

**OBIEKT:**      ***Budowa ulic Jesiennej, Wiosennej, Letniej, Spacerowej i ks. prał. Mariana Szczęsnego w Ełku.***

**ADRES OBIEKTU:** *ul. Jesienna, Wiosenna, Letnia, Spacerowa i ks. prał. Mariana Szczęsnego w Ełku.*

**INWESTOR:**      ***Gmina Miasta Ełk  
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 4  
19-300 Ełk***

**STADIUM:**      ***Stała organizacja ruchu***

**PROJEKTANT :**      BRANŻA DROGOWA  
mgr inż. Wojciech Grzybowski  
PDL/0065/POOD/05

**WSPÓŁPRACA:**      mgr inż. Edyta Kuszniereczuk  
PDL/0153/PBD/15

**SPRAWDZAJĄCY :**      mgr inż. Adam Sosnowski  
B1 45/02

---

## SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

### I. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Strona tytułowa.
2. Spis załączników.
3. Karta uzgodnień.
4. Opis techniczny.

### II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

1. Orientacja. Skala 1:10000
2. Plan sytuacyjny. Skala 1:500

---

## KARTA UZGODNIENÍ

*projektu stałej organizacji „Budowa ulic Jesiennej, Wiosennej, Letniej,  
Spacerowej i ks. prał. Mariana Szczęsnego w Ełku”.*

L.p.	Instytucja (pieczęć i podpis)
1.	Urząd Miejski w Ełku

---

## **OPIS TECHNICZNY**

*projektu stałej organizacji „Budowa ulic Jesiennej, Wiosennej, Letniej, Spacerowej i ks. prał. Mariana Szczęsnego w Elku”.*

INWESTOR: ***Prezydent Miasta Elk***  
***ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 4***  
***19-300 Elk***

### **1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu budowy ulic Jesiennej, Wiosennej, Letniej, Spacerowej i ks. prał. M. Szczęsnego w Elku, województwo warmińsko-mazurskie.

Zakresem opracowania objęto odcinki ulic:

- Spacerowa od km rob. 0+000 do km rob. 0+369,27
- Wiosenna od km rob. 0+000 do km rob. 0+093,20
- Letnia od km rob. 0+000 do km rob. 0+156,40
- Jesienna od km rob. 0+000 do km rob. 0+185,59
- ks. prał. M. Szczęsnego od km rob. 0+000 do km rob. 0+218,20.

### **2. Podstawa opracowania projektu.**

Dokumentację opracowano na podstawie:

- umowy zawartej z INWESTOREM,
- map sytuacyjno-wysokościowych w skali 1:500,
- wizji lokalnej i inwentaryzacji istniejącego oznakowania w terenie,
- Dziennika Ustaw RP Zał. do nru 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”,
- „Rozporządzenia MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. nr 43 poz. 430).

### **3. Stan istniejący i przewidywane zmiany.**

---

Teren, na którym projektuje się ulice stanowi istniejące ulice o nawierzchni gruntowej, gdzie występuje zabudowa mieszkaniowa. Pasy drogowe ulicy Spacerowej, Wiosennej, Letniej, Jesiennej i ks. prał. M. Szczęsnego są szerokości 6,6÷16,0m. Odwodnienie ulic odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na tereny przyległe. Podczas wizji lokalnej nie stwierdzono występowania rowów przydrożnych.

#### Skrzyżowania zwykłe:

- ul. Spacerowa z ul. Letnią
- ul. Spacerowa z ul. Wiosenną
- ul. Spacerowa z ul. Jesienną
- ul. Jesienna z ul. ks. prał. M. Szczęsnego

#### **Infrastruktura techniczna:**

W pasie drogowym drogi występują następujące sieci:

- linia telekomunikacyjna,
- linia energetyczna,
- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa
- ciepłociąg.

#### **Rozwiązania projektowe**

##### 3.1 Parametry techniczne dróg

- klasa drogi – „D”
- prędkość projektowa - na obszarze zabudowanym 30 km/h
- kategoria ruchu – KR2
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu – 100 kN/oś

##### 3.2. Geometria

- ul. Spacerowa

Początek projektowanej trasy ulicy Spacerowej przyjęto w km rob. 0+000 od granicy pasa drogowego ul. Baranki, zaś koniec trasy w km 0+369,27 na skrzyżowaniu z osią ulicy Jesiennej. Na ulicy Spacerowej na początkowym odcinku trasy (do km 0+163) zaprojektowano jezdnię szerokości 6,0m z obustronnymi chodnikami szerokości 2,0m, zaś na dalszym odcinku

---

chodnik po stronie zabudowy szerokości 2,0m oddzielony od jezdni pasem zieleni szerokości 2,0m. Skrzyżowanie ulicy Spacerowej z ulicą Letnią i Jesienną zaprojektowano wyniesione na 10cm. W planie zaprojektowano 6 załamań osi trasy, w dwa wpisano łuk poziomy o promieniu  $R=12\div 40$  m.

- ul. Wiosenna

Początek projektowanej trasy ulicy Wiosennej przyjęto na przecięciu z osią ulicy Spacerowej ( km 0+089,23), zaś koniec przyjęto w km 0+093,20. Na ulicy Wiosennej zaprojektowano jezdnię szerokości 6,0m z obustronnymi chodnikami szerokości 2,0m. W planie zaprojektowano 1 załamanie osi trasy, w które wpisano łuk poziomy o promieniu  $R=45$  m.

