



**Zakład Usług Drogowych
„DROTECH”
Wojciech Wielgat**

19-300 Ełk, ul. Orzeszkowej 14A/6, tel. 087 610 08 57

Zamawiający: Powiatowy Zarząd Dróg w Olecku
ul. Wojska Polskiego 12
19-400 Olecko

Obiekt: Budowa i przebudowa ulic w m. Olecko: ulica
Żeromskiego, Dąbrowskiej, Syrokomli, Norwi-
da, Mazurska, Zamkowa, Plac Zamkowy, Ciso-
wa, Warmińska, Młynowa, Grunwaldzka, Tar-
gowa i Kościuszki

Stadium: Projekt stałej organizacji ruchu

Projektant: tech. Józef Jaroszewicz

Współpraca: mgr inż. Paweł Lutow

Współpraca: mgr inż. Wojciech Wielgat

KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu

Budowa i przebudowa ulic w m. Olecko: ulica Żeromskiego, Dąbrowskiej, Syrokomli, Norwida, Mazurska, Zamkowa, Plac Zamkowy, Cisowa, Warmińska, Młynowa, Grunwaldzka, Targowa i Kościuszki

1. Wydział Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Olecku

2. Powiatowy Zarząd Dróg w Olecku

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Zakres opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Opis rozwiązań projektowych
5. Przekrój normalny
6. Oznakowanie poziome
7. Oznakowanie pionowe
8. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

II. CZĘŚĆ PRZEDMIAROWA

9. Zał. Nr 1 – Zestawienie oznakowania poziomego i pionowego

III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

10. Rys. Nr 1 – schemat oznakowania – skala 1:500 – 6 arkuszy
11. Rys. Nr 2 – mapka orientacyjna

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy i przebudowy ulic powiatowych: Żeromskiego, Dąbrowskiej, Syrokomli i Norwida w m. Olecko

1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na podstawie:

- a) umowy nr 16/PZD/2007 z dnia 08.05.2007r. pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg w Olecku a Zakładem Usług Drogowych „DROTECH” w Ełku,
- b) mapy sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych w skali 1:500 aktualnej na dzień 31.10.2007r.
- c) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami),
- d) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98 poz. 602 z późn. zm.),
- e) rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393),
- f) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz.1729),
- g) 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 (Dz. U. Nr 220 poz.2181),
- h) własnych pomiarów uzupełniających i inwentaryzacyjnych urządzeń istniejących,
- i) uzgodnień z zainteresowanymi stronami.

2. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto:

- ulicę Żeromskiego (ozn. nr 4978N) na odcinku od ulicy Kościuszki (droga wojewódzka nr 655) do ul. Mazurskiej o łącznej długości 1.150,13 m – ulica klasy Z,
- ulicę Dąbrowskiej (ozn. nr 4912N) na odcinku od ulicy Żeromskiego do ulicy Żeromskiego o łącznej długości 593,25 m – ulica klasy L,
- ulicę Syrokomli (ozn. nr 4961N) na odcinku od ulicy Żeromskiego do końca działki pasa drogowego o łącznej długości 206,68 m – ulica klasy D,
- ulicę Norwida (ozn. nr 4938N) na odcinku od ulicy Żeromskiego do końca działki pasa drogowego o łącznej długości 191,20 m – ulica klasy D,
- ulicę Mazurską (ozn. nr 4932N) na odcinku od Żeromskiego do ul. Plac Zamkowy o łącznej długości 443,54 m – ulica klasy L,
- ulicę Zamkową (ozn. nr 4974N) na odcinku od ulicy Mazurskiej do ulicy Plac Zamkowy o łącznej długości 315,14 m – ulica klasy L,
- ulicę Plac Zamkowy na odcinku od ulicy Zamkowej do ciągu pieszego o łącznej długości 110,80 m – ulica klasy L,
- ulicę Cisową (ozn. nr 4910N) na odcinku od ulicy Mazurskiej do końca pasa drogowego o łącznej długości 155,33 m – ulica klasy D,
- ulicę Warmińską (ozn. nr 4968N) na odcinku od ulicy Cisowej do ulicy Mazurskiej o łącznej długości 454,05 m – ulica klasy D,

- ulicę Młynową (ozn. nr 4935N) na odcinku od ulicy Mazurskiej do ulicy Grunwaldzkiej o łącznej długości 155,67 m – ulica klasy L,
- ulicę Grunwaldzką (ozn. nr 4915N) na odcinku od ulicy Młynowej do ulicy Aleje Lipowe o łącznej długości 266,50 m – ulica klasy Z,
- ulicę Targową (ozn. nr 4964N) na odcinku od ulicy Żeromskiego do ulicy Kościuszki o łącznej długości 399,47 m – ulica klasy Z,
- ulicę Kościuszki (ozn. nr 4925N) na odcinku od skrzyżowania ulic Mickiewicza i Aleje Zwycięstwa do Aleje Lipowe o łącznej długości 549,10 m – ulica klasy Z.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

- wymianę istniejącego oznakowania pionowego,
- ustawienie nowego oznakowania pionowego,
- wykonanie oznakowania poziomego.

