



"ROSBUD" Robert Rosiński

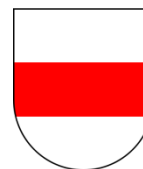
ul. Generała Kazimierza Pułaskiego 18C
07-202 Wyszaków
email: biuro@rosbud.pl
www.rosbud.pl

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

Nazwa inwestycji: **Rozbudowa ulicy Jana Matejki w Wyszakowie**

Adres obiektu: JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505_4 WYSZKÓW-MIASTO
OBREB EWIDENCYJNY: 0001 – WYSZKÓW
Działki ewidencyjne nr: 3001/29, 3834/7, 3911, 3885, 3867,
3843/1, 3514, **3066**, 3101, 4171, 4138,
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505_5 WYSZKÓW-TEREN
WIEJSKI OBREB EWIDENCYJNY: 0013 – NATALIN
Działki ewidencyjne nr: **1569/8, 1570/10, 1853/10**, 1584/8,
1585/4, gmina Wyszaków, powiat wyszkowski,

Inwestor: Burmistrz Wyszakowa
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
Asystent projektanta :	inż. Kamil Staszewski

Data opracowania: Lipiec 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
	III. Projektowana organizacja ruchu	4-5
	IV. Ustalenia końcowe	6
	V. Karta uzgodnień	7
	VI. Część rysunkowa	
- Rys. 1	Plan orientacyjny usytuowania drogi w skali 1:25 000	8
- Rys. 2	Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania w skali 1:500	9

3. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania:

Podstawę do sporządzenia niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Wyszaków z Siedziba w Wyszkanie, przy Al. 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 opracowania:

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu na ul. Jana Matejki w Wyszkanie.

2.2 Lokalizacja

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiecie wyszkowskim, gminie Wyszkanie, i znajduje na terenie miasta Wyszkanie. Zakres inwestycji obejmuje działki ewidencyjne nr: 3001/29, 3834/7, 3911, 3885, 3867, 3843/1, 3514, **3066**, 3101, 4171, 4138, – jednostka ewidencyjna 143505-4 Wyszkanie miasto; obręb ewidencyjny: 0001 – Wyszkanie oraz działki ewidencyjne nr: **1569/8, 1570/10, 1853/10, 1584/8, 1585/4**, – jednostka ewidencyjna 143505-5 Wyszkanie teren wiejski; obręb ewidencyjny: 0013 – Natalin.

2.2.Opis stanu istniejący

Ulica Jana Matejki jest dość istotnym punktem komunikacji miejskiej, która stanowić będzie ważne połączenie pomiędzy drogami gminnymi z wykonywaną obwodnicą śródmiejską Wyszkania. Szerokość istniejącego pasa drogowego przebudowywanej ulicy Jana Matejki w Wyszkanie w liniach rozgraniczających jest zmienna i wynosi od ok. 18,00m do 26,00 m. Istniejący odcinek ulicy podlegający przebudowie ma obecnie jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennym nachyleniu podłużnym i poprzecznym, chodniki zlokalizowane w większości po obu stronach jezdni i posiadają nawierzchnie z kostki betonowej jak i na części z płytek betonowych. Szerokość jezdni na opracowywanym odcinku ulicy jest zmienna i wynosi od około 6,5m do 7,0m. Ulica posiada odwodnienie powierzchniowe, wody opadowe są odbierane przez istniejącą kanalizację deszczową. Stan techniczny nawierzchni jezdni oraz ciągów komunikacyjnych uległ znacznemu pogorszeniu w ostatnim okresie i pozostawienie ich w istniejącym stanie groziłoby dalszą utratą nośności i zniszczeniem konstrukcji. Ponadto liczne nierówności wpływają niekorzystnie na komfort podróżowania oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego. 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 również w wielu miejscach jest w złym stanie i nie spełnia swojej funkcji. Liczne źle wyregulowane włazy studni kanalizacyjnych powodują ogromny dyskomfort podróżujących.

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 następującymi znakami pionowymi i urządzeniami bezpieczeństwa (tabela1).

Rozbudowa ulicy Jana Matejki polega głównie na przebudowie skrzyżowania z ulicą Dworcową poprzez budowę ronda oraz na budowę chodnika i ścieżki rowerowej na całym odcinku opracowania.

