



„ROSBUD” Robert Rosiński

ul. Stanisława Moniuszki 3
07-202 Wyszaków
email: biuro@rosbud.pl
www.rosbud.pl

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa inwestycji: **Przebudowa Alei Marszałka Piłsudskiego w Wyszakowie na odcinku od ronda Nałęcz-Komornickiego do ul. Generała Władysława Sikorskiego**

Adres obiektu: **JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 143505 4 WYSZAKÓW - MIASTO**
OBRĘB EWIDENCYJNY: 0001 – WYSZAKÓW
Działki ewidencyjne nr: 2578/3, 2578/4, 1927/2, 2411, 2408/4, 2408/5, 2414/1, 2412/1, 2410, 2412/6, 2409/2, 2384/7, 2409/1, 2384/6, 2384/2, 2377/1, 2379/6, 2377/2, 2379/5, 1510/14, 1510/3, 2267, 2266/5, 2217/5
gmina Wyszaków, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

Inwestor: **Burmistrz Wyszakowa**
Aleja Róż 2
07-200 Wyszaków



Zespół projektowy:

Opracował: mgr inż. Robert Rosiński
upr. bud. nr MAZ/0140/POOD/12

Asystent: Weronika Chorchos

Data opracowania: **Lipiec 2019**

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	5
	IV. Ustalenia końcowe	7
	V. Karta uzgodnień	10
4.	Część rysunkowa	
	- Rys. 1.0 Plan orientacyjny usytuowania drogi w skali 1:25 000	12
	- Rys. 2.0 Plan sytuacyjny lokalizacji oznakowania w skali 1:500	13

3. OPIS TECHNICZNY

I. Podstawa opracowania:

Podstawę do sporządzenia niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Burmistrzem Wyszkowa z siedzibą w Wyszkanie, przy Alei Róż 2, a firmą „ROSBUD” Robert Rosiński, ul. Stanisława Moniuszki 3, 07-202 Wyszków;
- 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 projekt stałej organizacji ruchu dla projektu pn. **„Przebudowa Alei Marszałka Piłsudskiego w Wyszku na odcinku od ronda Nałęcz-Komornickiego do ul. Generała Władysława Sikorskiego”**.

2.2 Lokalizacja

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiecie wyszkowskim, gminie Wyszki i znajduje na terenie miasta Wyszki. Zakres inwestycji obejmuje działki ewidencyjne nr: 2578/3, 2578/4, 1927/2, 2411, 2408/4, 2408/5, 2414/1, 2412/1, 2410, 2412/6, 2409/2, 2384/7, 2409/1, 2384/6, 2384/2, 2377/1, 2379/6, 2377/2, 2379/5, 1510/14, 1510/3, 2267, 2266/5, 2217/5 – jednostka ewidencyjna 143505-4 Wyszki miasto; obręb ewidencyjny: 0001 – Wyszki.

2.2. Opis stanu istniejący

Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego jest dość istotnym punktem komunikacji miejskiej, stanowi ważne połączenie pomiędzy drogą krajową nr 62 a dojazdem do trasy ekspresowej S8, a także jest częścią obwodnicy śródmiejskiej Wyszki. Istniejący odcinek alei podlegający przebudowie ma jezdnię o nawierzchni z betonu asfaltowego o zmiennym nachyleniu podłużnym i poprzecznym. 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 groziło by 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 również w wielu miejscach jest w złym stanie i nie spełnia swojej funkcji. Liczne źle wyregulowane wloty 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 znakami pionowymi i urządzeniami bezpieczeństwa (Tabela 1) oraz znakami poziomymi (Tabela 2).

Przebudowa Alei Marszałka Piłsudskiego polega głównie na przebudowie jezdni głównej, przebudowie skrzyżowania z ulicą Generała Władysława Sikorskiego poprzez budowę ronda oraz na budowie chodnika i ścieżki rowerowej na całym odcinku opracowania.

