

M20

Nazwa i adres wykonawcy:

SKANSKA

Region Centralny
Budownictwo Inżynieryjne
ul. Pruszkowska 17
02-119 Warszawa

Nazwa i adres obiektu budowlanego:

**Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku
od węzła Boryszewo w ulicy Otolińskiej do węzła Bielska**

Opracowanie:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Projektant	Data	Podpis
mgr inż. Piotr Perkowski	11.2017 r.	

1. Część informacyjno-ogólna

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ramach zadania pn.:
„Budowa trasy północno-zachodniej miasta Płocka na odcinku od węzła Boryszewo w ulicy Otolińskiej od węzła Bielska”.

1.2. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 108 z 2005r., poz. 908 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z 1999 r.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dn. 12 października 2002 r., poz. 1393),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 z dn. 23 grudnia 2003 r., poz. 2181 z późn. zmianami),
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach - załącznik do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.

2. Opis stanu istniejącego

Zakres opracowania obejmuje teren od węzła Boryszewo do nowo budowanego węzła Bielska. Miasto Płock ma duże znaczenie komunikacyjnego zarówno skali regionu jak i kraju. Największym generatorem ruchu jest północna część miasta, gdzie zlokalizowane są zakłady PKN Orlen, a także strefa przemysłowa położona po obu stornach ul. Bielskiej. Na terenach położonych pomiędzy rafinerią a zabudową miasta utworzony został Park Technologiczny.

Ulica Bielska położona jest w północnej części miasta Płocka. Przebiega w ciągu drogi krajowej nr 60 relacji Gostynin – Ciechanów i posiada parametry drogi klasy GP (przekrój jednojezdniowy dwupasowy). Ulica posiada jezdnię asfaltową o szerokość wynosi ok. 7,0 m (przekrój drogowy). Wzdłuż ulicy występują obustronne zadrzewienia.

Trasa projektowanego łącznika do ul. Otołińskiej przebiega przez terenu o charakterze rolniczym. Wzdłuż trasy występują sady drzew owocowych, pola uprawne oraz ogródki działkowe.

Równolegle do projektowanego łącznika przebiega droga o nawierzchni bitumicznej oraz na pewnych odcinkach o nawierzchni gruntowej. Od drogi odchodzą prostopadłe łączniki które krzyżują się z kolejnymi drogami.

Drugi odcinek łącznika pomiędzy ul. Otołińską (DW 567), a ul. Bielską (DK60) przebiega wzdłuż ul. Jędrzejewo wśród terenów rolniczych oraz rozproszonej zabudowy gospodarskiej oraz w bliskiej odległości od obszarów lotniska Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej.

3. Opis stanu projektowanego

Budowa Północno-Zachodniej obwodnicy miasta Płocka ma za zadanie bezkonfliktowe wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto w kierunku północnym (Włocławek, Toruń) oraz dojazd do terenów utworzonego Parku Technologicznego i Rafinerii PKN Orlen od strony drogi krajowej nr 60 (Kutno - Ciechanów). Szczególne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miasta Płocka i sąsiadujących miejscowości ma projektowana obwodnica ze względu na dużą koncentrację przewozu ładunków niebezpiecznych (paliw, chemikaliów). W układzie docelowym obwodnica ma połączyć ul. Dobrzyńską (DW 559) z rondem Wojska Polskiego drogą dwuprzestrzenną z bezkolizyjnymi węzłami dla trasy głównej zwana dalej zasadniczą.

Węzeł Bielska

Klasa drogi	G
Kategoria ruchu	KR5
Prędkość projektowa	50 km/h
Szerokość jezdni	7,0 m
Szerokość ścieżki rowerowej	2,0 m
Szerokość chodnika	2,0 m
Szerokość separacji chodnika od ścieżki	0,2 m
Szerokość poboczy gruntowych	min. 1,25 m

Ul. Bielska

Klasa drogi	G
Kategoria ruchu	KR5
Prędkość dopuszczalna w obszarze zabudowanym	50 km/h
Prędkość dopuszczalna poza obszarem zabudowanym	90 km/h
Szerokość pasa ruchu	3,5 m
Szerokość wydzielonych pasów	3,0 m
Szerokość chodników zlokalizowanych przy jezdni	2,0 m
Szerokość chodników odseparowanych od jezdni	1,5 m
Szerokość ścieżki rowerowej	2,0 m

Połączenie Obwodnicy z ulicą Bielską zaplanowano poprzez łącznice dwukierunkowe jednojezdniowe. Ponieważ Węzeł Bielska kończy projektowany etap IA inwestycji w związku z tym będzie wykonana w całości nawierzchnia na trasie zasadniczej kończąca się na pasie wyłączania oraz pasie włączania. Ulicę Bielską poprowadzono nad projektowaną obwodnicą. Po stronie prawej w miejscu starej lokalizacji zaprojektowano chodnik o szer. 1.5 m oraz ścieżkę rowerową o szer. 2.0.

Droga łącznikowa DL-5/2A, DL-5/2B, DL-5/1A, DL-5/1B

Klasa drogi	łącznica P1
Kategoria ruchu	KR5
Prędkość projektowa	40 km/h
Szerokość jezdni	4,5 m + poszerzenia
Szerokość opaski zewnętrznej	1,0 m
Szerokość opaski wewnętrznej	0,5 m
Szerokość poboczy gruntowych	min 1,0 m
Spadek poprzeczny	obustronny 2%

Droga łącznikowa dwukierunkowa dwupasowa DL-5/1, DL-5/2

Klasa drogi	łącznica P4
Kategoria ruchu	KR5
Prędkość projektowa	40 km/h
Szerokość jezdni	7,0 m
Szerokość opaski	2x0,5 m
Szerokość poboczy gruntowych	min 1,0 m
Spadek poprzeczny	obustronny 2%

Łącznik do ul. Otolińskiej

Klasa drogi	GP
Kategoria ruchu	KR6
Prędkość projektowa	80 km/h
Prędkość miarodajna	100 km/h
Szerokość pasa ruchu	3,5 m
Szerokość poboczy gruntowych	2,0 m
Szerokość opaski zewnętrznej	0,5 m
Pochylenie skarp nasypów	1:1,5
Przekrój	drogowy daszkowy (pochylenie 2%)

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – czerwiec 2018 r.

4. Organizacja ruchu

Do oznakowania pionowego należy zastosować znaki z grupy wielkości średnie (łącznik i węzeł). Na drogach serwisowych należy zastosować znaki wielkości małe, a na ścieżce rowerowej znaki wielkości mini (znaki C-13 i C-13a). Typ folii zgodnie z wymaganiami rozporządzenia.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe:

- gładkie – przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów i powierzchnie wyłączone z ruchu,
- strukturalne – pozostałe oznakowanie.

Powierzchnie przejazdów dla rowerzystów należy wykonać z wypełnieniem koloru czerwonego.

5. Uwagi

Wszystkie znaki pionowe, poziome i urządzenia bezpieczeństwa ruchu muszą spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 220 poz. 2181 z 2003 roku z późn. zm.).

Opracował

Piotr Perkowski

Plan orientacyjny 1:25 000

