

Egz.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
Ścieżka rowerowa na ul. Baranki, ul. Św. M. M. Kolbego
oraz ul. Św. Wojciecha w Ełku

STADIUM: Stała organizacja ruchu

ADRES: ul. Baranki, ul. Św. Maksymiliana Marii Kolbe,
ul. Św. Wojciecha

INWESTOR: Gmina Miasto Ełk
ul. Marsz. J. Piłsudskiego 4
19-300 Ełk



PROJEKTANT: mgr inż. Adam Kalinowski
PDL/0036/POOD/09

Współpraca: inż. Ariel Witkowski

Białystok, wrzesień 2018

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

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

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny - skala 1:10 000
2. Rys. nr 1.1-1.3 - Projekt stałej organizacji ruchu- skala 1:500

do projektu stałej organizacji ruchu ścieżki rowerowej
w ul. Baranki, ul. Kolbego i ul. Św. Wojciecha w Ełku

URZĄD MIASTA
19-300 EŁK, ul. Marsz. J. Piłsudskiego 4
WYDZIAŁ MIENIA KOMUNALNEGO
Referat Dróg Miejskich
tel. 87 732 62 41, fax 87 732 62 30

Projekt urządzenia oświetlenia
1) Zestawienie analiz pionowej o wyznaczeniu
odpowiadającego grupie analiz metryki
w II - pięć latów odoblastowania.

INSPEKTOR
ds. inżynier ruchu
oświetlenia ulicznego

mgr inż. Jacek Tekliński

Projekt organizacji ruchu drogowego
ZATWIERDZONY

w Starostwie Powiatowym w Elku

WICESTAROSTA. ELCKI.

Anna Iwaszko

2. Wave

Use 20

Ek. dnia

26.08.2018

OPIS TECHNICZNY

*do projektu stałej organizacji ruchu ścieżki rowerowej
w ul. Baranki, ul. Kolbego i ul. Św. Wojciecha w Ełku*

1.0. Podstawa opracowania

- podkład geodezyjny w skali 1:500,
- Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 03.07.2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania,
- Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 23.09. 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- wizja lokalna w terenie,
- inwentaryzacja.

2.0. Zakres i cel opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu ścieżki rowerowej w ulicy Baranki, ulicy Kolbego i ulicy św. Wojciecha w Ełku.

Początek opracowania ścieżki rowerowej przyjęto na skrzyżowaniu ul. Baranki i wlotu do Szpitala Miejskiego w Ełku na wysokości działki 3871/1, zaś koniec opracowania założono na ul. Św. Wojciecha w dowiązaniu do istniejącego ciągu pieszo rowerowego na działce 3827/89.

Ścieżkę rowerową podzielono na odcinki:

- odcinek I zaprojektowano po lewej stronie ul. Baranki: początek założono na skrzyżowaniu ul. Baranki ul. Baranki i wlotu do Szpitala Miejskiego w Ełku na wysokości dz. nr 3871/1, zaś koniec założono w rejonie dz. nr 3722/2.

Długość odcinka I wynosi ok. 637,18 m,

- odcinek II zaprojektowano po prawej stronie ul. Baranki: początek założono w rejonie dz. nr 3707/4, zaś koniec założono w rejonie skrzyżowania ul. Baranki i ul. Św. M. M. Kolbe.

Długość odcinka II wynosi ok. 450,18 m,

- odcinek III zaprojektowano po lewej stronie ul. Św. M. M. Kolbe: początek założono w rejonie skrzyżowania z ul. Baranki, zaś koniec założono w rejonie skrzyżowania z ul. Św. Wojciecha na wysokości dz. nr 3827/59.

Długość odcinka III wynosi ok. 533,76 m,

- odcinek IV zaprojektowano po prawej stronie ul. Św. Wojciecha: początek założono w rejonie skrzyżowania z ul. Św. M. M. Kolbe, zaś koniec założono na ul. Św. Wojciecha w dowiązaniu do istniejącego ciągu pieszo rowerowego na działce 3827/89.