3. Opis stanu istniejącego

Ulica Żeromskiego posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o średniej szerokości 6,0 m. Jest to ulica klasy Z jednojezdniowa, z chodnikami z płytek betonowych o średniej szerokości 1,80 m. Początek ulicy graniczy bezpośrednio z ulicą Mazurską, koniec – skrzyżowanie z ulicą Kościuszki, nr geodezyjny działek: 870, 912. W ciągu ulicy występują skrzyżowania z ulicami kolejno: Przybyszewskiego, Orzeszkowej, Reymonta, Słowackiego, Syrokomli, Mickiewicza, Reja, Norwida, Boh. Białostoczczyzny, Baczyńskiego, Prusa, Dąbrowskiej, Tuwima, Kochanowskiego oraz Orzeszkowej. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących i nowo wznoszonych zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Dąbrowskiej posiada nawierzchnię gruntową o średniej szerokości 10,0 m. Jest to ulica klasy „L” jednojezdniowa, nieposiadająca urządzeń odwadniających. Początek ulicy zaczyna się na krawędzi jezdni ulicy Żeromskiego, działka nr 1458/2, która przebiega do krawędzi jezdni ulicy Norwida, kontynuacją ciągu ulicy jest działka o nr 1509. Koniec stanowi skrzyżowanie z ulicą Żeromskiego przy sąsiedztwie działek nr 1535/6 oraz 2905/1. Ulica posiada w planie trzy załamania na trasie zasadniczej. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących i nowo wznoszonych zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Syrokomli posiada nawierzchnię naturalną gruntową o średniej szerokości 5,0 m. Jest to ulica klasy „D” jednojezdniowa, nieposiadająca urządzeń odwadniających. Początek ulicy zaczyna się od krawędzi jezdni ulicy Żeromskiego, zakończony pasem gruntu położonym pomiędzy istniejącą zabudową i skarpą nadbrzeżną jeziora, służącym do zawracania pojazdów na końcu ulicy. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących i nowo wznoszonych zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Norwida posiada nawierzchnię naturalną gruntową o średniej szerokości 6,0 m. Jest to ulica klasy „D” jednojezdniowa, nieposiadająca urządzeń odwadniających. Początek ulicy zaczyna się od krawędzi jezdni ulicy Żeromskiego, nr geodezyjny działki 1485. W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie z ulicą Dąbrowskiej. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących i nowo wznoszonych zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Mazurska posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o średniej szerokości 6,0 m. Jest to ulica klasy L jednojezdniowa, z obustronnymi chodnikami z płytek betonowych o średniej sze-

rokości 2,0 m. Początek ulicy zaczyna się od skrzyżowania z ulicami Młynową (działka o nr geodezyjnym 494) i Zamkową (działka o nr geodezyjnym 432), koniec zaś na skrzyżowaniu z ulicami Targową (działka o nr geodezyjnym 772) i Żeromskiego (działka nr 870). W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie z ulicą Warmińską. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Zamkowa posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o średniej szerokości 6,0 m. Jest to ulica klasy „L” jednojezdniowa z obustronnymi chodnikami z płytek betonowych o średniej szerokości 1,60 m. Początek ulicy graniczy z ulicą Mazurską (działka o nr geodezyjnym 528), koniec zlokalizowano na granicy z ulicą Plac Zamkowy (działka o nr geodezyjnym 432/1). W ciągu ulicy występują skrzyżowania z ulicami Cisową i 1-go Maja. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Plac Zamkowy posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o średniej szerokości 5,50 m. Jest to ulica klasy „L” jednojezdniowa z jednostronnym chodnikiem z płytek betonowych. Początek ulicy graniczy z ulicą Zamkową (działka o nr geodezyjnym 432/2), koniec zlokalizowano na w miejscu gdzie jezdnia przechodzi w ciąg pieszy. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących zabudowań jednorodzinnych i zlokalizowanych wzdłuż ulicy szkół.

Ulica Cisowa posiada nawierzchnię bitumiczną na odcinku pierwszych 75,0 m o średniej szerokości 6,0 m, dalej o nawierzchni z kostki kamiennej o długości 78,0 m przy średniej szerokości 3,50 m. Jest to ulica klasy „D” jednojezdniowa. Początek ulicy zaczyna się od skrzyżowania z ulicami Mazurską i 1-go Maja, nr geodezyjny działki 466. W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie z ulicą Warmińską. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Warmińska posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w złym stanie o średniej szerokości 5,50 m. Jest to ulica klasy „D” jednojezdniowa z obustronnym chodnikiem z płytek betonowych o średniej szerokości 2,20 m w początkowym odcinku, dalej chodnik jednostronny z kostki betonowej o średniej szerokości 2,20. Początek ulicy graniczy z ulicą Mazurską, koniec zlokalizowano na granicy z ulicą Cisową (działka o nr geodezyjnym 548). W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących zabudowań jednorodzinnych.

Ulica Młynowa posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o średniej szerokości 6,0 m. Jest to ulica klasy „L” jednojezdniowa z obustronnymi chodnikami z płytek betonowych o średniej szerokości 1,75 m. Początek ulicy na skrzyżowaniu z ulicami Grunwaldzką i Aleje Lipowe, koniec zlokalizowano na granicy z ulicą Mazurską (działka o nr geodezyjnym 494). W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jedno- i wielorodzinna oraz szkoła społeczna. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano ruch lokalny – dojazdy do istniejących zabudowań.

