



"ROSBUD" Robert Rosiński

ul. Generała Kazimierza Pułaskiego 18C

07-202 Wyszaków

email: biuro@rosbud.pl

www.rosbud.pl

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

Nazwa opracowania: **Rozbudowa ul. 3 Maja na odcinku od ul. T. Kościuszki do ul. Pałacowej w Wyszakowie.**

Adres obiektu:

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505_4 WYSZKÓW-MIASTO

OBSZAR EWIDENCYJNY: 0001 – WYSZKÓW

Działki ewidencyjne nr: 4867/1, 4862/2, 4861/2, 4862/1, 4871/6, 4867/2, 4870, 4869, 5607/7, 4863/18, 5607/4, 4863/6, 4863/5, 4863/17, 4863/24, 4857/6 (po podziale: **4857/46**, 4857/47), 4857/19, 4868/9, 3000/45, 3000/10, 3000/81, 2623/17, 2605/18, 2605/17, 2590/5, 2594/5, 2594/6, 2596/5, 2606/2, 2625/7, 2618, 2624/5, 2601/17, 2601/23

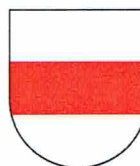
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505_5 WYSZKÓW-OBSZAR WIEJSKI

OBSZAR EWIDENCYJNY: 0015 – RYBIENKO NOWE

Działki ewidencyjne nr: 150

powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

Inwestor: GMINA WYSZKÓW
Aleja Róż 2
07-200 Wyszaków



Rodzaj opracowania: **Stała Organizacja Ruchu**

Branża: **DROGOWA**

Zespół projektowy:

Projektant:

mgr inż. Robert Rosiński

upr. bud. nr MAZ/0140/POOD/12

mgr inż. Robert Rosiński
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
nr ewid.: MAZ/0140/POOD/12

Asystent :

inż. Marek Kalinowski

Data opracowania: LIPIEC 2016

Załącznik do decyzji/ pisma
nr GKIM.....
z dnia.....

7221.34.2016

13.09.2016

2. SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

L.P.	Zawartość	nr str.
1.	Strona tytułowa	1
2.	Spis zawartości	2
3.	Opis techniczny	
	I. Podstawa opracowania,	3
	II. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem	4-9
	III. Projektowana organizacja ruchu	9-26
	IV. Ustalenia końcowe	27
	V. Karta uzgodnień	28
VI.	Część rysunkowa	29
	- Rys. 1 Plan orientacyjny usytuowania drogi w skali 1:25 000	30
	- Rys. 2.1 – 2.4 Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania w skali 1:500	31-34

3. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania:

Podstawę do sporządzenia niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Wyszaków z Siedziba w Wyszkanie, przy Alei Róż 2, a firma „ROSBUD” Robert Rosiński, ul. Gen. K. Pułaskiego 18c, 07-202 Wyszaków
- Mapa sytuacyjna
- Wizja lokalna w terenie

Akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1137 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 września 2008r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181).
- Załączniki Nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach — załącznik do Dziennika Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r.

II. Charakterystyka drogi objętej opracowaniem:

2.1 Przedmiot inwestycji:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej stałej organizacji ruchu dla zadania:

„ Rozbudowa ul. 3 Maja na odcinku od ul. T. Kościuszki do ul. Pałacowej w Wyszkanie.”

2.2 Inwestor:

GMINA WYSZKÓW
Aleja Róż 2
07-200 Wyszkanie

2.3 Lokalizacja inwestycji:

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505_4 WYSZKÓW-MIASTO
OBSZAR EWIDENCYJNY: 0001 – WYSZKÓW
Działki ewidencyjne nr: 4867/1, 4862/2, 4861/2, 4862/1, 4871/6, 4867/2, 4870, 4869, 5607/7, 4863/18, 5607/4, 4863/6, 4863/5, 4863/17, 4863/24, 4857/6 (po podziale: **4857/46**, 4857/47), 4857/19, 4868/9, 3000/45, 3000/10, 3000/81, 2623/17, 2605/18, 2605/17, 2590/5, 2594/5, 2594/6, 2596/5, 2606/2, 2625/7, 2618, 2624/5, 2601/17, 2601/23
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505_5 WYSZKÓW-OBSZAR WIEJSKI
OBSZAR EWIDENCYJNY: 0015 – RYBIENKO NOWE
Działki ewidencyjne nr: 150
powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

2.4 ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Ulica 3 Maja jest jednym z głównych traktów miasta Wyszkanie, stanowi ważne z punktu widzenia układu komunikacyjnego połączenie pomiędzy drogą krajową nr 62 relacji Płock – Sokołów Podlaski (ul. T. Kościuszki), ul. Gen. J. Sowińskiego (droga wojewódzka nr 618) a budynkami administracyjnymi Gminy oraz Powiatu w Wyszkanie, osiedlami mieszkaniowymi przyległymi do ulicy, miejskim szpitalem, parkiem miejskim, podmiejskimi miejscowościami: Rybienko Stare, Rybno a także najstarszymi gminnymi zabytkami. Szerokość istniejącego pasa drogowego przebudowywanej ulicy 3 Maja w Wyszkanie w liniach rozgraniczających jest zmienna i wynosi od ok. 14,0m do 22,0 m. Istniejąca ulica ma obecnie jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennym nachyleniu podłużnym i poprzecznym, chodniki posiadają nawierzchnie z kostki betonowej, chodnikowych płyt betonowych oraz nawierzchnię bitumiczną. Szerokość jezdni na opracowywanej ulicy jest zmienna i wynosi 8,0 m(na części od ul. T. Kościuszki do Urzędu Miejskiego) oraz 6,5-6,0 m(na pozostałym zakresie), natomiast ciągów komunikacyjnych 1,5 - 3,0m. Ulica posiada zatoki postojową do parkowania prostopadłego po prawej stronie jezdni na