Projektowane rondo oznakowano na wszystkich trzech wlotach znakami ostrzegawczymi A-7 (3-szt) wraz z znakiem informacyjnym C-12 (3-szt). Na wyspach dzielących pasy ruchu ustawiono urządzenia bezpieczeństwa U-5b/C-9 (6-szt), przez wyspy dzielące pokierowane są też przejścia dla pieszych z azylami które oznakowano pozioma linią P-10 wraz z pionowymi znakami D-6 (2-szt), przejście dla pieszych z przejazdem dla rowerów oznakowano pionowym znakiem D-6b (2-szt) oraz poziomym oznakowaniem P-10 i P-11, przed pasami dla pieszych od strony najazdowej zastosowano też linie warunkowego zatrzymania P-14. Wjazd z jezdni na skrzyżowanie o ruchu okrężnym oznakowano pozioma linią P-13, poprzedzona wcześniej poziomym znakiem P-15. Poszerzenie jezdni przed azylami dla pieszych (wyspami dzielącymi) oznakowano poziomymi liniami P-21a (jest to powierzchnia wyłączona z ruchu), która ukierunkowuje tor jazdy pojazdów. Na wyspie środkowej ronda umieszczono kierunkowe urządzenia bezpieczeństwa U-3a (9-szt). Początek i koniec ścieżki pieszo rowerowej oznakowano pionowymi znakami C-13/16 (10-szt), ponadto w miejscach charakterystycznych umieszczono oznakowanie poziome znakami P-26 (ścieżka piesza) oraz P-23 (ścieżka

rowerowa). W miejscach krzyżujących się ciągu pieszego z ścieżką rowerową umieszczono poziomy znak P-10.

Przejście dla pieszych z przejazdem dla rowerów na ulicy I Armii Wojska Polskiego oznakowano znakami pionowymi D-6b (2szt) oraz poziomym P10/11, wraz przebudową sygnalizatora świetlnego dla ruchu pieszo rowerowego. Skrzyżowanie ul. Matejki z ul. I Armii Wojska Polskiego oznakowano pionowym znakiem A-7, przejście dla pieszych oznakowano pionowym znakiem D-6 wraz z poziomym P-10 oraz linią warunkowego zatrzymania P-14, sygnalizacja świetlna na tym skrzyżowaniu pozostaje niezmieniona.

Przejścia dla pieszych na ciągu głównym ulicy Jana Matej i na skrzyżowaniach z ulicami bocznymi oznakowano pionowymi znakami D-6 wraz z poziomą linią P10 oraz w miejscach charakterystycznych linią warunkowego zatrzymania P-14, przed przejściami dla pieszych umieszczoną poziomą linią P4 o długości 20 m, w ciągu linii P-4 istnieje możliwość występowania linii P-1e. Skrzyżowanie ulicy Matejki z ul. Nadgórze oznaczono znakami pionowymi D-1 na ulicy Matejki oraz A-7 na ulicy Nadgórze. Progi zwalniające wyspę oznakowano pionowymi znakami Typu A-11a wraz z tabliczką T-1 (20m) oraz znakiem zakazu B33 (30km/h). Przejścia dla pieszych w okolicy Szkoły podstawowej oznakowano dodatkowo znakami T-27, przejścia dla pieszych wyjątkowo uczęszczane przez dzieci oznakowano dodatkowo w odległości do 50m znakiem A-17. Zatokę parkingową znajdującą się w pobliżu szkoły podstawowej oznakowano pionowymi znakami D-18. Zatokę autobusową oznakowano znakami D-15.

Zwężenie jezdni przed rondem na ulicy dworcowej oznakowano znakiem pionowym A-12b. Zjazd na drogę wewnętrzną w okolicy km 0+300,00 oznakowano znakami pionowymi D-46 oraz D-47 wraz z znakiem D-4a. Zjazd na drogę serwisową wzdłuż ronda oznakowano znakiem D-3, natomiast w okolicy km 0+300,00 wyjazd z drogi serwisowej o ruchu jednokierunkowym oznakowano z przeciwległej strony znakiem B-3 zakazując tym samym wjazd. Pozostałe skrzyżowania ul. Zielonej, ul. Klonowej oraz jezdni serwisowej z ul. Matejki oznakowano znakami A-7 na ulicy Matejki ustawiono znaki D-1 w odległości do 50 od skrzyżowania po obu stronach jezdni.