Projektowane rondo oznakowano na wszystkich czterech wlotach znakami ostrzegawczymi A-7 wraz z znakiem informacyjnym C-12. Przed rondem umieszczono znak ostrzegawczy A-8 oraz znaki D-2 i A-7 (według planu sytuacyjnego lokalizacji oznakowania). Na wyspach dzielących pasy ruchu ustawiono urządzenia bezpieczeństwa U-5b/C-9, przez wyspy dzielące pokierowane są też przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów z azylami, które oznakowano poziomą linią P-10/11 wraz z pionowymi znakami D-6b, przed pasami dla pieszych od strony najazdowej zastosowano linie warunkowego zatrzymania P-14. Wjazd z jezdni na skrzyżowanie o ruchu okrężnym oznakowano poziomą linią P-13, poprzedzoną wcześniej poziomym znakiem P-15. Zjazd ze skrzyżowania o ruchu okrężnym na jezdnię oznakowano poziomą linią P-7a. Poszerzenie jezdni przed azylami dla pieszych (wyspami dzielącymi) oznakowano poziomymi liniami P-21a (powierzchnia wyłączona z ruchu) wraz z linią P-7b lub znakiem poziomym P-7a wraz z punktowymi elementami odblaskowymi. Na wyspie środkowej ronda umieszczono kierunkowe urządzenia bezpieczeństwa U-3a. Początek i koniec chodnika wraz ze ścieżką rowerową oznakowano pionowymi znakami C-13/16, 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. Początek i koniec ścieżki rowerowej oznakowano pionowymi znakami C-13 wraz ze znakami poziomymi P-23. Zjazdy z Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego na ulicę Lipową i Polną zaprojektowano na oddzielnych pasach ruchu przeznaczonych do skrętu w prawo. Pasy ruchu oznakowano znakami poziomymi w postaci strzałek kierunkowych P-8a i P-8d i oddzielono liniami P-1e i P-2b. Powierzchnie wyłączone z ruchu oznakowano znakami poziomymi P-21a oraz P-7b. Skrzyżowania oznakowano znakami poziomymi F-10 z oznaczonymi kierunkami na pasach ruchu oraz znakami A-7, C-2 i D-6b (wraz ze znakiem poziomym P-11). Oddzielenie pasów ruchu jazdy w przeciwnych kierunkach na całym zakresie opracowania oznakowano znakami poziomymi P-4.

Wszystkie linie oznakowania poziomego wykonane zostaną jako grubowarstwowe - na zimno za pomocą mas chemoutwardzalnych z zastosowaniem mikro kul szklanych lub cienkowarstwowe (na zjazdach z kostki betonowej, chodnikach, ścieżkach rowerowych). Znaki pionowe zostaną ustawione tak, żeby zachować wymagana skrajne pionowa min 2,20 m, pozioma - min. 0,50 m od zewnętrznej krawędzi znaku.

Szczegółowa lokalizacje znaków pionowych i poziomych pokazano na rysunku 2.0.

Tabela 1. Oznakowanie pionowe i urządzenia bezpieczeństwa:

Grupa znaków	Nazwa	Opis	Stan	Ilość sztuk	Wielkość
[A] Ostrzegawcze	A-7	Ustąp pierwszeństwa	Projektowane	11	Średnie
	A-8	Skrzyżowanie o ruchu okrężnym	Projektowane	4	Małe
	A-20	Odcinek jezdnii o ruchu dwukierunkowym	Istniejące	1	Małe
[B] Zakazu	B-18	Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t	Istniejące	2	Małe
	B-23	Zakaz zawracania	Istniejące	1	Małe
[C] Nakazu	C-2	Nakaz jazdy w prawo za znakiem	Projektowane	3	Małe
	C-12	Ruch okrężny	Projektowane	4	Małe
	C-13	Droga dla rowerów	Projektowane	2	Małe
	C-13a	Koniec drogi dla rowerów	Projektowane	2	Małe
	C-13/16	Droga dla pieszych i rowerów	Projektowane	12	Małe
	C-13a/16a	Koniec drogi dla pieszych i rowerów	Projektowane	1	Małe
[D] Informacyjne	D-2	Koniec drogi z pierwszeństwem	Projektowane	4	Małe
	D-4a	Droga bez przejazdu	Projektowane	1	Małe
	D-6	Przeście dla pieszych	Projektowane	2	Małe
	D-6a	Przejazd dla rowerzystów	Projektowane	6	Małe
	D-6b	Przeście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów	Projektowane	8	Małe
[F] Uzupełniające	F-10	Kierunki na pasach ruchu	Projektowane	3	Małe
Urządzenia bezpieczeństwa	U-5b_C-9	Słupek przeszkodowy ze znakiem C-9	Projektowane	7	
	U-3a	Tablica prowadząca pojedyncza w prawo	Projektowane	12	

