

NR ARCH.

1

NAZWA INWESTYCJI	Przebudowa ulicy Strażackiej
INWESTOR	Gmina Miasto Płock ul. Stary Rynek 1 09-400 Płock 

FAZA OPRACOWANIA	PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU
ZAKRES OPRACOWANIA	Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD
BRANŻA	Drogowa CPV 45233000-9

(Wersja projektu: 5)

<i>Funkcja</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
Projektant	Maciej Kozicki	3 kwietnia 2017r.	

Włocławek, 3 kwietnia 2017r.

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY	3
1. Podstawa opracowania	3
2. Przedmiot, zakres i cel opracowania	3
3. Opis stanu istniejącego	4
3.1. Charakterystyka drogi	4
3.2. Charakterystyka ruchu	4
4. Opis projektowanej geometrii drogi	4
4.1. Charakterystyka drogi po przebudowie	5
4.2. Charakterystyka ruchu po przebudowie	5
5. Opis projektowanej stałej zmiany organizacji ruchu	5
5.1. Oznakowanie pionowe	6
5.2. Oznakowanie poziome	6
5.3. Urządzenia BRD	6
6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu	6
6.1. Wielkość znaków pionowych	8
6.2. Widoczność znaków pionowych i urządzeń BRD	8
6.3. Materiały do wykonania oznakowania poziomego	8
7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu	9
8. Uwagi końcowe	9
II. TABLICE – ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA	10
1. Oznakowanie projektowane	10
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	11
1. Plan orientacyjny – lokalizacja zadania, skala 1:25 000	12
2. Plan sytuacyjny – oznakowanie stałe (docelowe), skala 1:500	13
IV. ZAŁĄCZNIKI – OPINIE/ZATWIERDZENIE	14
1. Karta opinii	14

I. OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej zmiany organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD; stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania: „**Przebudowa ulicy Strażackiej**” w Płocku.

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt organizacji ruchu został opracowany w oparciu o:

- umowę z Inwestorem;
- mapę sytuacyjno-wysokościową odcinków dróg, na których projektuje się przedmiotową zmianę organizacji ruchu;
- elementy projektu budowlanego/wykonawczego – branży drogowej (projekt zagospodarowania terenu/plan sytuacyjny), dla przedmiotowej inwestycji;
- ustawa z dnia 20. czerwca 1997r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z dnia 20. stycznia 2017r. poz. 128 – tekst jednolity, z późn. zmian.);
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31. lipca 2002r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. z dnia 12. października 2002r. Nr 170, poz. 1393, z późn. zmian.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.):
 - załącznik nr 1 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach;
 - załącznik nr 2 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach;
 - załącznik nr 4 – szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23. września 2003r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z dnia 14. października 2003r. Nr 177, poz. 1729, z późn. zmian.);
- wizję lokalną w terenie.

2. Przedmiot, zakres i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu drogowego, wykonany na potrzeby ustalenia stałej zmiany organizacji ruchu, w związku z przebudową ulicy Strażackiej w Płocku.

Zakres lokalizacyjny opracowania obejmuje nw. drogi:

- ulicę Strażacką – na odcinku od skrzyżowania z ulicą Popłacińską do skrzyżowania z ulicą Kolejową/Górki (wraz z tym skrzyżowaniem).

Zakres przedmiotowy opracowania obejmuje zaprojektowanie na ww. drogach:

- stałego (docelowego) oznakowania pionowego;
- stałego (docelowego) oznakowania poziomego;
- stałej (docelowej) lokalizacji urządzeń BRD.

Celem opracowania jest zapewnienie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego oraz zapewnienie odpowiedniej informacji uczestnikom tego ruchu, w rejonie przedmiotowej inwestycji.

3. Opis stanu istniejącego

3.1. Charakterystyka drogi

Wszystkie drogi wchodzące w zakres opracowania zlokalizowane są w granicach administracyjnych miasta Płock – woj.: mazowieckie, powiat: M. Płock, gmina: M. Płock. Drogi te położone są w dzielnicy „Radziwie”.

Drogi wchodzące w zakres opracowania stanowią drogi kategorii:

- gminnej – ulica Strażacka;
- krajowej – ulica Kolejowa.

Ulica Strażacka – na omawianym odcinku, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~5 m. Ulica ta wyposażona jest w obustronne lub jednostronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych – płyt chodnikowych lub kostki brukowej.