wysokości kościoła Św. Wojciecha, Urzędu Miejskiego, budynku OPS, przy budynkach ZDZ oraz szpitalu miejskim. Droga posiada odwodnienie powierzchniowe, wody opadowe są odbierane przez istniejącą kanalizację deszczową oraz na tereny przyległe.

Stan techniczny nawierzchni jezdni oraz ciągów komunikacyjnych uległ znacznemu pogorszeniu w ostatnim okresie i pozostawienie ich w istniejącym stanie groziło by dalszą utratą nośności i zniszczeniem konstrukcji. Liczne nierówności wpływają niekorzystnie na komfort i bezpieczeństwo pieszych.

Istniejąca konstrukcja wymaga wzmocnienia z uwagi na liczne nierówności i niewystarczający system odwodnienia, co wpływa niekorzystnie na komfort jazdy oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Istniejące obramowanie jezdni z krawężników betonowych 15x30 i 20x30 również w wielu miejscach jest w złym stanie i nie spełnia swojej funkcji. Liczne źle wyregulowane włazy studni kanalizacyjnych powodują ogromny dyskomfort podróżujących.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projektowana przebudowa pozwoli na przywrócenie estetyki ulicy 3 Maja stanowiącej ważny punkt komunikacyjny Wyszkowa, znacznie poprawi komfort użytkownikom ulicy, rowerzystom oraz pieszym. Poprzez korektę istniejącej geometrii ulicy, wlotów skrzyżowań, zjazdów publicznych i indywidualnych oraz wymianę warstwy ścieralnej na zmniejszającą odległości zatrzymania pojazdów oraz hałas zaprojektowanej z mieszanki PMB pozwoli na znaczne zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Nadanie jezdni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz wykonanie całkowicie nowych odcinków kanalizacji deszczowej oraz nowych wpustów deszczowych pozwoli na dużo szybsze odwodnienie istniejącej jezdni co zmniejszy zaleganie wody i lodu zwłaszcza w okresach wiosennych.

Zaprojektowano wzdłuż ulic ciąg pieszy połączony lub oddzielony od ścieżki rowerowej o ruchu dwukierunkowym o jednakowej konstrukcji na podbudowie z kruszywa łamanego.

Do projektowania ustalono pikietaż roboczy 0+000 w miejscu granicy pasa drogowego ul. T. Kościuszki (droga krajowa nr 62), natomiast koniec odcinka stanowi granica gminy Wyszków na wysokości skrzyżowania z ulicą Pałacową, tj. pikietaż 1+613,04.

Założenia do projektowania:

JEZDNIA GŁÓWNA

- Ulica o długości 1+613,04m,
 - kategoria ruchu - KR 3,
 - kategoria drogi:
 - Z (zbiorcza) -na całym odcinku opracowania,
 - prędkość projektowa -50km/h,
 - szerokość jezdni głównej:
 - 7m (2x3,5m), spadek daszkowy 2% (na odcinku od ul. T. Kościuszki do ul. Szpitalnej)
- wraz z poszerzeniami w obrębie skrzyżowania z ul. KEN,
- 6 m (2x3,0m), spadek daszkowy 2% (na odcinku od ul. Szpitalnej do ul. Pałacowej),

ZATOKI PARKINGOWE:

- do parkowania pod kątem 90°, miejsca postojowe długości 4,7 – 5,0 m, szerokości 2,5m, spadek w kierunku jezdni 2% o łącznej ilości projektowanych miejsc postojowych 63szt. (w tym 3 dla niepełnosprawnych o długości 5,0m i szer. 3,6m),
- do parkowania równoległego, miejsca postojowe długości 6,0 m, szerokości 3,5 m, spadek w kierunku jezdni 2% - o łącznej ilości projektowanych miejsc postojowych 6 szt. (w tym 1 dla niepełnosprawnych o długości 6,0m i szer. 3,5m),
- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm, koloru grafitowego.

Łączna ilość projektowanych miejsc postojowych 69szt., w tym 4 miejsc dla niepełnosprawnych. Pozostałe istniejące miejsca parkingowe będą przełożone geometrycznie i wysokościowo(wg PZT).

ZJAZDY INDYWIDUALNE:

- szerokość zjazdu zgodna z szerokością istniejących bram posesji, zjazdy z kostki betonowej gr. 8cm, koloru grafitowego,
- długość zgodna z projektem zagospodarowania,

- nawierzchnia z kostki betonowej.

ZATOKA AUTOBUSOWA:

- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm, koloru grafitowego,
- długość krawędzi zatrzymania – 20,0 m,
- szerokość zatoki przy jezdni – 3,0 m,
- szerokość peronu – 2,2 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni zatoki – 2%, w kierunku krawędzi jezdni głównej,
- skos wyjazdowy 1:8, skos wjazdowy 1:4.