Ulica Grunwaldzka posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w bardzo złym stanie o średniej szerokości 10,0 m. Jest to ulica klasy „Z” jednojezdniowa z obustronnymi chodnikami z płytek betonowych i mieszanek bitumicznych o średniej szerokości 2,20 m. Początek ulicy zaczyna się od skrzyżowania skanalizowanego z ulicą Plac Wolności, koniec zlokalizowano na granicy z ulicą Aleje Lipowe (działka o nr geodezyjnym 493). W ciągu ulicy znajduje się skrzy-

żowanie z ulicą Wąską oraz most żelbetowy. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jedno- i wielorodzinna w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Ulica Targowa posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w bardzo złym stanie o średniej szerokości 7,0 m. Jest to ulica klasy Z jednojezdniowa, z chodnikiem jednostronnym na odcinku od ulicy Żeromskiego do ulicy Broniewskiego, dalej obustronnym z płytki betonowej o średniej szerokości 2,0 m. Początek ulicy graniczy bezpośrednio z ulicą Żeromskiego, koniec – skrzyżowanie z ulicą Kościuszki i Aleje Lipowe. W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie z ulicą Broniewskiego. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna oraz usługowo-handlowa w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano niewielki ruch lokalny.

Ulica Kościuszki posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o średniej szerokości 7,0 m. Jest to ulica klasy „Z” jednojezdniowa, z chodnikiem obustronnym z płytki betonowej i kostki brukowej betonowej o średniej szerokości 3,0 m. Początek ulicy zaczyna się na krawędzi skrzyżowania z ulicą Mickiewicza (działka nr 997), koniec graniczy bezpośrednio z ulicą Aleje Lipowe (działka nr 493). W ciągu ulicy występują skrzyżowania z ulicami: Słowackiego, Batorego, Kasprowicza, Rzeźnicka. Ulica posiada w planie trzy załamania na trasie zasadniczej. W ciągu ulicy występuje zwarta zabudowa jednorodzinna, wielorodzinna oraz szkoła i usługi zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy. Odnośnie natężenia ruchu drogowego, odnotowano zwiększony ruch pojazdów związany z obsługą punktów usługowych, licznej zabudowy wielorodzinnej i szkoły.

4. Opis rozwiązań projektowanych

Projektowany przebieg ulic dostosowany został do istniejącego zagospodarowania terenu. Oś trasy ulic Dąbrowskiej, Syrokomli i Norwida poprowadzona została środkiem pasa drogowego. Przy projektowaniu ulicy Żeromskiego starano się maksymalnie wykorzystać istniejącą jezdnię jako podbudowę nowej konstrukcji. Oś projektowanych ulic została opracowana na podstawie współrzędnych geodezyjnych.

ulica Żeromskiego

Ulica klasy Z. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym zespołu mieszkalnego, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości od 0,85 do 2,0 m. Na odcinku od km 0+000 do km 0+376 z lewej strony zaprojektowana zieleniec o szerokości 1,55 – 1,85 m. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Kościuszki) koniec w km rob. 1+150,13 na połączeniu z ulicą Mazurską. W przebieg trasy wpisano sześć łuków poziomych o promieniach od 50 do 800 m.

ulica Dąbrowskiej

Ulica klasy L. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym zespołu mieszkalnego, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 1,60 m. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Żeromskiego w km rob. 0+234,41) koniec w km rob. 0+592,78 (skrzyżowanie z ulicą Żeromskiego w km rob. 0+677,52). W przebieg trasy wpisano pięć łuków poziomych o promieniach od 11 do 95 m.

ulica Syrokomli

Ulica klasy D. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym zespołu mieszkalnego oraz szerokość pasa drogowego zaprojektowano: na odcinku od km 0+000 do km 0+104,25 jezdnię o szer. 3,50 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości 1,00 m, na odcinku od km 0+133,90 do km 0+206,68 jezdnię o szerokości 4,50 z jednostronnym chodnikiem o szerokości 1,50 m. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Że-

romskiego w km rob. 0+760,47) koniec w km rob. 0+206,68. Na końcu ulicy oraz na końcu prostej zaprojektowano plac do zawracania o wymiarach 12,50 x 12,50 m. W przebieg trasy wpisano dwa łuki poziome o promieniach kolejno 40 i 10 m.

ulica Norwida

Ulica klasy D. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym zespołu mieszkalnego, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 1,60 m. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Żeromskiego w km rob. 0+602,62) koniec w km rob. 0+191,20 (koniec pasa drogowego – połączenie z istniejącą jezdnią). W przebieg trasy wpisano dwa łuki poziome o promieniach kolejno 20 i 90 m.

ulica Mazurska

Ulica klasy L. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 2,0 m do skrzyżowania z ulicą Warmińską, dalej o zmiennej szerokości przyległe do ścian budynków i ogrodzeń posesji. Na odcinku od km 0+080 do km 0+113 z lewej strony zaprojektowana parking o szerokości 4,50 m na 11 miejsc postojowych. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Targową) koniec w km rob. 0+443,54 na połączeniu z ulicą Zamkową (skrzyżowanie z ulicą Młynową). W przebieg trasy wpisano trzy łuki poziome o promieniach kolejno: od 70, 500 i 550 m i 5 załamań niewyokrąglonych łukami poziomymi.

ulica Zamkowa

Ulica klasy L. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnymi chodnikami o zmiennej szerokości min. 2,0 m. Na odcinku od km 0+267 do km 0+315 z prawej strony zaprojektowana parking o szerokości 4,50 m na 14 miejsc postojowych. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 na połączeniu z ulicą Mazurską (skrzyżowanie z ulicą Młynową) koniec w km rob. 0+315,14 na połączeniu z ulicą Plac Zamkowy. W przebieg trasy wpisano cztery łuki poziome o promieniach kolejno: 400, 70, 25 i 60 m.