Ulica Kolejowa – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Strażacką), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~8,9 m. Ulica ta wyposażona jest w obustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych – kostki brukowej.

Droga przebiega przez tereny o zabudowie głównie mieszkalnej. Zabudowę tego rejonu miasta stanowią głównie domy mieszkalne – jednorodzinne.

3.2. Charakterystyka ruchu

Wszystkie omawiane odcinki dróg wchodzących w zakres opracowania znajdują się w obszarze zabudowanym – wyznaczonym znakami D-42.

Ruch kołowy i pieszy, na omawianym odcinku ulicy Strażackiej, jest bardzo mały – występuje tu głównie ruch lokalny, dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tej drodze.

Ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Kolejowej objętym projektem, jest duży – występuje tu głównie ruch lokalny, miejski – międzyosiedlowy, oraz ruch tranzytowy – ulica Kolejowa położona jest w ciągu drogi krajowej nr 62.

Ulicą Kolejową kursuje komunikacja miejska.

4. Opis projektowanej geometrii drogi

Projekt budowlany/wykonawczy – branży drogowej, przewiduje wybudowanie na ulicy Strażackiej (główne elementy drogi):

- na odcinku od km 0+003 do km 0+114:
 - jezdni o nawierzchni z betonu asfaltowego, o szerokości 5,00 m (z poszerzeniami na łuku);
 - jednostronnego chodnika o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, o szerokości 2,00 m;
 - zjazdów o nawierzchni z kostki brukowej betonowej;
- na odcinku od km 0+114 do km 0+369:
 - nawierzchni z kostki brukowej betonowej, na szerokości całego pasa drogowego ulicy Strażackiej – w nawierzchni tej wyróżniony zostanie (innym kolorem kostki brukowej) pas o szerokości 4,00 m, stanowiący sugerowaną powierzchnię ruchu kołowego – rozdzieleniem tych powierzchni stanowić będzie ciek z kostki brukowej betonowej (w kolorze innym niż rozdzielane powierzchnie);
 - progów zwalniających płytowych (U-16c), wykonanych z kostki brukowej betonowej.

4.1. Charakterystyka drogi po przebudowie

Po przebudowie, ulica Strażacka – na omawianym odcinku, będzie mieć przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2).

Ulica Strażacka – odcinek od km 0+003 do km 0+114

Będzie to droga z jezdnią o nawierzchni z betonu asfaltowego. Szerokość jezdni tej ulicy wynosić będzie 5,00 m (z poszerzeniami na łuku). Ulica ta wyposażona będzie w jednostronny chodnik dla pieszych (zlokalizowany po południowo-wschodniej stronie drogi), o nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych – kostki brukowej. Szerokość tego chodnika wynosić będzie 2,00 m.

Ulica Strażacka – odcinek od km 0+114 do km 0+369

Będzie to droga o nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych – kostki brukowej. Nawierzchnia z kostki wykonana zostanie na szerokości całego pasa drogowego ulicy Strażackiej. W nawierzchni tej wyróżniony zostanie (innym kolorem kostki brukowej) pas o szerokości 4,00 m, stanowiący sugerowaną powierzchnię ruchu kołowego. Rozdzieleniem sugerowanych powierzchni przeznaczonych do ruchu kołowego i pieszego będzie ciek z kostki brukowej betonowej (w kolorze innym niż rozdzielane powierzchnie).

Wykonane zostaną także trzy progi zwalniające płytowe (U-16c), z drobnowymiarowych elementów betonowych – kostki brukowej.

Ulica Kolejowa

Na ulicy Kolejowej nie będą wprowadzone zmiany w geometrii tej ulicy – charakterystyka tej drogi pozostanie bez zmian.

4.2. Charakterystyka ruchu po przebudowie

Wszystkie omawiane odcinki dróg wchodzących w zakres opracowania będą znajdować się w obszarze zabudowanym – wyznaczonym znakami D-42.

Dodatkowo, omawiany odcinek ulicy Strażackiej, będzie znajdować się w strefie zamieszkania – wyznaczonej za pomocą znaków D-40.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na omawianym odcinku ulicy Strażackiej, pozostanie bardzo mały – występować tu będzie głównie ruch lokalny, dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tej drodze.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Kolejowej objętym projektem, pozostanie bez zmian. Występować tu będzie ruch duży – głównie ruch lokalny, miejski – międzyosiedlowy, oraz ruch tranzytowy – ulica Kolejowa położona będzie nadal (zgodnie ze stanem istniejącym) w ciągu drogi krajowej nr 62.