Długość odcinka IV wynosi ok. 147,95 m,

- odcinek V zaprojektowano po prawej stronie ul. Św. M. M. Kolbe: początek założono w rejonie dz. nr 3691/4 (w dowiązaniu do projektowanej DDR na działce nr 3691/4), zaś koniec założono w rejonie skrzyżowania z ul. Wielkanocną w dowiązaniu do przejazdu pieszo rowerowego łączącego się z odc. III.

Długość odcinka V wynosi ok. 53,01 m,

Łączna długość ścieżki rowerowej wynosi ok.:

$637,18 + 450,18 + 533,76 + 147,95 + 53,01 = 1822,08 \text{ m.}$

3.0. Stan istniejący

Ul. Baranki:

Na omawianym odcinku posiada przekrój uliczny 1x2 z jezdnią szerokości 7,0-7,2 m oraz chodnikami po stronie L, szerokości 2,0 m znajdującymi się bezpośrednio przy jezdni jak i oddzielonych od jezdni zieleńcami. Stan nawierzchni jezdni i innych elementów drogi można określić jako dobry, ulica posiada odwodnienie powierzchniowe do istniejącej kanalizacji deszczowej. Komunikacja publiczna zapewniona jest poprzez 2 pary przystanków autobusowych (1 para w zatokach).

W pasie drogowym objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie techniczne:

- kablowe i napowietrzne linie energetyczne,
- kablowe i napowietrzne linie teletechniczne,
- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna i deszczowa,
- ciepłociąg,
- oświetlenie drogowe.

Ul. Św. M. M. Kolbe:

Na omawianym odcinku posiada przekrój uliczny 1x2 z jezdnią szerokości 6,5-7,2 m z chodnikami obustronnymi, szerokości 2,0-2,5m oddzielonymi od jezdni zieleńcami. W zieleńcach zasadzono drzewa ozdobne. Stan nawierzchni jezdni i innych elementów drogi można określić jako dobry, ulica posiada odwodnienie powierzchniowe do istniejącej kanalizacji deszczowej. Komunikacja publiczna zapewniona jest poprzez 1 parę przystanków autobusowych bez zatok.

W pasie drogowym objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie techniczne:

- kablowe i napowietrzne linie energetyczne,
- kablowe i napowietrzne linie teletechniczne,
- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna i deszczowa,
- ciepłociąg,
- oświetlenie drogowe.

Ul. Św. Wojciecha:

Na początkowym odcinku dł. ok. 50 m posiada przekrój uliczny 1x2 z jezdnią szerokości 5,0 m z chodnikami obustronnymi, szerokości 2,0-3,2 m po stronie L bezpośrednio przy jezdni, a po stronie P oddzielony od jezdni zatoką postojową szerokości 2,5 m. Stan nawierzchni jezdni i innych elementów drogi można określić jako dobry, ulica posiada odwodnienie powierzchniowe do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Pozostały odcinek ul. Św. Wojciecha posiada nawierzchnie gruntową. Wzdłuż danego odcinka wykonany jest ciąg pieszo rowerowy o nawierzchni z kostki brukowej szerokości 3,5 m łączący się z promenadą usytuowaną wzdłuż jeziora Ełckiego.

W pasie drogowym objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie techniczne:

- kablowe linie energetyczne,
- kablowe linie teletechniczne,
- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna i deszczowa.

4.0. Projektowane rozwiązania

a) Rozwiązania sytuacyjne

Początek opracowania ścieżki rowerowej przyjęto na skrzyżowaniu ul. Baranki i wlotu do Szpitala Miejskiego w Ełku na wysokości działki 3871/1, zaś koniec opracowania założono na ul. Św. Wojciecha w dowiązaniu do istniejącego ciągu pieszo rowerowego na działce 3827/89.

Ścieżkę rowerową podzielono na odcinki:

- **odcinek I** zaprojektowano po lewej stronie ul. Baranki: początek założono na skrzyżowaniu ul. Baranki i wlotu do Szpitala Miejskiego w Ełku na wysokości dz. nr 3871/1, zaś koniec założono w rejonie dz. nr 3722/2.