ulica Plac Zamkowy

Ulica klasy L. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości do 2,0 m. Z prawej strony zaprojektowana parking o szerokości 4,50 m na 27 miejsc postojowych. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 na połączeniu z ulicą Zamkową koniec w km rob. 0+110,80 w miejscu przejścia ulicy w ciąg pieszo-jezdny. W przebieg trasy wpisano dwa łuki poziome o promieniach kolejno: 60 i 70 m.

ulica Cisowa

Ulica klasy D. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym i szerokość pasa drogowego, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnym chodnikiem o szerokości 1,50 m na długości 75 m. W dalszej części ze względu szerokość pasa drogowego zaprojektowano jezdnię o szerokości 3,50 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości 1,50 (strona lewa). Na końcu ulicy zaprojektowano plac do zawracania. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Mazurską) koniec w km rob. 0+155,33 (koniec pasa drogowego).

ulica Warmińska

Ulica klasy D. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 5,50 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 1,60 m. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Cisową) koniec w km rob. 0+454,05 (Skrzyżowanie z ulicą Mazurską). W przebieg trasy wpisano trzy łuki poziome o promieniach kolejno 100, 50 i 12 m oraz cztery załamania trasy niewyokrąglone łukami poziomymi.

ulica Młynowa

Ulica klasy L. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnym chodnikiem o zmiennej szerokości przyległym do ścian budynków lub ogrodzeń posesji. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Mazurską i Zamkową), koniec w km rob. 0+155,67 (skrzyżowanie z ulicą Grunwaldzką).

ulica Grunwaldzka

Ulica klasy Z. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 7,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości do 2,50 m oddzielonymi od jezdni pasami zieleni. W miejscach uzgodnionych z Zamawiającym (PZD w Olecku) zaprojektowano miejsca postojowe o łącznej liczbie 39 sztuk. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Plac Wolności) koniec w km rob. 0+266,50 (skrzyżowanie z ulicą Młynową i Aleje Lipowe). W przebieg trasy wpisano trzy łuki poziome o promieniach kolejno 90, 150 i 55 m oraz jedno załamanie niewyokrąglone łukiem poziomym. Na skrzyżowaniu z ulicą Aleje Lipowe zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane o rozwiązaniu przedstawionym w graficznej części opracowania.

ulica Targowa

Ulica klasy Z. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości: 1,60 i 2,0 m. Na odcinku od km 0+290 do km 0+370 z lewej strony zaprojektowano miejsca postojowe. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Żeromskiego) koniec w km rob. 0+399,47 na skrzyżowaniu z ulicą Kościuszki. W przebieg trasy wpisano jeden łuk poziomy o promieniu 15 m.

ulica Kościuszki

Ulica klasy Z. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką pełni ta ulica w układzie komunikacyjnym, zaprojektowano jezdnię o szer. 7,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości od 2,0 do 3,50 m. Początek trasy przyjęto w km rob. 0+000 (skrzyżowanie z ulicą Mickiewicza) koniec w km rob. 0+549,10 (skrzyżowanie z ulicą Aleje Lipowe). W przebieg trasy wpisano dwa łuki poziome o promieniach kolejno 103,50 i 110 m.

Wartości łuków wyokrąglających ulice w planie oraz na skrzyżowaniach zostały podane na planie sytuacyjnym w graficznej części opracowań projektu branży drogowej (rys. nr 1).

5. Przekrój normalny**ul. Żeromskiego:**

- szer. jezdni - 6,0 m
- szer. chodnika – zmienna od 0,85 m do 2,0 m
 - szerokość zielenca – od 1,55 do 1,85 m
 - szerokość parkingu – 2,50 m
 - pochylenie poprzeczne parkingu – 2%
 - pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy)
 - pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Dąbrowskiej:

- szer. jezdni - 6,0 m
- szer. chodnika - 1,60 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (jednostronne)
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Syrokomli:

- szer. jezdni – zmienna od 3,50 m do 4,50 m
- szer. chodnika – zmienna od 1,0 m do 1,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (jednostronne)
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Norwida:

- szer. jezdni - 6,0 m
- szer. chodnika - 1,60 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy)
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Mazurska, Zamkowa, Plac Zamkowy, Młynowa:

- szer. jezdni - 6,0 m
- szer. chodnika – zmienna do 2,50 m
 - szerokość parkingu – 4,50 m
 - pochylenie poprzeczne parkingu – 2%
 - pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy lub jednostronny)
 - pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Cisowa:

- szer. jezdni - 6,0 m i 3,50 m
- szer. chodnika - 1,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (jednostronne)
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Warmińska:

- szer. jezdni - 5,50 m
- szer. chodnika - 1,60 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (jednostronne)
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Młynowa:

- szer. jezdni - 6,0 m
- szer. chodnika - zmienna
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy)
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Grunwaldzka:

- szer. jezdni - 7,0 m
- szerokość parkingu – 4,50 m (prostopadłe) i 3,0 m (równoległe)
- szer. chodnika – zmienna – do 2,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy)
- pochylenie poprzeczne parkingu – 2%
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2%

ul. Targowa:

- szer. jezdni - 6,0 m
- szer. chodnika – zmienna od 1,60 m do 3,50 m
 - szerokość zieleńca – zmienna
 - szerokość parkingu – 5,0 m
 - pochylenie poprzeczne parkingu – 2%
 - pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy)
 - pochylenie poprzeczne chodnika, parkingów - 2%

ul. Kościuszki:

- szer. jezdni - 7,0 m
- szer. chodnika – zmienna od 2,0 m do 3,50 m
- szerokość zieleńca – zmienna od 2,0 m do 3,0 m
- szerokość parkingu – 2,50 m
- szerokość zatoki autobusowej – 3,0 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% (daszkowy)
- pochylenie poprzeczne chodnika, parkingów, zatoki autobusowej - 2%