ZJAZDY PUBLICZNE:

- nawierzchnia o dwojakiej konstrukcji: z mieszanki mineralno-asfaltowej oraz z kostki betonowej w zależności od przeznaczenia(wg projektu zagospodarowania terenu),
- szerokość zjazdu dostosowana do istniejącego terenu,
- długość zgodna z projektem zagospodarowania.

ŚCIEŻKI ROWEROWE:

- nawierzchnia o konstrukcji z kostki betonowej gr. 8cm, bezfazowej, koloru czerwonego (wg projektu zagospodarowania terenu),
- szerokość zjazdu dostosowana do istniejącego terenu,
- długość zgodna z projektem zagospodarowania.

CHODNIKI:

- nawierzchnia o konstrukcji z kostki betonowej gr. 8cm, koloru szarego, (wg projektu zagospodarowania terenu),
- szerokość zjazdu dostosowana do istniejącego terenu,
- długość zgodna z projektem zagospodarowania.

Zaprojektowano ulicę 3 Maja w Wyszkanie od ul. T. Kościuszki do ul. Pałacowej jako jezdnię o szerokości 7,0 m na większej części opracowania (szerokość jezdni zmienna wg zagospodarowania), o ruchu dwukierunkowym. Zaoporowano ją krawężnikiem ulicznym 20x30 cm oraz zastosowano spadek daszkowy 2%. Na całym opracowywanym odcinku nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z betonu asfaltowego, natomiast nawierzchnia zatok parkingowych oraz

autobusowych zostanie wykonana z kostki brukowej gr. 8 cm. Zatoki parkingowe zostaną obramowane krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie betonowej C12/15. Część zatok parkingowych ze względu na stosunkowo krótki czas wbudowania zostanie przełożona geometrycznie i wysokościowo, aby dostosować je do nowego przebiegu trasowego (wg rysunku zagospodarowania terenu) – są to zatoki na wysokości budynków ZDZ oraz zjazdu do parkingu przy szpitalu miejskim. Pierwsze 3 rozbudowywane zatoki przeznaczone do parkowania prostopadłego usytuowane będą wzdłuż ulicy, po prawej stronie: pierwsza – 19 miejsc parkingowych(2,5 x 4,7 m w tym dwa miejsca dla niepełnosprawnych 3,6 x 4,7 m przy wejściu do kościoła Św. Wojciecha), druga – 7 miejsc parkingowych(2,5 x 4,8 m), trzecia – 15 miejsc parkingowych 2,5 x 5,0 m (w tym jedno miejsce dla niepełnosprawnych 3,6 x 5,0 m w pobliżu przejścia dla pieszych prowadzącego do Urzędu Miejskiego). W następnej kolejności, naprzeciwko skrzyżowania z Al. Róż, na zjeździe do osiedla mieszkaniowego, umiejscowione są przebudowywane zatoki parkingowe do parkowania pod kątem 90° obydwie po 9 miejsc postojowy o wymiarach 2,5x5,0 m, po obydwu stronach jezdni. Kolejna zatoka parkingowa jest umiejscowiona przy budynku Ośrodka Pomocy Społecznej, jest to zatoka do parkowania równoległego – 6 miejsc postojowych o wymiarach 3,5 x 6,0 m (w tym jedno miejsce dla niepełnosprawnych 3,5 x 6,0 m). W zakresie opracowania znajdują się również ciągi piesze i ścieżki rowerowe o ruchu dwukierunkowym, odsunięte od jezdni lub bezpośrednio przy drodze, a także ciągi pieszo-rowerowe wg PZT. Chodniki i ścieżki rowerowe o zmiennej szerokości (wg zagospodarowania terenu), nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8 cm (szarej/czerwonej beżowej), obramowanie obrzeżem betonowym 8 x 30 cm.

Na przebudowywanym odcinku ulicy 3 Maja zastosowano przekrój uliczny ze spadkiem daszkowym dwustronnym 2%, geometria ulic nawiązuje się do istniejącego zagospodarowania pasa drogowego i terenu przyległego przy zachowaniu wymagań technicznych dotyczących parametrów projektowanej ulicy i pasa drogowego. Na włączeniach do istniejących dróg gminnych spadek poprzeczny zgodny z pochyleniem krawędzi drogi gminnej. Ze względu na przeznaczenie zastosowano zmienną szerokość nawierzchni przekroju ulicznego – 7m (na odcinku od ul. T. Kościuszki do skrzyżowania z ulicą Szpitalną) oraz 6m(na odcinku od skrzyżowania z ul. Szpitalną do ul. Pałacowej), obramowanie krawężnikiem 20x30 cm na ławie betonowej z oporem (beton klasy C-12/15).

Chodniki o szerokości zmiennej zgodnie z projektem zagospodarowania 1,5-4,0 m w zależności od ich lokalizacji i przeznaczenia. Ścieżka rowerowa dwukierunkowa o szerokości 2,0 m na całym zakresie dokumentacji jako odrębna lub w postaci ciągu pieszo-rowerowego wg PZT.

Zatoki parkingowe o nawierzchni z kostki betonowej, do parkowania prostopadłego oraz równoległego o szerokości 2,5 – 3,6 m i długości miejsca postojowego 4,7 – 6,0 m, skosami wjazdowymi i wyjazdowymi 1:1 zaprojektowano wzdłuż osi projektowanej ulicy począwszy od ul. T. Kościuszki do szpitala miejskiego (część zatok do przełożenia geometrii i wysokościowo).