Projektowana trasa składa się z odcinków prostych i łuków kołowych.

W załamaniu osi trasy wpisano łuki kołowe o promieniach $R = 3 \div 50$ m - lokalizacja zgodnie z PZT. Nie przewiduje się wstawiania łuków poziomych w załamaniu osi poniżej 2g. Przebieg trasy w planie pokazano na rysunkach Planu zagospodarowania terenu. Długość odcinka I wynosi ok. 637,18 m,

- **odcinek II** zaprojektowano po prawej stronie ul. Baranki: początek założono w rejonie dz. nr 3707/4, zaś koniec założono w rejonie skrzyżowania ul. Baranki i ul. Św. M. M. Kolbe.

Projektowana trasa składa się z odcinków prostych i łuków kołowych.

W załamaniu osi trasy wpisano łuki kołowe o promieniach $R = 5$ m - lokalizacja zgodnie z PZT. Nie przewiduje się wstawiania łuków poziomych w załamaniu osi poniżej 2g. Przebieg trasy w planie pokazano na rysunkach Planu zagospodarowania terenu. Długość odcinka II wynosi ok. 450,18 m,

- **odcinek III** zaprojektowano po lewej stronie ul. Św. M. M. Kolbe: początek założono w rejonie skrzyżowania z ul. Baranki, zaś koniec założono w rejonie skrzyżowania z ul. Św. Wojciecha na wysokości dz. nr 3827/59.

Projektowana trasa składa się z odcinków prostych i łuków kołowych.

W załamaniu osi trasy wpisano łuki kołowe o promieniach $R = 3 \div 150$ m - lokalizacja zgodnie z PZT. Nie przewiduje się wstawiania łuków poziomych w załamaniu osi poniżej 2g. Przebieg trasy w planie pokazano na rysunkach Planu zagospodarowania terenu. Długość odcinka III wynosi ok. 533,76 m

- **odcinek IV** zaprojektowano po prawej stronie ul. Św. Wojciecha: początek założono w rejonie skrzyżowania z ul. Św. M. M. Kolbe, zaś koniec założono na ul. Św. Wojciecha w dowiązaniu do istniejącego ciągu pieszo rowerowego na działce 3827/89.

Projektowana trasa składa się z odcinków prostych i łuków kołowych.

W załamaniu osi trasy wpisano łuki kołowe o promieniach $R = 4 \div 500$ m - lokalizacja zgodnie z PZT. Nie przewiduje się wstawiania łuków poziomych w załamaniu osi poniżej 2g. Przebieg trasy w planie pokazano na rysunkach Planu zagospodarowania terenu. Długość odcinka IV wynosi ok. 147,95 m

- **odcinek V** zaprojektowano po prawej stronie ul. Św. M. M. Kolbe:

początek założono w rejonie dz. nr 3691/4 (w dowiązaniu do projektowanej DDR na działce nr 3691/4), zaś koniec założono w rejonie skrzyżowania z ul. Wielkanocną w dowiązaniu do przejazdu pieszo rowerowego łączącego się z odc. III.

Długość odcinka V wynosi ok. 53,01 m.

Projektowana trasa składa się z odcinków prostych i łuków kołowych.

W załamaniu osi trasy wpisano łuki kołowe o promieniach $R = 3$ m - lokalizacja zgodnie z PZT. Przebieg trasy w planie pokazano na rysunkach Planu zagospodarowania terenu.

$$637,18 + 450,18 + 533,76 + 147,95 + 53,01 = 1822,08 \text{ m.}$$

Załamania osi wyokrąglono łukami - zgodnie z mapą.

b) Rozwiązania wysokościowe

Wysokościowo droga rowerowa i chodnik zostanie dowiązana do istniejących rzędnych krawężników poszczególnych ulic stosując projektowane pochylenia poprzeczne zwrócone w kierunku jezdni.

c) Przekroje normalne

W przekroju normalnym ciąg pieszo rowerowy będzie posiadał wydzieloną część pieszą szerokości 1,5 m i wydzieloną część rowerową szerokość 2,5 m (łączna szerokość 4,0 m); przekrój jednostronny ze spadkami 1-3% w kierunku jezdni.