Cała ulica oznakowana została poziomymi liniami P-4 (przed przejściami dla pieszych i skrzyżowaniami) wraz z liniami P-1b (oznakowanie poziome P-1b zastosowano

aby oddzielić pasy ruchu pomiędzy skrzyżowaniami) linie poziome P-1e w ciągu linii P-4 (zastosowano na skrzyżowaniach i włączeniach do jezdni). Oznakowanie poziome P-1b zastosowano aby oddzielić pasy ruchu pomiędzy skrzyżowaniami.

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 2.0.

Tabela oznakowania pionowego:

RODZAJ ZNAKU	SYMBOL	OPIS	IŁOŚĆ SZTUK	WIELKOŚĆ
Znaki ostrzegawcze	A-7	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	4	Mini
	A-30	Inne niebezpieczeństwo	2	
	A-7	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	11	Średnie
	A-11a	Próg zwalniający	2	
	A-12b	Zwężenie jezdni	1	
	A-17	Uwaga dzieci	2	
Znaki zakazu	B-2	Zakaz wjazdu	1	
	B-18	Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie powyżej 3,5T	2	
	B-33	Ograniczenie prędkości do 30 km\h	2	
	B-34	Koniec ograniczenia prędkości	2	
Znaki nakazu	C-12	Ruch okrężny	3	
	C-13/16	Droga dla pieszych i rowerów	10	
Znaki Informacyjne	D-1	Droga z pierwszeństwem	12	
	D-2	Koniec drogi z pierwszeństwem	3	
	D-3	Droga jednokierunkowa	1	
	D-4a	Droga bez przejazdu	1	
	D-6	Przejście dla pieszych	23	
	D-6b	Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów	8	
	D-15	Przystanek autobusowy	2	
	D-18	Parking	2	
	D-46	Droga wewnętrzna	1	
	D-47	Koniec drogi wewnętrznej	1	
Tabliczki	T-0	Tablica informacyjna	4	
	T-1	Tabliczka odległość od miejsca niebezpiecznego	2	
	T-27	Przejście dla pieszych szczególnie uczęszczane przez dzieci	4	

Tabela oznakowania poziomego:

Nazwa	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-10	94.8846	185.62
P-10/11	27.4572	68.58
P-13	59.2108	15.54
P-14	47.4899	17.83
P-15 krótki	3.0000	3.99
P-1b	171.6984	6.86
P-1e	324.6466	38.96
P-21a	19.8116	7.52
P-23	44.0000	29.04
P-25	10.6198	2.46
P-26	47.0000	32.43
P-2a	78.1905	9.38
P-4	393.0745	94.33
P-7a	21.0980	2.53
P-7b	30.9605	7.43
P-7d	58.1928	6.98
RAZEM		529.4800

Urządzenia bezpieczeństwa :

Nazwa	Dł./Szt.
P-3a	9
P-5b	6
P-12b	32,0

3.1 Termin wprowadzenia

Przewidywany termin wprowadzenia zmiany stałej organizacji ruchu przewiduje się po zakończeniu robót drogowych związanych z inwestycją pn. „ **Rozbudowa ulicy Jana Matejki w Wyszkanie**”. Wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się na Lipiec 2018.

IV. 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 foli odblaskowej typu 2.

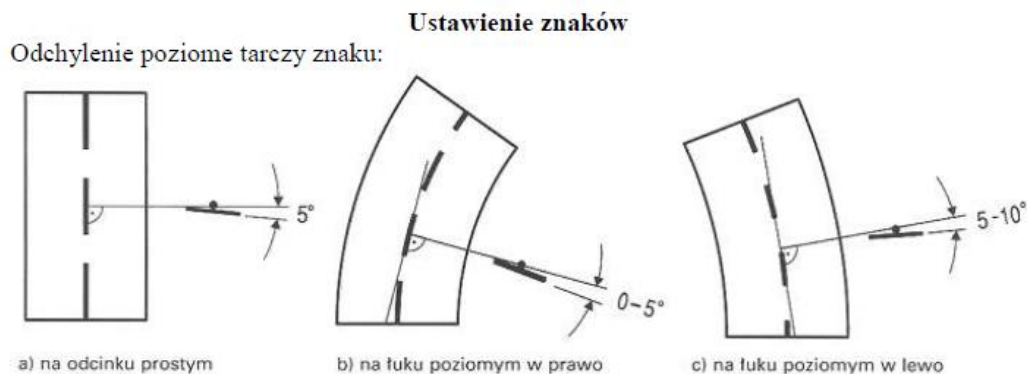
2. Wielkość znaków:

Projektowane znaki grupie wielkości znaki „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

Sposób oznakowania drogi po przebudowie wraz z lokalizacją projektowanego oznakowania przedstawiono na planie sytuacyjnym lokalizacji oznakowania w skali 1:1000 (rysunki od nr 2.1 do 2.7).