5. Opis projektowanej stałej zmiany organizacji ruchu

Przyjęta organizacja ruchu wynika wprost z zaprojektowanej geometrii drogi w projekcie budowlanym/drogowym – branży drogowej, dla przedmiotowej inwestycji. Uwzględnia istniejącą organizację ruchu na przedmiotowym odcinku drogi oraz istniejącą geometrię i organizację ruchu na drogach przyległych.

5.1. Oznakowanie pionowe

Zakres prac przy oznakowaniu pionowym obejmuje demontaż istniejących znaków oraz ustawienie nowych znaków, na omawianych odcinkach dróg: ostrzegawczych (A), zakazu (B), informacyjnych (D) i uzupełniających (F) oraz tabliczek pod znakami (T).

Znaki pionowe należy umieszczać zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

5.2. Oznakowanie poziome

Zakres prac przy oznakowaniu poziomym obejmuje wymalowanie nowych znaków, na omawianych odcinkach dróg: znaków poprzecznych.

Na odcinkach dróg, gdzie szerokość jezdni jest mniejsza niż 5,80 m oraz ze względu na wprowadzoną strefę zamieszkania i odcinek drogi wykonany z kostki brukowej betonowej (gdzie sugerowana szerokość dla ruchu kołowego wynosi 4,00 m), nie wprowadzono linii segregacyjnych.

Progi zwalniające płytowe (U-16c) – wykonane z kostki brukowej betonowej, należy oznakować znakami poprzecznymi P-25 – malowanymi na powierzchniach „najazdowych”.

Znaki poziome należy malować zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

5.3. Urządzenia BRD

Zakres prac przy urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmuje demontaż istniejących urządzeń BRD oraz montaż nowych urządzeń BRD, na omawianych odcinkach dróg: tablic prowadzących ciągłych, tablic do oznaczania ograniczeń skrajni poziomej drogi oraz aktywnych urządzeń BRD – drogowych barier ochronnych: U-14a (bariery skrajne, metalowe).

Tablice prowadzące ciągłe (U-3c, U-3d) zastosowano w celu fizycznego wskazania przebiegu drogi na łuku. Elementy te mają przyczynić się do poprawienia orientacji kierowcy i poprawienia czytelności układu drogowego.

Tablice do oznaczania ograniczeń skrajni poziomej drogi (U-9a, U-9b) zastosowano do oznakowania masztów latarni oświetleniowych.

Barierę U-14a (skrajną) zastosowano na odcinku ulicy, na którym wzdłuż drogi zlokalizowany jest tor kolejowy w odległości mniejszej niż 10,00 m od krawędzi pasa ruchu i jednocześnie tor ten przebiega w nasypie niższym niż 1,80 m.

Urządzenia BRD należy umieszczać zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

Oznakowanie przedstawione w niniejszym projekcie (na rysunku) to oznakowanie docelowe, jakie powinno znajdować się na drogach wchodzących w zakres niniejszego opracowania po jej wprowadzeniu. Oznakowanie istniejące (pionowe, poziome oraz urządzenia BRD) nie wymienione w projekcie należy zlikwidować.

Szczegółową lokalizację, na planie sytuacyjnym, oznakowania stałego (docelowego) – pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD, przedstawiono na rysunku nr 2.

6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu

Oznakowanie pionowe

W przypadku, gdy krawędź jezdni nie jest ograniczona krawężnikami (przekrój drogowy) – znaki pionowe należy lokalizować w odległości min. 0,50m od zewnętrznej krawędzi korony drogi, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę pobocza) elementu znaku (tarczy).

W przypadku, gdy krawędź jezdni ograniczona jest krawężnikami (przekrój uliczny) – znaki pionowe należy lokalizować w odległości 0,50÷2,00m od zewnętrznej krawędzi jezdni, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę jezdni) elementu znaku (tarczy).