Zjazdy indywidualne o zmiennej szerokość i długość zgodnie z projektem zagospodarowania (Rys. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4), spadek zmienny w zależności od istniejącego zagospodarowania terenu przyległego.

Ze względu na niską wartość spadków podłużnych trasy na odcinkach w pikiecieżu: 0+620 KM - 0+820 KM oraz 1+020 KM - 1+614 KM zastosowano ściek z kostki betonowej, co ma na celu poprawę odprowadzania wód opadowych z powierzchni projektowanej jezdni.

W rejonie skrzyżowania z ulicą Komisji Edukacji Narodowej zaprojektowano zatokę autobusową o nawierzchni z kostki betonowej, gr. 8 cm, skosy: wjazdowy 1:8, wyjazdowy 1:4. Przebudowę jezdni projektuje się istniejącym śladem z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego. Lokalizację i wymiary charakterystyczne pokazano na planie zagospodarowania terenu(Rys. 2.1 – 2.4).

III. Projektowana Organizacja ruchu:

Projekt stałej organizacji ruchu wykonuje się w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz usprawnienia komunikacji mieszkańcom jak i uczestnikom ruchu drogowego. Ciąg komunikacyjny oznakowano znakami pionowymi (tabela1), poziomymi (tabela 2) oraz urządzeniami bezpieczeństwa (tabela 3).

Na przebudowywanym odcinku ulicy 3 Maja zaprojektowano nowe chodniki oraz ścieżki rowerowe. Odcinki ścieżki rowerowej oznaczono w miejscach charakterystycznych poziomymi znakami P-23. Początek ciągu pieszo-rowerowego oznakowano pionowymi znakami nakazu C-13/16, natomiast koniec ich oznakowano znakami nakazu C13a/16a. Przejazdy dla rowerów oznaczono pionowymi znakami D-6a wraz z poziomymi P-11 wraz z malowaniem powierzchni przejazdu w kolorze czerwonym. Początek ścieżki rowerowej oznaczono znakiem C-13, natomiast koniec ścieżki rowerowej oznakowano znakiem pionowym C-13a.

Wszystkie przejścia dla pieszych w ciągu rozbudowywanej drogi oznakowano pionowymi znakami informacyjnymi D-6 oraz poziomymi P-10 (przejście dla pieszych), poziomymi znakami P-14 (linia warunkowego zatrzymania z prostokątów) w odległości 2 m od przejścia. Dwa przejścia z przejazdem dla rowerzystów zostały oznakowane jako aktywne - znak aktywny,

podświetlany z komorami światła pulsującego – przejście obok siedziby Starostwa i Gminy Wyszaków oraz przejazd dla rowerzystów przed budynkiem OPS w Wyszkanie.

Miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych oznakowano malowaniem znakami poziomymi P-24 (miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej), znakami pionowymi D-18a z ilością miejsc oraz malowaniem powierzchni miejsca postojowego na kolor niebieski. Miejsca do parkowania dla niepełnosprawnych przy kościele św. Wojciecha i budynku OPS w Wyszkanie dodatkowo zostały oznakowane znakami poziomymi P-20 (koperta).

Oznakowano również przystanki autobusowe znakiem pionowym informacyjnym D-15 oraz znakami poziomymi P-17 (linia przystankowa – dł. wg rys. nr 2.1 -2.4).

Na początku opracowywanego odcinka wjazd na osiedle po prawej stronie jezdni oznakowano pionowym znakiem zakazu B-2 (zakaz wjazdu) z tabliczką T-0 („NIE DOTYCZY MIESZKAŃCÓW OSIEDLA”). Następnie na wysokości wjazdu do siedziby Starostwa i Urzędu Miejskiego w Wyszkanie, po obydwu stronach jezdni ustawiono drogowskazy kierujące do wyżej wymienionych instytucji E-5 („STAROSTWO POWIATOWE”, „URZĄD MIEJSKI”).

Skrzyżowanie z ul. Aleja Róż oznakowano od strony wjazdu z przedmiotowej ul. 3 Maja znakami pionowymi: D-4a (droga bez przejazdu) oraz B-36 (zakaz zatrzymywania się) na jednej konstrukcji wsporczej. Natomiast wyjazd z ul. Aleja Róż oznakowano znakiem ostrzegawczym A-7 (ustąp pierwszeństwa). Analogiczny znak ustawiono przed wyjazdem na ul. 3 Maja z osiedlowej drogi naprzeciwko.

Przejazd kolejowy występujący w ciągu opracowywanego odcinka ul. 3 Maja oznakowano z obydwu stron następująco: w odległości ok. 150 m od przejazdu ustawiono znaki pionowe G-1a, następnie w odległości ok. 100 m ustawiono pionowy znak ostrzegawczy A-9 wraz ze znakiem G-1b, 50 m przed przejazdem usytuowano znaki pionowe G-1c. Przed samym przejazdem w odległości 4 m ustawiono znak zakazu B-20 (STOP) wraz ze znakiem G-2 (sieć pod napięciem); dodatkowo zastosowano znak poziomy poprzeczny P-12 (linia bezwzględne zatrzymania – stop).