- ul. Letnia

Początek projektowanej trasy ulicy Letniej przyjęto w km rob. 0+000 od granicy pasa drogowego ul. Baranki, zaś koniec trasy w km 0+156,40 na skrzyżowaniu z osią ulicy Spacerowej (km 0+288,43). Na ulicy Letniej na początkowym odcinku zaprojektowano jezdnię szerokości 6,0m z obustronnymi chodnikami przy krawędzi jezdni szerokości 2,0m, zaś na dalszym odcinku chodniki oddzielono od jezdni pasem zieleni szerokości 3,0m. W planie zaprojektowano 1 załamanie osi trasy, w które wpisano łuk poziomy o promieniu  $R=90$  m.

- ul. Jesienna

Początek projektowanej trasy ulicy Jesiennej przyjęto w km rob. 0+000 od granicy pasa drogowego ul. Baranki, zaś koniec trasy w km 0+185,59. Na ulicy Jesiennej do skrzyżowania z ulicą Spacerową zaprojektowano jezdnię szerokości 6,0m z chodnikiem po stronie zabudowy mieszkaniowej szerokości 2,5m i ciągiem pieszo-rowerowym po stronie przeciwnej szerokości 2,5m. Od skrzyżowania z ulicą Spacerową do końca projektowanej trasy zaprojektowano ciąg pieszo-jezdny szerokości 4,0m. W planie zaprojektowano 4 załamania osi trasy.

- ul. ks. prał. Mariana Szczęsnego

Początek projektowanej trasy ulicy ks. prał. M. Szczęsnego przyjęto na przecięciu z osią ulicy Jesiennej (km 0+082,65), zaś koniec przyjęto w km 0+218,20. Na ulicy Szczęsnego zaprojektowano jezdnię szerokości 6,0m z jednostronnym chodnikiem szerokości 2,0m po stronie prawej.

Skrzyżowania zwykłe:

- ul. Spacerowa z ul. Letnią
- ul. Spacerowa z ul. Wiosenną
- ul. Spacerowa z ul. Jesienną

- 
- ul. Jesienna z ul. ks. prał. M. Szczęsnego

### 3.3. Niweleta jezdni

Generalnie niweletę ulic Spacerowej, Wiosennej, Letniej, Jesiennej i ks. prał. M. Szczęsnego dostosowano do istniejących rzędnych zjazdów do posesji i przyległego terenu.

### 3.4. Przekroje normalne

Na ulicy Suwalskiej zaprojektowano następujące przekroje:

- o szerokość jezdni – 2\*3,0 m
- o szerokość chodników – 2,0 - 2,5 m
- o szerokość ciągu pieszo-rowerowego – 2,5 m
- o szerokość ciągu pieszo-jezdnego
- o spadek poprzeczny jezdni – 2,0% (daszkowy)
- o spadek poprzeczny chodnika – 2,0 % (w kierunku jezdni)
- o spadek poprzeczny ścieżki rowerowej – 2,0% (w kierunku jezdni)
- o spadek poprzeczny ciągu pieszo-rowerowego – 2,0% (w kierunku jezdni)

pochylenie skarp – 1: 1,5

## **4. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu**

### **4.1. Oznakowanie poziome**

Oznaczono linią **P-10** przejścia dla pieszych oraz przejazd rowerowy linią **P-11**. W rejonie skrzyżowań wyniesionych oraz przejścia wyniesionego linią P-10 i P-11 należy wykonać z kostki brukowej koloru czerwonego.

### **4.2. Oznakowanie pionowe**

Na początku ulicy Spacerowej, Letniej, Jesiennej i ks. prał. M. Szczęsnego należy ustawić znaki **B-43** (strefa ograniczonej prędkości do 30km/h) i **B-44** (koniec strefy ograniczonej prędkości do 30km/h). Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem **D-6**, natomiast ciągu pieszo-rowerowego **D-6b**. Ciąg pieszo-rowerowy oznaczono znakami: **C-16/13**, **C-16a/13a**. Na początku ulicy Wiosennej należy ustawić znak **D-4a**. Skrzyżowania ulic Spacerowej, Letniej i Jesiennej z ulicą Baranki należy oznakować znakami **D-1** na ulicy Baranki, zaś na ulicach Spacerowej Letniej i Jesiennej znakiem **A-7**. Na końcu projektowanej ulicy ks. prał. M. Szczęsnego należy ustawić znak **A-7**. Przed skrzyżowaniami i przejściami wyniesionymi należy ustawić znaki **A-11a**.

Szczegółowe rozmieszczenie oznakowania pokazano w części rysunkowej na Rys.2 Plan sytuacyjny”, oznakowanie projektowane pokazano w wersji kolorowej.

---

## **5. Uwagi końcowe**

Znaki pionowe zaprojektowano z grupy wielkości „średnie” z tarczami pokrytymi folią odblaskową 2 typu, a oznakowanie poziome, jako cienkowarstwowe (przejścia dla pieszych).

Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach oraz sposób pokazany na planszy sytuacyjnej. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – koniec 2017r.





D: \Edyta\LOGO_rgb.jpg M. Gwiazdowski, A. Sosnowski, M. Grzybowski ul. Elewatorska 13/22, 15-620 Bia łystok tel. (085) 652 06 80, e-mail: drogowskaz-sc@o2.pl		
Stadium : S.O.R.	Nazwa rysunku: Plan orientacyjny	Rysunek nr: 1
Skala : 1:10000	Obiekt: <b>Budowa ulic Jesiennej, Wiosennej, Letniej, Spacerowej i ks. prał. Mariana Szczęsnego w Elku.</b>	Data: 05.2016
Imię i nazwisko	nr upr.:	Podpis:
BRANŻA DROGOWA		
Projektant: mgr inż. Wojciech Grzybowski mgr inż. Edyta Kusznierzuk Sprawdzający: mgr inż. Adam Sosnowski	PDL/0065/POOD/05 PDL/0153/PBD/15 B1 45/02	