W przypadku braku chodników dla pieszych, znaki pionowe należy umieszczać na wysokości min. 2,00m, licząc od powierzchni terenu do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

W przypadku umieszczania znaków pionowych przy/w chodniku dla pieszych, należy montować je na wysokości min. 2,20m (zalecane 2,50m), licząc od górnej powierzchni chodnika do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

Znaki pionowe należy lokalizować w taki sposób, aby zminimalizować ingerencję w ruch pieszy. W miarę możliwości konstrukcje wsporcze (słupki) tych znaków należy lokalizować w pasach zieleni – pomiędzy jezdnią a chodnikiem, za chodnikiem lub w innych miejscach, w których będą jak najmniej utrudniać ruch pieszy. W przypadku braku ww. możliwości lokalizacji konstrukcji wsporczych znaków, dopuszcza się ich lokalizowanie w chodniku, przy bezwzględnym zachowaniu skrajni dla jezdni oraz lokalizowaniu konstrukcji wsporczej znaku w sposób jak najmniej utrudniającym ruch pieszy. Należy także przestrzegać minimalnych wysokości montażu tarczy nad chodnikiem. W razie konieczności należy zastosować słupki łamane (gięte) lub inne konstrukcje wsporcze (np. kratowe), umożliwiające odpowiednie zamocowanie znaku/tablicy.

Zastosowane znaki drogowe pionowe powinny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.), załącznik nr 1 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach.

Oznakowanie poziome

Należy zastosować oznakowanie poziome o barwie białej.

Oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.), załącznik nr 2 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

Urządzenia BRD

Tablice prowadzące ciągłe (U-3c, U-3d) należy umieszczać na wysokości 0,9÷1,5m, licząc od powierzchni jezdni do dolnej krawędzi tablicy.

Dolną krawędź tablic do oznaczania ograniczeń skrajni poziomej drogi (U-9a, U-9b) należy umieszczać na wysokości 0,75m nad powierzchnią jezdni. Tablice te należy umieszczać bezpośrednio przed oznakowywanymi obiektami (w odległości max 0,50 m przed tymi obiektami). Wewnętrzne krawędzie pionowe tablic powinny być umieszczone w takiej odległości od środka jezdni, jak krawędzie oznakowywanych obiektów.

Jako drogowe bariery ochronne – metalowe: U-14a, należy zastosować bariery skrajne drogowe: N2/W2/A, spełniające wymagania normy PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę”. Należy zastosować bariery, spełniające następujące cechy funkcjonalne (wg normy PN-EN 1317):

- poziom powstrzymywania – N2 (normalny);
- klasa poziomu szerokości pracującej – W2 ($W \leq 0,8m$);
- poziom intensywności zderzenia – A ($ASI \leq 1,0$).

Długość każdej bariery musi być równa co najmniej długości minimalnej, podanej w sprawozdaniu z badania zderzeniowego, wykonanego zgodnie z normą PN-EN 1317 – podanej przez producenta bariery. Projektuje się barierę o długości 65 m. Zastosowane drogowe bariery ochronne muszą być wyposażone w odcinki początkowe i końcowe – nachylone do powierzchni korony drogi na odpowiedniej długości oraz zagłębione i zakotwione poniżej poziomu gruntu. Długość odcinków początkowych wynosi 12m, natomiast długość odcinków końcowych wynosi 8m. Lica barier należy zamontować w odległości min. 0,75m od krawędzi jezdni. Wartości wskaźnika zagęszczenia gruntu, w którym zagłębione są słupki drogowych barier ochronnych powinny być zgodne z normą PN-S-02205:1998.

Zastosowane urządzenia BRD powinny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. w sprawie *szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.), załącznik nr 4 – szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

Konstrukcje wsporcze oznakowania pionowego i urządzeń BRD

Projektuje się zastosowanie słupków pojedynczych i podwójnych.

Konstrukcje wsporcze do umieszczenia na nich znaków pionowych lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą zapewniać stabilność całości oznakowania.

Należy zastosować słupki ocynkowane, o średnicy min. $\varnothing$ 60mm, wyposażone w kapturek przeciwdeszczowy oraz kotwę zabezpieczającą przed obróceniem lub wyrwaniem słupka. Zalecana głębokość wkopania słupków w grunt wynosi $\sim$ 700mm (głębokość wkopania słupków musi zapewniać stabilność znaków/tablic). W celu stabilizacji, słupki w gruncie należy zabetonować. Długość poszczególnych słupków należy dostosować do ilości montowanych na danym słupku znaków/tablic oraz do głębokości wkopania słupka w gruncie, a także od warunków miejscowych.