W ciągu przedmiotowej ul. 3 Maja ustawiono kilka znaków informacyjnych D-1 w celu oznaczenia drogi z pierwszeństwem, szczególnie przed skrzyżowaniami z drogami podporządkowanymi.

Skrzyżowanie ul. 3 Maja z ul. Stefana Okrzei oznakowano znakami D-1 (2 szt.) - na ul. 3 Maja z obydwu stron skrzyżowania, oraz A-7 na ul. Okrzei. Następnie zjazdy publiczne po obydwu stronach drogi oznakowano znakami ostrzegawczymi A-7. W rejonie zjazdu z zatoki

autobusowej, obok chodnika ustawiono znak zakazu B-2 (zakaz wjazdu) w celu zablokowania możliwości wjazdu na parking z jednokierunkową jezdnią serwisową.

Skrzyżowanie ul. 3 Maja z ul. KEN z przejściami dla pieszych z azylami oznakowano następująco: na ul. KEN przed wjazdem na ul. 3 Maja ustawiono znaki ostrzegawcze A-7 z obydwu stron skrzyżowania, przejście dla pieszych z azylem wydzielono z jezdni poziomymi znakami P-21a (powierzchnia wyłączenia) z obydwu stron przejścia – obramowano je linią krawędziową P-7b, ustawiono na azylu urządzenie bezpieczeństwa U-5b ze znakiem nakazu C-9; Przed wyjazdem na skrzyżowanie z ul. 3 Maja zastosowano poziomy znak P-13 (warunkowa linia zatrzymania z trójkątów) a pasy ruchu wydzielono za pomocą linii P-3b (przed skrzyżowaniem z możliwością przekroczenia) oraz P-4 (linia podwójna ciągła); ok. 40 m od skrzyżowania z ul. 3 Maja ustawiono tabliczkę T-16a przed wyjazdem karetek z terenu szpitala miejskiego; na zjeździe ze skrzyżowania z ul. 3 Maja w kierunku szpitala ustawiono znak informacyjny D-21 (Szpital). Przejścia z azylami w ciągu rozbudowywanej ul. 3 Maja oznakowanie analogicznie z tym, że powierzchnie wydzielienia dodatkowo zostały przedłużone za pomocą linii P-1e z możliwością przekraczania linii na zjazdach z drogi.

Wjazdy na parking przy szpitalu miejskim zostały oznakowane znakami pionowymi informacyjnymi D-18 ze strzałką kierunku wjazdu, po obydwu stronach drogi.

Wyjazd dla karetek w ciągu ul. 3 Maja został oznakowany znakami ostrzegawczymi A-30 (inne niebezpieczeństwo) wraz tabliczką T-16a (wyjazd dla karetek) w odległości ok. 100 m od wyjazdu, po obydwu stronach wyjazdu.

Skrzyżowanie ul. 3 Maja z ul. Szpitalną oznakowano znakami D-1 (2 szt.) - na ul. 3 Maja z obydwu stron skrzyżowania, oraz A-7 na ul. Szpitalnej. Przed wyjazdem na skrzyżowanie z ul. 3 Maja zastosowano poziomy znak P-13 (warunkowa linia zatrzymania z trójkątów) a pasy ruchu wydzielono za pomocą linii P-3b (przed skrzyżowaniem z możliwością przekroczenia) oraz P-4 (linia podwójna ciągła) – tą samą linię zastosowano za przejściem dla pieszych.

Skrzyżowanie ul. 3 Maja z ul. Kasztanową oznakowano analogicznie jak skrzyżowanie z ul. Szpitalną.

Na opracowywanym odcinku ulic zastawano następujące oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych: linie P-4 zastosowano do oddzielenia przeciwnych kierunków ruchu na odcinkach jezdni, na których należy wyeliminować przejeżdżanie pojazdów na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku. Znak P-4 występuje przed przejściami dla pieszych, przed zjazdami z głównego ciągu drogi, oraz na skrzyżowaniach. Linie P-4 projektuje się o minimalnej długości 20m. Znak poziomy P-1e zastosowano do oddzielenia przeciwnych pasów

ruchu w ciągu linii P-4 na skrzyżowaniach i włączeniach do jezdni oraz do umożliwienia przejazdów poprzecznych na zjazdach. Linie P-1b zastosowano do wyznaczanie pasów ruchu pomiędzy skrzyżowaniami.

Wszystkie linie oznakowania poziomego wykonane zostaną jako grubowarstwowe -na zimno za pomocą mas chemoutwardzalnych z zastosowaniem mikrokół szklanych. Znaki pionowe zostaną ustawione tak, żeby zachować wymagana skrajne pionowa min 2.2m, pozioma -min. 0.5m od zewnętrznej krawędzi znaku.