6. Oznakowanie poziome

Do wykonania oznakowania poziomego należy użyć materiałów cienkowarstwowych zgodnie ze Specyfikacją Techniczną (oddzielne opracowanie). Lokalizację znaków poziomych i ich symbole przedstawiono na planie (schemat oznakowania) w skali 1:500 (rys. nr 1 arkusze 1÷6). Zestawienie oznakowania poziomego zawiera załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

7. Oznakowanie pionowe i urządzenia brd

Projekt oznakowania pionowego obejmuje znaki ostrzegawcze, zakazu, nakazu, informacyjne i uzupełniające. Lokalizację znaków pionowych i urządzeń brd oraz ich symbole przedstawiono na planie (schemat oznakowania) w skali 1:500 (rys. nr 1 arkusze 1÷6).

Znaki należy ustawić w odległości i wysokości określonej w Instrukcji. Zgodnie z instrukcją o znakach pionowych należy zastosować znaki o grupie wielkości: średnie. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2.

Dolną krawędź znaku, znaków lub tabliczki pod znakiem należy umieścić na wysokości 2,20 m od poziomu chodnika. Znaki należy umieścić w odległości min. 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni.

8. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzenie projektowanej stałej organizacji ruchu etapami do grudnia 2009 roku.

Ełk, listopad 2007r.

Opracował

Zestawienie znaków poziomych i pionowych

1. ul. Kościuszki			
A-7	ustęp pierwszeństwa	4	szt
A-17	dzieci	2	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	7	szt
D-6	przejście dla pieszych	18	szt
D-15	przystanek autobusowy	2	szt
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
T-27	przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci	4	szt
B-33	ograniczenie prędkości do 40km/h	6	szt
B-36	zakaz zatrzymywania się	10	szt
F-6	znak uprzedzający o ograniczeniach	1	szt
	słupki do znaków	40	szt
P-1e	linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka	65	m
P-1b	linia pojedyncza przerywana - krótka	177	m
P-4	linia podwójna ciągła	235	m
P-10	przejście dla pieszych	126	m ²
P-13	linia warunkowego zatrzymania - trójkąty	48	m
P-14	linia warunkowego zatrzymania - prostokąty	28	m

2. ul. Targowa			
A-7	ustęp pierwszeństwa	3	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	2	szt
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	2	szt
D-6	przejście dla pieszych	4	szt
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
	słupki do znaków	10	szt
P-4	linia podwójna ciągła	7	m
P-10	przejście dla pieszych	12	m ²

3. ul. Grunwaldzka			
A-7	ustęp pierwszeństwa	1	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	2	szt
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	6	szt
D-18	parking dla samochodów osobowych	2	szt
B-20	stop	1	szt
B-21	zakaz skręcania w lewo	1	szt
B-22	zakaz skręcania w prawo	1	szt
B-36	zakaz zatrzymywania się	3	szt
C-9	nakaz jazdy z prawej strony znaku	2	szt
T	"nie dotyczy zatok postojowych"	1	szt
F-11	kierunki na pasach ruchu	1	szt
	słupki do znaków	17	szt
P-1e	linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroka	20	m
P-1b	linia pojedyncza przerywana - krótka	110	m
P-4	linia podwójna ciągła	110	m
P-10	przejście dla pieszych	38	m ²
P-12	linia bezwzględnego zatrzymania - stop	11	m
P-13	linia warunkowego zatrzymania - trójkąty	15	m
P-14	linia warunkowego zatrzymania - prostokąty	10	m

4. ul. Młynowa			
D-3	droga jednokierunkowa	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	2	szt
B-2	zakaz wjazdu	1	szt
B-20	stop	1	szt
B-35	zakaz postoju	1	szt
	słupki do znaków	4	szt
P-10	przejście dla pieszych	24	m2

5. ul. Cisowa			
A-7	ustąp pierwszeństwa	2	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	1	szt
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	1	szt
D-4a	droga bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	2	szt
T-6c	przebieg drogi z pierwszeństwem	2	szt
	słupki do znaków	6	szt
P-10	przejście dla pieszych	12	m2

6. ul. Warmińska			
A-7	ustąp pierwszeństwa	1	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	1	szt
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	1	szt
D-4b	wjazd na drogę bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	4	szt
B-35	zakaz postoju	2	szt
T-6c	przebieg drogi z pierwszeństwem	1	szt
	słupki do znaków	7	szt
P-10	przejście dla pieszych	24	m2

7. ul. Plac Zamkowy			
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
B-35	zakaz postoju	1	szt
B-36	zakaz zatrzymywania się	1	szt
	słupki do znaków	3	szt

8. ul. Zamkowa			
A-17	dzieci	2	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	2	szt
D-3	droga jednokierunkowa	1	szt
D-4a	droga bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	5	szt
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
B-33	ograniczenie prędkości do 30km/h	2	szt
B-35	zakaz postoju	2	szt
B-36	zakaz zatrzymywania się	1	szt
	słupki do znaków	12	szt
P-10	przejście dla pieszych	36	m2

9. ul. Mazurska			
D-1	droga z pierwszeństwem	5	szt
D-6	przejście dla pieszych	2	szt