Konstrukcje wsporcze projektowane:

Nazwa	Ilość sztuk
Słupek pojedynczy	49

Tabela 2. Projektowane oznakowanie poziome:

Nazwa	Długość malowania/Ilość sztuk	Powierzchnia malowania	Kolor
P-21a	289,7823 m	110,12 m ²	BIAŁY
P-7b	373,6551 m	89,67 m ²	BIAŁY
P-4	263,3866 m	63,21 m ²	BIAŁY

P-7a	86,8079 m	10,41 m ²	BIAŁY
P-15 krótki	4 szt.	5,32 m ²	BIAŁY
P-14	13,5078 m	5,06 m ²	BIAŁY
P-10/11	28,7162 m	72,77 m ²	BIAŁY
P-13	23,9035 m	6,27 m ²	BIAŁY
P-9a mini	6 szt.	12,42 m ²	BIAŁY
P-8d krótki	6 szt.	8,94 m ²	BIAŁY
P-8a krótki	6 szt.	7,26 m ²	BIAŁY
P-23	54 szt.	35,64 m ²	BIAŁY
P-26	28 szt.	19,32 m ²	BIAŁY
P-1e	220,7196 m	26,48 m ²	BIAŁY
P-2b	59,9988 m	14,40 m ²	BIAŁY
P-10	24,2200 m	35,79 m ²	BIAŁY
P-11	27,8311 m	13,75 m ²	BIAŁY
PEO-2 – punktowe elementy odblaskowe o odbłyśniku barwy białej	104 szt.		
Powierzchnia przejazdu dla rowerzystów		141,77 m ²	CZERWONY

Łącznie pow. Malowania – kolor biały [m²]= 536,83.

3.1 Termin wprowadzenia

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu przewiduje się po zakończeniu robót drogowych związanych z inwestycją pn. **„Przebudowa Alei Marszałka Piłsudskiego w Wyszku na odcinku od ronda Nałęcz-Komornickiego do ul. Generała Władysława Sikorskiego”**. Wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się na październik 2022 r.

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 folii odblaskowej typu 2.

2. Wielkość znaków:

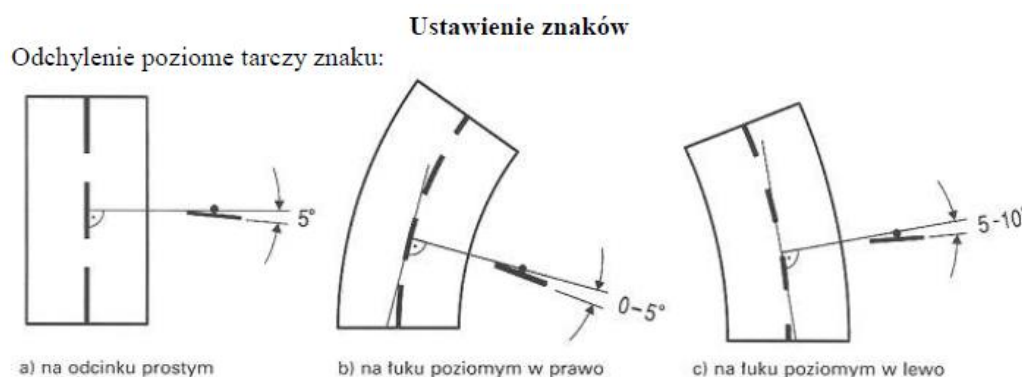
Projektowane znaki grupie wielkości znaki „średnie” oraz „małe”.