Szczegółowa lokalizacje znaków pionowych i poziomych pokazano na rysunku 2.1 - 2.4

Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Wymiar	Szt.
D-6b	600x600	1
D-6b	600x600	1
C-13	800x800	1
C-13	800x800	1
C-13	800x800	1
C-13	800x800	1
D-6b	600x600	1
D-6b	600x600	1
C-13	800x800	1
C-13	800x800	1
C-13	800x800	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6a	600x600	1
D-6	600x600	1
A-7	821x725	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1

D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
C-13/16	600x600	1
D-6b	600x600	1
D-6b	600x600	1
C-16	600x600	1
C-13	600x600	1
C-13/16	800x800	1
D-1	832x832	1
E-17a	1916x530	1
E-18a	1074x530	1
D-42	1200x700	1
E-17a	1074x530	1
E-18a	1916x530	1
D-6	600x600	1
T-16a	600x750	1
A-30	821x726	1
T-16a	600x750	1
A-30	821x726	1
D-18	600x750	1
D-18	600x750	1
D-18	600x750	1
D-18	600x750	1
T-16a	600x750	1
D-21	600x600	1
B-2	800x800	1
G-1a	300x1000	1
G-1b	300x1000	1
A-9	821x726	1
G-1c	300x1000	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1

D-6a	600x600	1
D-6a	600x600	1
G-2	440x600	1
G-2	440x600	1
B-20	800x800	1
B-20	800x800	1
G-1c	300x1000	1
G-1b	300x1000	1
A-9	821x726	1
G-1a	300x1000	1
B-36	800x800	1
D-4a	600x600	1
A-7	821x725	1
A-7	821x725	1
E-5	1678x300	1
E-5	2522x300	1
E-5	1678x300	1
E-5	2522x300	1
T-0	2795x496	1
B-2	800x800	1
D-15	600x750	1
A-8	821x726	1
A-7	821x725	1
D-2	832x832	1
D-6	600x600	1
A-7	821x725	1
D-1	832x832	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-15	600x750	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1

D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-15	600x750	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
D-6a	600x600	1
D-6a	600x600	1
A-7	684x605	1
A-7	684x605	1
A-7	684x605	1
A-7	684x605	1
A-7	684x605	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
A-7	684x605	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
D-15	600x750	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
C-13/16	600x600	1
C-13/16	600x600	1
C-13/16	600x600	1
A-7	684x605	1
D-6a	600x600	1
D-6a	600x600	1
D-6b	600x600	1

D-6b	600x600	1
D-1	832x832	1
D-15	600x750	1
D-18a	600x750	1
D-6b	600x600	1
D-6b	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-18a	600x750	1
C-13/16	600x600	1
D-18a	600x750	1
A-7	821x725	1
D-1	832x832	1
D-1	832x832	1
C-13/16	800x800	1
B-18	800x800	1
C-13/16	800x800	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
D-6	600x600	1
	Razem szt.=	139

Oznakowanie poziome		
Nazwa	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-21a	6.2500	2.38
P-21a	6.2500	2.38
P-21a	6.2500	2.38
P-21a	4.9666	1.89
P-21a	37.7416	14.34
P-21a	19.3066	7.34

P-7b	1.6677	0.40
P-7b	13.9360	3.34
P-7b	6.3371	1.52
P-7b	2.0451	0.49
P-7b	23.1032	5.54
P-7b	4.1691	1.00
P-7b	6.3721	1.53
P-7b	1.6530	0.40
P-7b	3.2251	0.77
P-7b	1.6510	0.40
P-7b	2.0000	0.48
P-7b	30.6953	7.37
P-7b	32.7742	7.87
P-1b	77.0622	3.08
P-4	19.9996	4.80
P-1b	128.0793	5.12
P-12	3.8810	1.94
P-12	3.8810	1.94
P-10	8.1568	13.83
P-1b	223.5699	8.94
P-11	6.2004	3.00
P-11	6.1957	3.00
P-11	5.7449	3.00
P-11	5.6984	3.00
P-11	6.6076	3.50
P-11	9.0646	4.50
P-1e	6.4313	0.77
P-1e	17.9727	2.16
P-11	5.9731	3.00
P-4	18.9889	4.56
P-4	15.1832	3.64
P-1e	18.3878	2.21

P-23	1.0000	0.66
P-14	2.7787	1.04
P-4	7.3935	1.77
P-4	3.6093	0.87
P-4	7.3492	1.76
P-1e	36.3603	4.36
P-1e	13.8089	1.66
P-1e	5.6723	0.68
P-1e	8.5591	1.03
P-1e	5.1814	0.62
P-1e	5.7716	0.69
P-1e	8.3892	1.01
P-4	4.7528	1.14
P-4	4.8371	1.16
P-4	10.1803	2.44
P-4	8.0655	1.94
P-4	0.9815	0.24
P-4	19.7500	4.74
P-4	11.0998	2.66
P-1e	18.6618	2.24
P-14	3.4942	1.31
P-1e	12.8705	1.54
P-4	45.7732	10.99
P-1e	18.3442	2.20
P-4	16.3455	3.92
P-1e	6.4891	0.78
P-4	21.8999	5.26
P-1e	20.9092	2.51
P-4	2.8066	0.67
P-4	2.3105	0.55
P-4	5.1259	1.23
P-1e	7.9313	0.95

P-1e	6.8039	0.82
P-14	3.5000	1.31
P-4	19.3748	4.65
P-3b	4.9381	0.89
P-4	3.9264	0.94
P-13	9.5892	2.52
P-13	8.1879	2.15
P-3b	4.9937	0.90
P-4	10.5824	2.54
P-4	3.1495	0.76
P-4	3.8034	0.91
P-3b	5.0005	0.90
P-13	13.1716	3.46
P-10	3.4761	5.99
P-10	3.5045	8.01
P-10	3.5012	7.99
P-10	3.4988	6.01
P-1e	9.6406	1.16
P-1e	10.2564	1.23
P-4	6.4217	1.54
P-1e	50.5638	6.07
P-4	6.6318	1.59
P-1e	11.0735	1.33
P-1e	15.1675	1.82
P-4	10.8500	2.60
P-1e	30.4682	3.66
P-4	5.4946	1.32
P-4	2.3547	0.57
P-1e	59.4344	7.13
P-4	6.3436	1.52
P-4	5.4399	1.31
P-4	28.4220	6.82