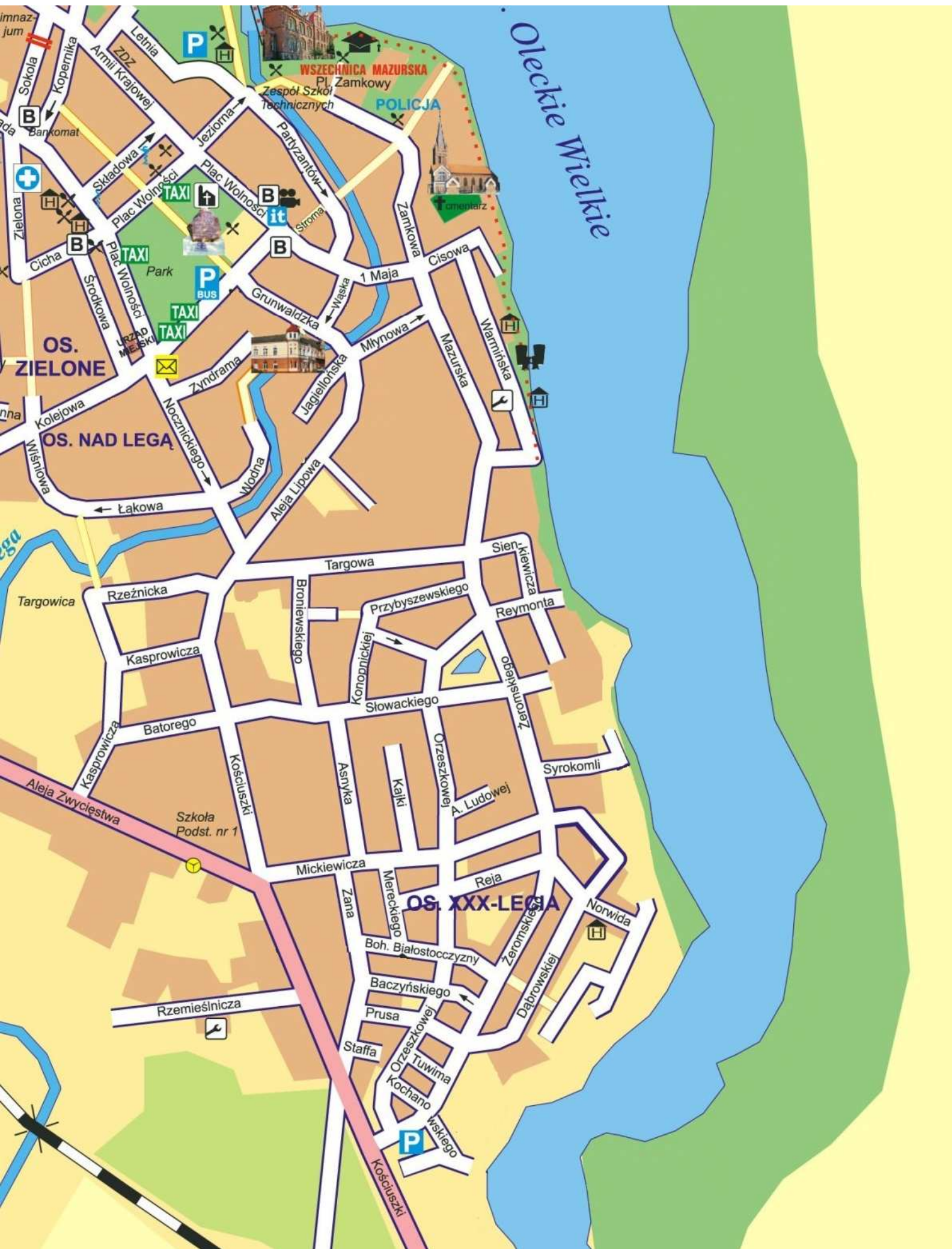
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
B-33	ograniczenie prędkości do 30km/h	2	szt
B-21	zakaz skręcania w lewo	1	szt
B-22	zakaz skręcania w prawo	1	szt
	słupki do znaków	9	szt
P-10	przejście dla pieszych	12	m2

10. ul. Syrokomli			
A-7	ustęp pierwszeństwa	1	szt
D-4a	droga bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	2	szt
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
	słupki do znaków	4	szt
P-10	przejście dla pieszych	6	m2

11. ul. Norwida			
A-7	ustęp pierwszeństwa	1	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	2	szt
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	1	szt
D-4a	droga bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	4	szt
	słupki do znaków	7	szt
P-10	przejście dla pieszych	24	m2

12. ul. Dąbrowskiej			
A-7	ustęp pierwszeństwa	4	szt
A-22	niebezpieczny zjazd	1	szt
A-23	stromy podjazd	1	szt
D-4b	wjazd na drogę bez przejazdu	1	szt
D-4c	wjazd na drogę bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	10	szt
T-9	wielkość spadku lub wzniesienia "11%"	2	szt
	słupki do znaków	15	szt
P-10	przejście dla pieszych	60	m2

13. ul. Żeromskiego			
A-7	ustęp pierwszeństwa	15	szt
D-1	droga z pierwszeństwem	15	szt
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	1	szt
D-4b	wjazd na drogę bez przejazdu	1	szt
D-4c	wjazd na drogę bez przejazdu	1	szt
D-6	przejście dla pieszych	38	szt
D-18	parking dla samochodów osobowych	1	szt
B-33	ograniczenie prędkości do 30km/h	2	szt
	słupki do znaków	68	szt
P-10	przejście dla pieszych	228	m2



Oleckie Wielkie

WSZECHNICA MAZURSKA

Pl. Zamkowy

Zespół Szkół Technicznych

POLICJA

OS. ZIELONE

OS. NAD LEGA

OS. XXX-LEGA

Szkoła Podst. nr 1

Targowica

Targowica

Wistulowa

Zielona

Sokola

imnazjum

Kopernika

Armi Krajowej

Letnia

ZDZ

Bankomat

Zielona

Cicha

Srodkowa

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Plac Wolności

Olecko dnia: 14.01.2008 r.