Tarcze znaków pionowych należy montować na słupkach stalowych ocynkowanych średnicy 60 mm, wielkość znaków średnia), z zachowaniem wymaganej skrajni pionowej (- min. 2.2m) i poziomej (-min. 0,5m od rzutu pionowego zewnętrznej krawędzi znaku do krawędzi jezdni), zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach.



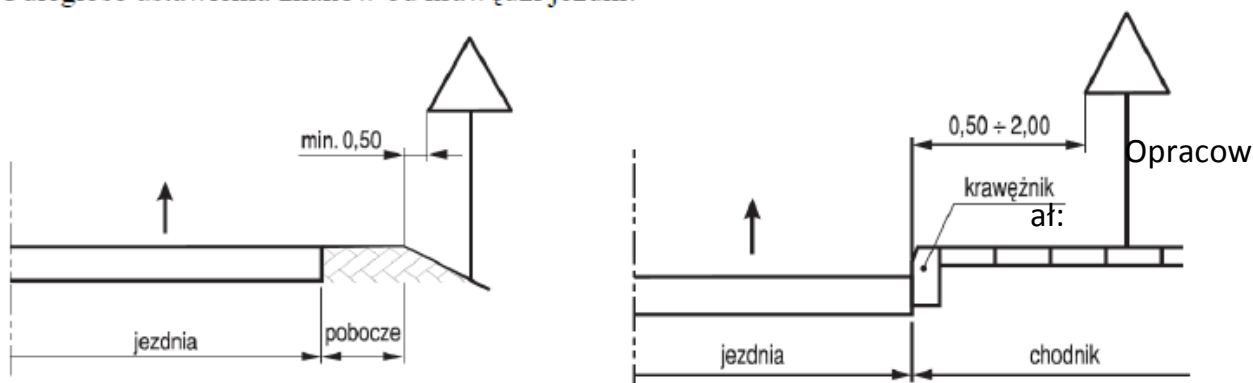
W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony w poboczu gruntowym w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni (dla najbardziej wysuniętego elementu znaku).

Uwagi:

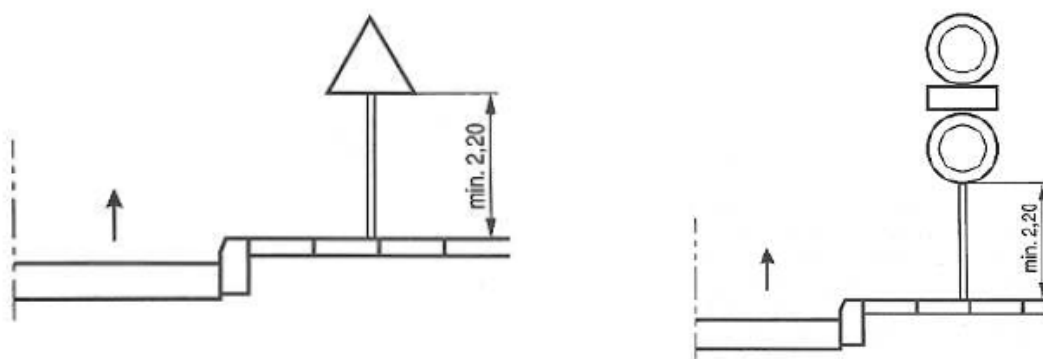
- a) lica znaków należy wykonać z folii odblaskowej II typu,
- b) nie dopuszcza się spawania słupków używanych do montażu znaków,
- c) znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa „B”,
- d) sposób kotwienia konstrukcji wsporczych znaków w podłożu powinien gwarantować ich stabilność oraz równość w pionie i w poziomie.

Szczegółowe wymagania odnośnie technologii robót zawarte w STWiOR stanowiącej odrębne opracowanie.

Odległość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków:



V. KARTA UZGODNIENÍ

Projektu stałej organizacji ruchu dla tematu:

Rozbudowa ulicy Jana Matejki w Wyszku