P-4	18.9294	4.54
P-1e	10.8241	1.30
P-14	3.5035	1.31
P-4	48.9156	11.74
P-1e	9.3980	1.13
P-1e	4.6330	0.56
P-1e	5.5170	0.66
P-1e	4.5085	0.54
P-1e	3.8741	0.46
P-1e	10.0676	1.21
P-4	6.8648	1.65
P-4	3.1927	0.77
P-4	10.3975	2.50
P-4	3.8806	0.93
P-4	4.4105	1.06
P-4	6.2236	1.49
P-1e	13.2022	1.58
P-4	35.5800	8.54
P-4	12.9263	3.10
P-1e	10.8117	1.30
P-4	3.3381	0.80
P-4	4.5507	1.09
P-4	23.2717	5.59
P-1e	19.6729	2.36
P-4	9.3442	2.24
P-4	41.6824	10.00
P-14	3.4656	1.30
P-20	32.8924	3.95
P-14	3.5102	1.32
P-20	28.4406	3.41
P-20	28.4406	3.41
P-14	3.5022	1.31

P-7a	17.3414	2.08
P-7a	16.5704	1.99
P-10	3.5084	8.00
P-10	3.4712	6.02
P-10	7.0000	18.24
P-11	5.2061	2.50
P-11	7.0022	3.50
P-4	10.1400	2.43
P-4	5.3129	1.28
P-13	6.6630	1.75
P-14	2.9935	1.12
P-13	5.5452	1.46
P-10	2.0000	2.76
P-10	2.0059	4.00
P-10	2.0059	4.00
P-10	6.9884	14.05
P-10	2.0000	3.99
P-24	1.0000	0.38
P-10	6.0307	12.00
P-10	2.0000	4.00
P-17	30.0000	4.56
P-10	6.9956	13.88
P-17	30.0000	4.56
P-17	30.0000	4.56
P-11	7.0000	3.50
P-10	7.0000	14.00
P-11	6.1046	3.00
P-10	6.1044	12.00
P-10	2.0000	4.22
P-10	8.0000	16.24
P-10	8.0000	16.00
P-24	1.0000	0.38

P-10	2.0000	2.58
P-10	2.0009	4.06
P-10	2.0002	4.00
P-10	1.9837	4.86
P-10	2.6571	5.69
P-10	5.7596	11.89
P-10	5.2262	10.01
P-10	5.2208	11.73
P-10	2.0000	3.99
P-10	7.0233	14.00
P-24	1.0000	0.38
P-24	1.0000	0.38
P-10	5.1743	10.00
P-10	6.1460	17.36
P-11	7.0001	3.50
P-11	5.7059	3.00
P-10	7.0233	14.00
P-17	30.0000	4.56
	Całkowita pow. malowania [m2]=	776.28

Urządzenia bezpieczeństwa	
Nazwa	Dł./Szt.
U-35b	1
U-35b	1
U-5b	1
U-5b	1
U-5b	1
U-18a	1

Oznakowanie aktywne

Zastosowano następujące oznakowanie aktywne:

-D-6

Wzór znaku D6 do znakowania aktywnego przejścia dla pieszych z sygnalizacją lampami LED, aktywowany poprzez czujnik ruchu pieszego w obrębie znaku.

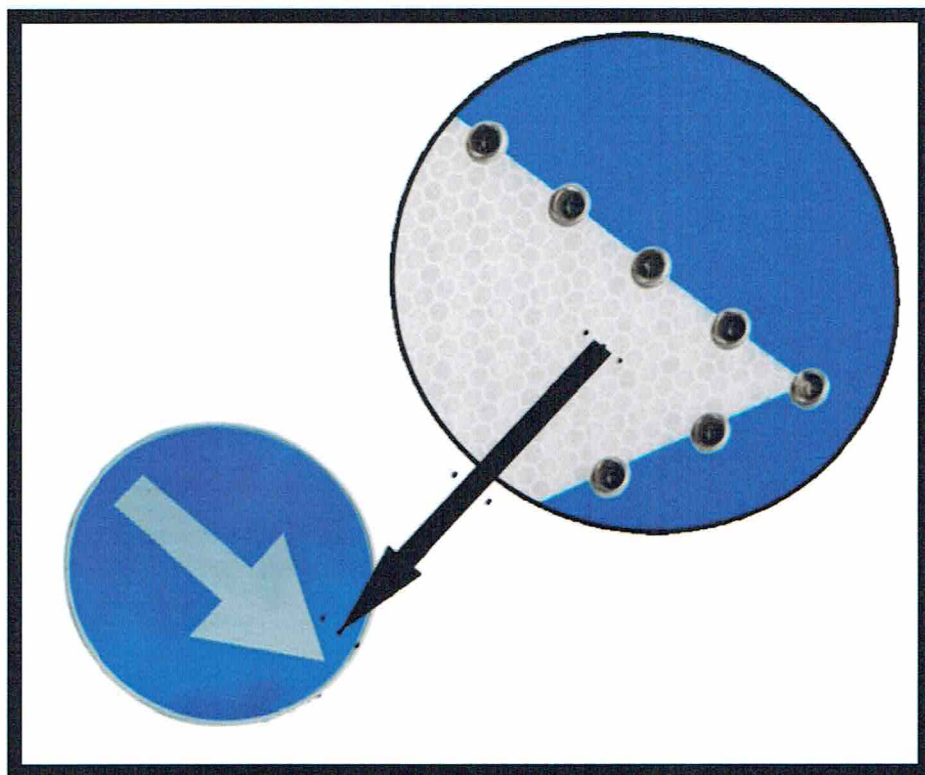
Wykrycie pieszego powoduje aktywację migających lamp nad znakiem - oraz przesłanie informacji do znaku na drugim pasie falą radiową i uaktywnienie lamp na drugim znaku.)