W szczególności należy przestrzegać szczegółów konstrukcyjnych oraz wytycznych lokalizacyjnych dla zastosowanych znaków pionowych i poziomych oraz urządzeń BRD, zawartych w rozporządzeniu MI z dnia 3. lipca 2003r.

6.1. Wielkość znaków pionowych

Wielkość projektowanych znaków pionowych przedstawiono na rysunkach – indywidualnie dla każdego znaku.

Przeważnie, o ile rysunek nie wskazuje inaczej, na odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania – na ulicy Strażackiej, należy zastosować znaki drogowe pionowe o wielkości zgodnej z grupą znaków małych (M), a mianowicie:

- długość boku znaków ostrzegawczych (A) – 750mm;
- średnica znaków zakazu (B) – 600mm;
- średnica znaków nakazu (C) – 600mm;
- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 600mm;

oraz średnich (S) – na ulicy Kolejowej i na ulicy Strażackiej (w zakresie znaków A-7), a mianowicie:

- długość boku znaków ostrzegawczych (A) – 900mm;
- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 600mm.

Wielkość zastosowanych tabliczek do znaków drogowych musi być zgodna z wymiarami tabliczek do znaków średnich i małych.

6.2. Widoczność znaków pionowych i urządzeń BRD

Typ folii odblaskowej zastosowanej dla projektowanych znaków pionowych oraz urządzeń BRD przedstawiono na rysunkach – indywidualnie dla każdego znaku/urządzenia.

Przeważnie, o ile rysunek nie wskazuje inaczej, na odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania należy zastosować znaki (tablice) i urządzenia BRD z licami wykonanymi z folii odblaskowej typu 1 oraz typu 2 – dla znaków A-7.

6.3. Materiały do wykonania oznakowania poziomego

Na odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania należy zastosować oznakowanie grubowarstwowe – z masy chemoutwardzalnej do nakładania. W celu uzyskania odpowiednich parametrów odblaskowości, do masy należy wprowadzić mikrokule.

Oznakowanie stosowane na kostce brukowej betonowej, powinno odzwierciedlać się odpowiednią przyczepnością i elastycznością, zapewniającą wymaganą trwałość oznakowania na kostce.

7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Zaprojektowaną w niniejszym opracowaniu stałą zmianę organizacji ruchu przewiduje się wprowadzić do dnia 30. listopada 2019r.

8. Uwagi końcowe

- Należy poinformować właściwego Zarządcę Drogi (Zarząd Drogi), Organ Zarządzający Ruchem oraz Komendanta Policji o faktycznym terminie wprowadzenia zaprojektowanej organizacji ruchu, w terminie nie krótszym niż 7. dni przed jej wprowadzeniem.
- Oznakowanie drogi należy umieszczać pod nadzorem właściwego Zarządcy Drogi (Zarządu Drogi).

PROJEKTANT

Maciej Kozicki

Podpis projektanta

II. TABLICE – ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

1. Oznakowanie projektowane

OZNAKOWANIE PIONOWE (TARCZE)				
Nazwa	Stan	Wielkość	Typ folii odblaskowej	Szt.
B-5	Prj	Małe	1	1
D-1	Prj	Średnie	1	2
D-40	Prj	900x600	1	2
D-41	Prj	900x600	1	2
F-6a (A-9)	Prj	1200x900	1	1
T „Nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich”	Prj	Małe	1	1
RAZEM:	Prj	-	-	9

URZĄDZENIA DODATKOWE DO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki do znaków pionowych – pojedyncze	Prj	6
Słupki do znaków pionowych – podwójne	Prj	1

OZNAKOWANIE POZIOME – GRUBOWARSTWOWE				
Nazwa	Stan	Materiał	Dł./Pow./Szt.*	Pow. malowania*
P-25	Prj	Gw.	47.3	10.99
RAZEM:	Prj	Gw.	-	~11