Na odcinku 2 na wysokości posesji 7 i 8 (działka 3712/7 i 3713/2) zaprojektowano dodatkową powierzchnię pieszą przeznaczoną pod peron autobusowy o szer. 4,2 m.

5.0. Natężenie ruchu

Ruch kołowy oraz pieszy w miejscu projektowanej inwestycji związany jest zlokalną zabudową mieszkaniową oraz usługową. Po wykonaniu nawierzchni drogi dla rowerów można spodziewać się wzrostu natężenia ruchu rowerowego.

6.0. Organizacja ruchu i oznakowanie

Projektowane i istniejące oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na rysunkach; projektowane znaki pionowe – kolorowe, istniejące (zaprojektowane w oddzielnym opracowaniu) znaki pionowe – szare; projektowane oznakowanie poziome – niebieskie, istniejące oznakowanie poziome – szare. Znaki przewidziane do likwidacji zostały pokazane na rys. „Projekt stałej organizacji ruchu”.

Pasy ruchu na projektowanej drodze dla rowerów należy rozdzielić linią segregacyjną P-1d.

Do oznakowania ścieżki rowerowej zastosowano oznakowanie pionowe C-13, C-13a oraz oznakowanie poziome P-23. Ścieżkę rowerową przylegającą do chodnika oznakowano znakami pionowymi C-13/16 oraz C-16/13.

Na przejściach dla pieszych połączonych z przejazdami dla rowerzystów zastosowano oznakowanie pionowe D-6b oraz poziome oznakowanie P-10 i P-11. Powierzchnię między liniami P-11 określającymi przejazd rowerowy należy pomalować na kolor czerwony.

Projekt ścieżki rowerowej wraz ciągiem pieszym kończy się na ul. Św. Wojciecha ostatecznie dowiązując się do istniejącej promenady usytuowanej wzdłuż jeziora ełckiego.

Tab. 1. Wykaz projektowanego oznakowania pionowego:

Symbol znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
C-13	1	
C-13a	2	
C-13/16	14	„pionowe”
C-16/13	17	
D-6a	2	
D-6b	24	
D-15	1	

Należy zastosować znaki pionowe o wymiarach odpowiadających grupie znaków małych w II-giej klasie odblaskowości.

Tab. 2. Wykaz projektowanego oznakowania poziomego:

Symbol znaku	Ilość [m ²]	Uwagi
P-1d	106,41	
P-10	104,12	
P-11	97	uzupełnienie kolorem czerwonym ok. 242m ²
P-14	0,98	
P-23	65,54	
P-26	78,04	

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako grubowarstwowe.

Oznakowanie poziome i pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.

Tab. 3. Wykaz oznakowania pionowego przeznaczanego do przestawienia

Symbol znaku	Ilość [m ²]	Uwagi
D-1	1	
D-6	1	
D-18	1	
tablica	1	Ul. Jesienna
tablica	2	Ul. Baranki
tablica	1	Ul. Letnia

Tab. 4. Wykaz oznakowania pionowego przeznaczanego do likwidacji

Symbol znaku	Ilość [m ²]	Uwagi
C13/16	1	
C13a/16a	1	
D-6	16	
D-15	1	

Tab. 5. Wykaz oznakowania poziomego przeznaczanego do likwidacji

Symbol znaku	Ilość [m ²]	Uwagi
P-10	104,50	
P-11	11,50	
P-14	1,13	

7.0 Termin realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywanym terminem realizacji inwestycji jest 31.12.2020r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

Opracował:

mgr inż. Adam Kalinowski

PDL/0036/POOD/09

w spec. drogowej

[illegible]

Lokalizacja projektowanej inwestycji