KT. 5420- 1/08

DECYZJA

Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym / Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zmian./ i § 3 ust. 1 pkt 1, 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem / Dz. U. Nr 177, poz. 1729 /

po rozpatrzeniu

projektu stałej organizacji ruchu związanej z budową i przebudową w Olecku następujących ulic: Żeromskiego , Dąbrowskiej, Syrokomli, Norwida ,Mazurskiej, Zamkowej , Placu Zamkowego, Cisowej , Warmińskiej, Młynowej, Grunwaldzkiej, Targowej, Kościuszki przedłożonego przez: Zakład Usług Drogowych „DROTECH” Wojciech Wielgat 19-300 Elk ul. Orzeszkowej 14A/6

postanawiam

zatwierdzić przedłożony projekt stałej organizacji ruchu związany z budową i przebudową w mieście Olecko następujących ulic: Żeromskiego , Dąbrowskiej, Syrokomli, Norwida ,Mazurskiej, Zamkowej , Placu Zamkowego, Cisowej , Warmińskiej, Młynowej, Grunwaldzkiej, Targowej, Kościuszki.

Przedstawiona w projekcie organizacja ruchu ma charakter stały i wprowadzenie jej przewiduje się etapami do miesiąca grudnia 2009 r.

Na podstawie art. 107§ 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego / Dz. U. z 2000 r. Nr 98,poz. 1071 z późn. zmian./ odstępuję od uzasadnienia decyzji ,gdyż uwzględniła ona w całości żądanie strony.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Starosty Oleckiego w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

Decyzja podlega wykonaniu przed terminem przewidzianym na uprawomocnienie się , gdyż jest ona zgodna z żądaniem strony /art. 130 § 4Kpa./.

Otrzymują:

1. Zakład Usług Drogowych
„DROTECH” Wojciech Wielgat
19-300 Elk ul. Orzeszkowej 14A/6
2. Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Wojska Polskiego 12
19-400 Olecko.
3. a.a.

Opłatę skarbową w wysokości 10 zł.
uiszczono gotówką w dniu 15.01.2008r.
w kasie Starostwa Powiatowego w Olecku
na pokwitowanie nr 105.03.216.FG
(§ 5 pkt 1 rozporządzenia Ministra Finansów
z dnia 21 grudnia 2006r. w sprawie
dokumentowania zapłaty opłaty skarbowej
oraz trybu jej zwrotu (Dz. U. Nr 246, poz. 188)

