawierzchni.
- Wykonanie oznakowania poziomego i pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu.
- Wykonanie humusowania.

**5. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu**

**5.1. Oznakowanie poziome**

Na projektowanym odcinku drogi powiatowej warunki widoczności na łukach poziomych cięciwa widoczności nie będzie wykraczać poza projektowane linie rozgraniczające drogi. Teren objęty obwiednią widoczności jest wolny od przeszkód, nie występują zadrzewienia i zakrzaczenia. Zakres projektu budowlanego obejmuje wycinkę drzew oraz krzaków. Kierowca będzie miał zapewnioną widoczność świateł mijania nadjeżdżającego pojazdu.

Sposób usytuowania oznakowania poziomego pokazano w części rysunkowej Stałej Organizacji Ruchu.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako:

- grubowarstwowe (masa chemoutwardzalna)

**5.2. Oznakowanie pionowe**

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie zmiany w oznakowaniu pionowym i poziomym dostosowanej do zmian wynikłych z rozbudowy drogi – budowy ciągu pieszo - rowerowego. Wielkość znaków pionowych dostosowano do kategorii drogi powiatowej oraz dróg podrzędnych. W ciągu drogi powiatowej nr 1134B przewidziano oznakowanie w grupie wielkości znaków „średnie” (S) 2 generacji , przewidziano również wykonanie oznakowania poziomego związanego z nową lokalizacją przejść dla pieszych. W związku z powyższym przewidziano wykonanie nowego oznakowania.

Szczegóły oznakowania przedstawiono na rysunku.

**WYMAGANIA TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH**

**OZNAKOWANIE PIONOWE**

- Projektowane znaki pionowe z grupy wielkości znaków „średnie” dla drogi powiatowej;
- Znaki z folii odblaskowej typu 2 na podkładzie stalowym;
- Znaki pionowe należy zamocować do słupków stalowych, ocynkowanych (średnica 60 mm) lub za pomocą profilowanych słupów wsporczych „PSW”, ocynkowanych, z zachowaniem skrajni



poziomej i pionowej zgodnie z Rozporządzeniem 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 (z późniejszymi zmianami).

- Znaki powinny być widoczne z odległości umożliwiającej kierującemu zauważenie ich i prawidłową reakcję. Powinny być widoczne w każdej porze dnia i nocy, dlatego też należy zwrócić uwagę na odpowiednią ich lokalizację i kąt ustawienia.

Sposób umieszczania znaków na konstrukcjach wsporczych.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu.

Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

### **Sposób umieszczania znaków w przekroju drogi**

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- a) na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,
- b) na drogach z poboczami o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju)
  - w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni. Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni. Powyższe odległości nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego; znaki te mogą być umieszczane na jezdni.

### **OZNAKOWANIE POZIOME**

Zmiana zagospodarowania pasa drogowego wymaga dostosowania oznakowania poziomego.

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać jako malowanie grubowarstwowe koloru białego (czerwone na przejściu dla pieszych zg. Z rys.) zgodnie z rozwiązaniem przedstawionym na planach sytuacyjnych. Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się głównie dobrą widocznością w ciągu całej doby, a także:

- wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,



- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Materiałami do znakowania grubowarstwowego powinny być masy chemoutwardzalne lub termoplastyczne, materiały prefabrykowane, wśród których wyróżnia się między innymi: odbłaskowe taśmy nieprofilowane lub profilowane.

Właściwości fizyczne materiałów do znakowania grubowarstwowego określa aprobaty techniczna.

PROJEKTANT

*mgr inż. Maciej Domysławski*  
Uch. Dot. PDL/0035/PDL/16

## ZESTAWIENIE ZBIORCZE OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	D-15		Projektowane		Średnie					4
	D-6b		Projektowane		Średnie					9
	T-1		Projektowane		Średnie					4
	B-33		Projektowane		Średnie					5
	A-11a		Projektowane		Średnie					4
	D-15		Do likwidacji		Średnie					4
	B-20		Projektowane		Średnie					1
	C-13a/16a		Projektowane		Średnie					9
	C-13/16		Projektowane		Średnie					9
	A-7		Projektowane		Średnie					1
	E-4		Projektowane		Średnie					2
	E-4		Do likwidacji		Średnie					2
	B-20		Do likwidacji		Średnie					1
	E-18a		Projektowane		Średnie					3
	D-42		Projektowane		Średnie					3
	E-17a		Projektowane		Średnie					3
	E-18a		Do likwidacji		Średnie					3
	D-42		Do likwidacji		Średnie					3
	E-17a		Do likwidacji		Średnie					3
	D-1		Do likwidacji		Średnie					3
	D-1		Projektowane		Średnie					4
	T-25c		Do likwidacji		Średnie					1
	B-36		Do likwidacji		Średnie					3
	T-25c		Projektowane		Średnie					1
	B-36		Projektowane		Średnie					3
	T-25a		Projektowane		Średnie					2
	T-25a		Do likwidacji		Średnie					2
	B-33		Do likwidacji		Średnie					1
	A-1		Do likwidacji		Średnie					1
	A-1		Projektowane		Średnie					1
	A-2		Projektowane		Średnie					1
	A-2		Do likwidacji		Średnie					1
	D-43		Projektowane		Średnie					1
	D-43		Do likwidacji		Średnie					1
	T-6b		Projektowane		Średnie					1
	T-6b		Do likwidacji		Średnie					1
	A-18a		Istniejące		Średnie					1
	B-18		Do przeniesienia		Małe					1
	B-43		Do przeniesienia		Małe					1

Razem szt. = 104

### Konstrukcje wsporcze

ID	Nazwa	Stan	Opis	Blok	Warstwa	Szt.
	Bramownica prawa					20
	Słupki					37
	Podwójny słupki					6

Razem szt. = 63

### Oznakowanie poziome

ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.	Pow. mal. 2
	P-1b	Projektowane					2892.0000	115.68	
	P-1e	Projektowane					20.7504	2.49	
	P-4	Projektowane					136.9961	32.89	
	P-13	Projektowane					8.6089	2.26	
	P-1c	Projektowane					20.6902	2.48	
	P-14	Projektowane					12.0000	4.52	
	P-10/11	Projektowane					23.0001	38.50	

**Kontakt:**

kom. +48 668 674 833

e-mail: [domys207@wp.pl](mailto:domys207@wp.pl)

**Oznakowanie poziome**

ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.	Pow. mal. 2
	P-2a	Projektowane					9.9794	1.20	
	P-16 krótki	Projektowane					1.0000	1.23	
	P-12	Projektowane					6.7728	3.39	
	P-25	Projektowane					24.0000	5.56	

Całkowita pow. malowania [m2]= 210.20 Całkowita pow. malowania 2 [m2]= 0.00 Łącznie pow. malowania [m2]= 210.20

**Urządzenia bezpieczeństwa**

ID	Nazwa	Stan	Warstwa	Kilometraż	Trasa	Opis	Dł./Szt.
	U-9b	Projektowane					15.00
	U-9a	Projektowane					15.00
	U-12a	Projektowane					1028.79
	U-3b	Do likwidacji					3.00
	U-3a	Do likwidacji					3.00
	U-18a	Do przeniesienia					1.00

**PROJEKTANT**  
 mgr inż. Maciej Domysławski  
 Upr. Bud. PDL 6035/PBD/16



SZKIC ORIENTACYJNY SKALA 1:25000