Znak aktywny C-9 :

(Aktywny znak C9 - diodowy, wykonany jest z profili i blach aluminiowych, malowanych lakierem proszkowym zapewniającym odporność konstrukcji na czynniki atmosferyczne. Lico znaku pokryte jest folią odblaskową typ 2 lub folią mikropryzmatyczną co zapewnia dobrą jego czytelność przy niewielkim oświetleniu

zewnątrznym. Obrys strzały dodatkowo został otoczony diodami świecącymi dla podniesienia widoczności znaku przy niesprzyjających warunkach. Istnieje możliwość zamontowania pod znakiem aktywnego pylonu diodowego z dwoma rzędami diod umieszczonymi pomiędzy paskami folii odblaskowej.)



Znak aktywny C-9

Słupek Przeszkodowy U-5a:

Wykonany ze spienionego PCV, laminatu poliestrowego lub polipropylenu oklejonego folią typu 2, montowany na słupku lub kotwach, w zależności od rodzaju słupka. W górnej części słupka U-5a znajduje się otwór umożliwiający nasadzenie go na słupkę stalowy w celu montażu nad nim znaku typu C.

Słupek przeszkodowy U5a



IV. Termin wprowadzenia

Projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po wykonaniu robót związanych z rozbudową ulic 3 Maja, przewidywany termin- **Wrzesień 2017r.**

V. Ustalenia końcowe.

1. Oznakowanie pionowe należy wykonać stosując wyłącznie tarcze znaków z blachy ocynkowanej grubość min. 1,5mm z podwójnie zagiętą lub pojedynczo wywiniętą krawędzią na głębokość 15-25mm (mierzona na zewnątrz znaku) na całym obwodzie, z profilami usztywniająco - montażowymi, pokryte folią odblaskową typu 1 z włączeniem znaku A-7, który musi być wykonany z folii odblaskowej typu 2.

2. Wielkość znaków:

- Projektowane znaki grupie wielkości znaki „małe” i „średnie”

3. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z niniejszym projektem oraz zasadami lokalizacji znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (wymiary, wysokość umieszczenia znaków, kat ustawienia itp.) określonymi w Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczenia na drogach- załącznik do Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r

Opracował:

mgr inż. Robert Rosiński
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
nr ewid.: MAZ/0140/POOD/12

V. Karta uzgodnień

Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.:

**„Rozbudowa ul. 3 Maja na odcinku od ul. T. Kościuszki do ul.
Pałacowej w Wyszkanie.”**

VI. Część rysunkowa

Tabela oznakowania pionowego:

RODZAJ ZNAKU	SYMBOL	OPIS	ILOŚĆ SZTUK	WIELKOŚĆ
Znaki ostrzegawcze	A-7	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	6	ŚREDNIE
	A-3	Uwaga Niebezpieczne zakręty	2	
Znaki zakazu	B-2	Zakaz wjazdu	2	
	B-18	Zakaz wjazdu pojazdom o masie powyżej 2,5 t	1	
	B-33	Zakaz przekraczania prędkości 30km/h	3	
	B-36	Zakaz zatrzymywania się	2	
Znaki informacyjne	D-1	Pierwszeństwo przejazdu	11	
	D-3	Droga jednokierunkowa	2	
	D-6	Przeście dla pieszych	5	
	D-6a	Przejazd dla rowerów	2	
	D-6b	Przeście dla pieszych z przejazdem rowerowym	4	
	D-18	Parking	2	
	D-40	Strefa zamieszkania	1	
	D-41	Koniec „Strefy zamieszkania”	1	
Znaki nakazu	C-13/16	Znak wyznaczający kierunek ruchu pieszych i rowerzystów	6	
	C13a/16a	Koniec ścieżki rowerowej i chodnika	1	
	C13	Ścieżka rowerowa	2	
	C13a	Koniec Ścieżki rowerowej	1	
Tabliczki	T-6a	Tabliczka prowadząca (droga z pierwszeństwem)	4	

Tabela oznakowania poziomego

Rodzaj linii	Powierzchnia malowania [m ²]
--------------	--

P-11	41,35
P-10	140,77
P-14	10,35
P-1b	7,2
P-1e	42,46
P-23	31,68
P-13	6,29
P-24	0,76
P-7a	9,65
P-4	113,24
RAZEM:	403,75