Z up. Starosty

.....
imię i nazwisko / stanowisko służbowe

Waldemar Adam Mntch
Nacelnik Wydziału Komunikacji i Transportu

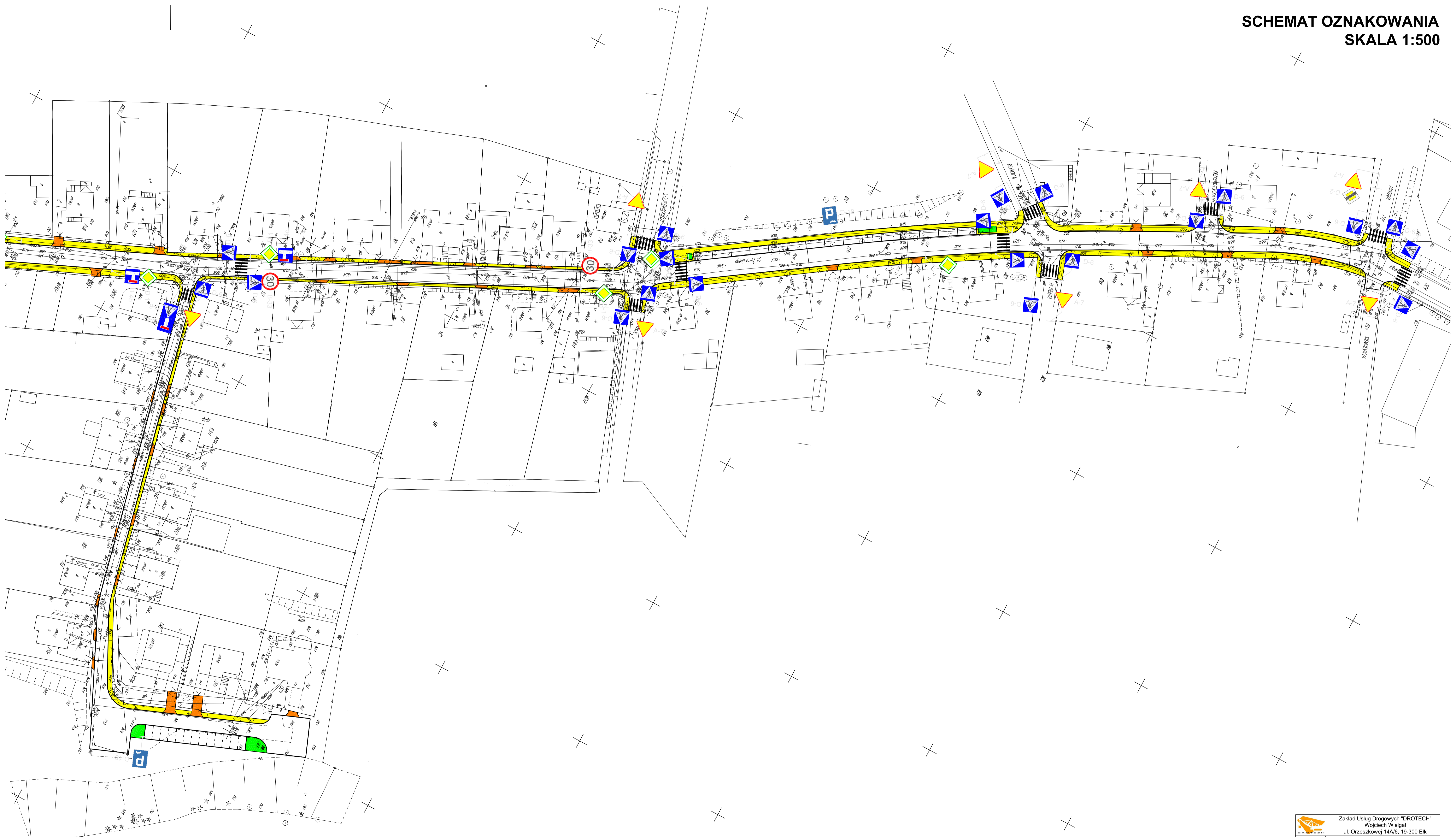
Z up. Starosty

Waldemar Adam Mntch
Nacelnik Wydziału Komunikacji i Transportu



Zakład Usług Drogowych "DROTECH" Wojciech Wielgat ul. Orzeszkowej 14A/E, 19-300 Elk			
Opis:	Budowa i przebudowa ulic w m. Olecko: ulica Żeromskiego, Dąbrowskiej, Syrkomli i Norwida		
Rysunek:	Projekt stałej organizacji ruchu	skala:	1:500
Opracował:	Inię i naczelniko	Nr uprawnień:	Popis
Projektant:	tech. Józef Jaroszewicz	Bil/19077	
Współpraca:	mgr inż. Władysław Wielgat		
Współpraca:	mgr inż. Paweł Lutow		
Data:	listopad 2007	Rys. nr 1	Ark. 1/6

SCHEMAT OZNAKOWANIA
SKALA 1:500



 Zakład Usług Drogowych "DROTECH" Wojciech Wielgat ul. Orzeszkowej 14A/6, 19-300 Elk			
Objekt:	Budowa i przebudowa ulic w m. Olecki; ulica Żeromskiego, Dąbrowskiej, Syrokomii i Nonwida		
Rysunek:	Projekt stałej organizacji ruchu	skala	1:500
Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	tech. Józef Jaroszewicz	BI/190/77	
Współpraca	mgr inż. Wojciech Wielgat	-	
Współpraca	mgr inż. Paweł Lutow	-	
Data:	listopad 2007	Rys. nr 1	Ark. 2/6



Zakład Usług Drogowych "DRYTECH"
Wrocław, Włocławek
ul. Orzeszkowej 14A/15, 51-300 Ek
Budowlane urządzenia ulic w m. Ciepłocice ulica
Włocławska, Zamkowa, Plac Zamkowy, Ciepłocice,
Miejscowość: Młynów, Gmina: Ciepłocice

Projektant	mgr inż. Michał	Skala	1:500
Wykonawca	mgr inż. Paweł	Projekt	
Współwykonawca	mgr inż. Piotr		
Data	Wrocław 2007	Rys. nr 1	AA_38

SCHEMAT OZNAKOWANIA
SKALA 1:500



 Zakład Usług Drogowych "DROTECH" Wojciech Wielgat ul. Orzeszkowej 14A/6, 19-300 Białystok		
Opis:	Budowa i przebudowa ulic w m. Olecko: ulica Mazurska, Zamkowa, Plac Zamkowy, Cisowa, Warmińska, Młynowa, Grunwaldzka	
Rysunek:	Projekt stałej organizacji ruchu	skala 1:500
Opracował:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień
Projektant:	tech. Józef Jaroszewicz	B/190/77
Współpraca:	mgr inż. Wojciech Wielgat	-
Współpraca:	mgr inż. Paweł Lutow	-
Data:	listopad 2007	Rys. nr 1 Ark. 4/6

SCHEMAT OZNAKOWANIA SKALA 1:500



 Zakład Usług Drogowych "DROTECH" Wojciech Wielgat ul. Orzeszkowej 14A/6, 19-300 Eik		
Objekt:	Budowa i przebudowa ulic w m. Olecko: ulica Targowa i ulica Kosciuszki	
Rysunek:	Projekt stałej organizacji ruchu	skala 1:500
Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień Podpis
Projektant	tech. Józef Jaroszewicz	BI/190/77
Współpraca	mgr inż. Wojciech Wielgat	-
Współpraca	mgr inż. Paweł Lutow	-
Data:	listopad 2007	Rys. nr 1 Ark. 5/6

SCHEMAT OZNAKOWANIA SKALA 1:500



 Zakład Usług Drogowych "DROTECH" Wojciech Wielgat ul. Orzeszkowej 14A/6, 19-300 Eik		
Obiekt:	Budowa i przebudowa ulic w m. Olecko: ulica Targowa i ulica Kościuszki	skala 1:500
Rysunek:	Projekt stałej organizacji ruchu	Podpis
Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień
Projektant	tech. Józef Jaroszewicz	BI/190/77
Współpraca	mgr inż. Wojciech Wielgat	-
Współpraca	mgr inż. Paweł Lutow	-
Data:	listopad 2007	Rys. nr 1 Ark. 6/6