3. Oznakowanie należy wykonać zgodnie z niniejszym projektem oraz zasadami lokalizacji znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (wymiary, wysokość umieszczenia znaków, kąt

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.



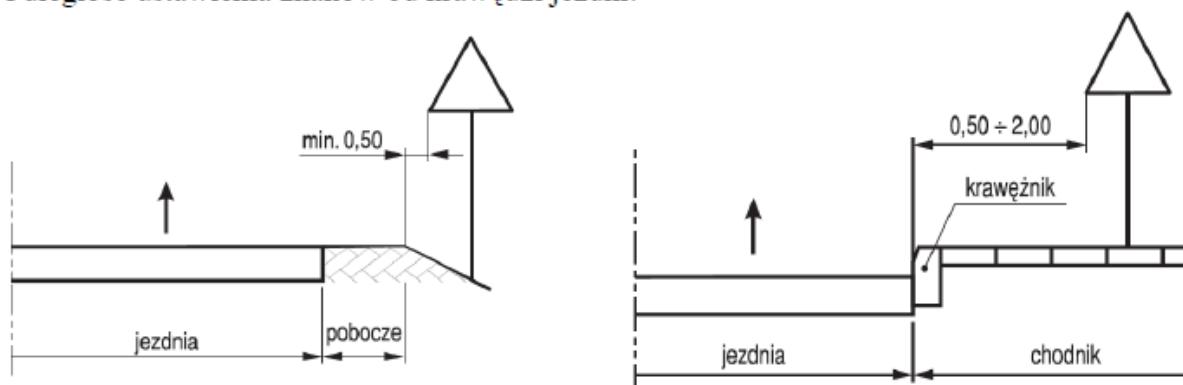
W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony w poboczu gruntowym w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni (dla najbardziej wysuniętego elementu znaku).

Uwagi:

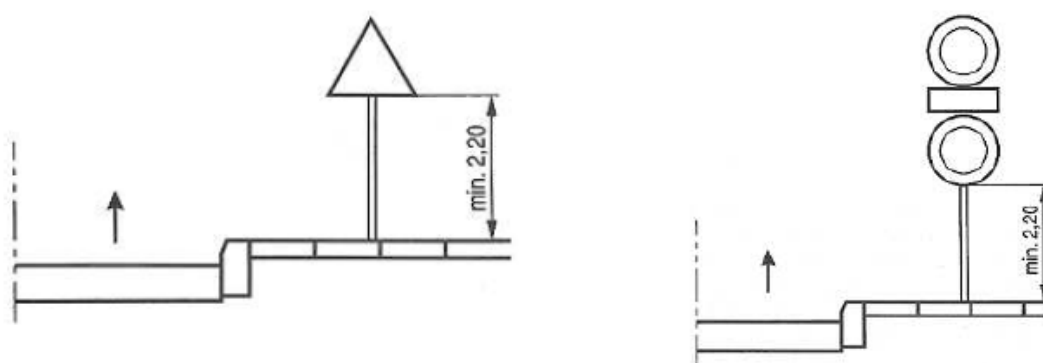
- a) lica znaków należy wykonać z folii odblaskowej II typu,
- b) nie dopuszcza się spawania słupków używanych do montażu znaków,
- c) znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa „B”,
- d) sposób kotwienia konstrukcji wsporczych znaków w podłożu powinien gwarantować ich stabilność oraz równość w pionie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

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

Odległość ustawienia znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków:



Opracował:

V. KARTA UZGODNIENÍ

Projektu stałej organizacji ruchu dla tematu:

„Przebudowa Alei Marszałka Piłsudskiego w Wyszku na odcinku od ronda Nałęcz-Komornickiego do ul. Generała Władysława Sikorskiego”

4. Część rysunkowa