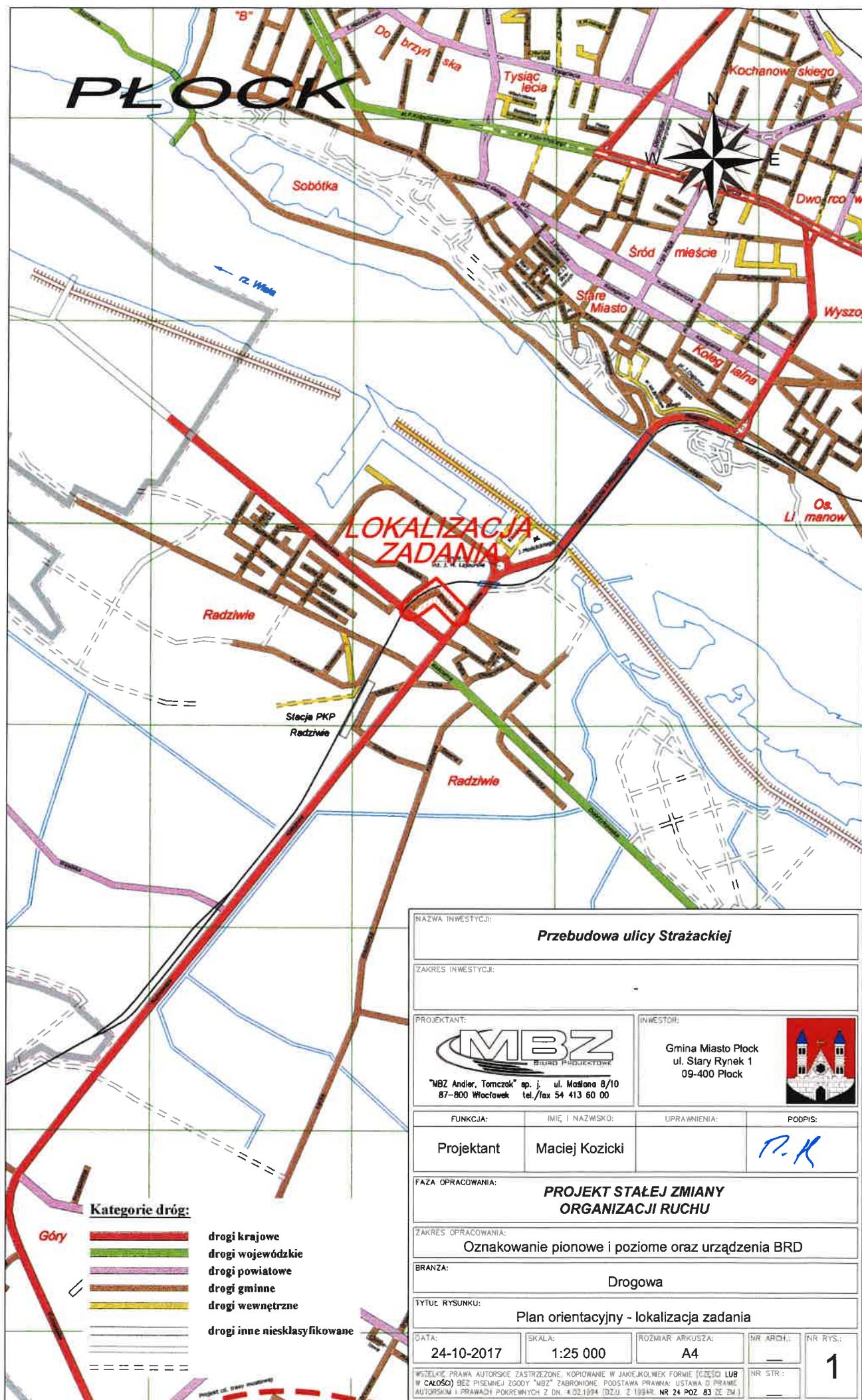
URZĄDZENIA BRD			
Nazwa	Stan	Typ folii odblaskowej	Dł./Szt.
U-3c (3000 mm)	Prj	1	1
U-3d (3000 mm)	Prj	1	1
U-9a	Prj	1	9
U-9b	Prj	1	9
Bariera U-14a	Prj	-	65 m
Bariera U-14a (odc. początkowy)	Prj	-	12 m
Bariera U-14a (odc. końcowy)	Prj	-	8 m

URZĄDZENIA DODATKOWE DO URZĄDZEŃ BRD		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki do tablic: U-3c/U-3d	Prj	6
Słupki do tablic: U-9a/U9b	Prj	18

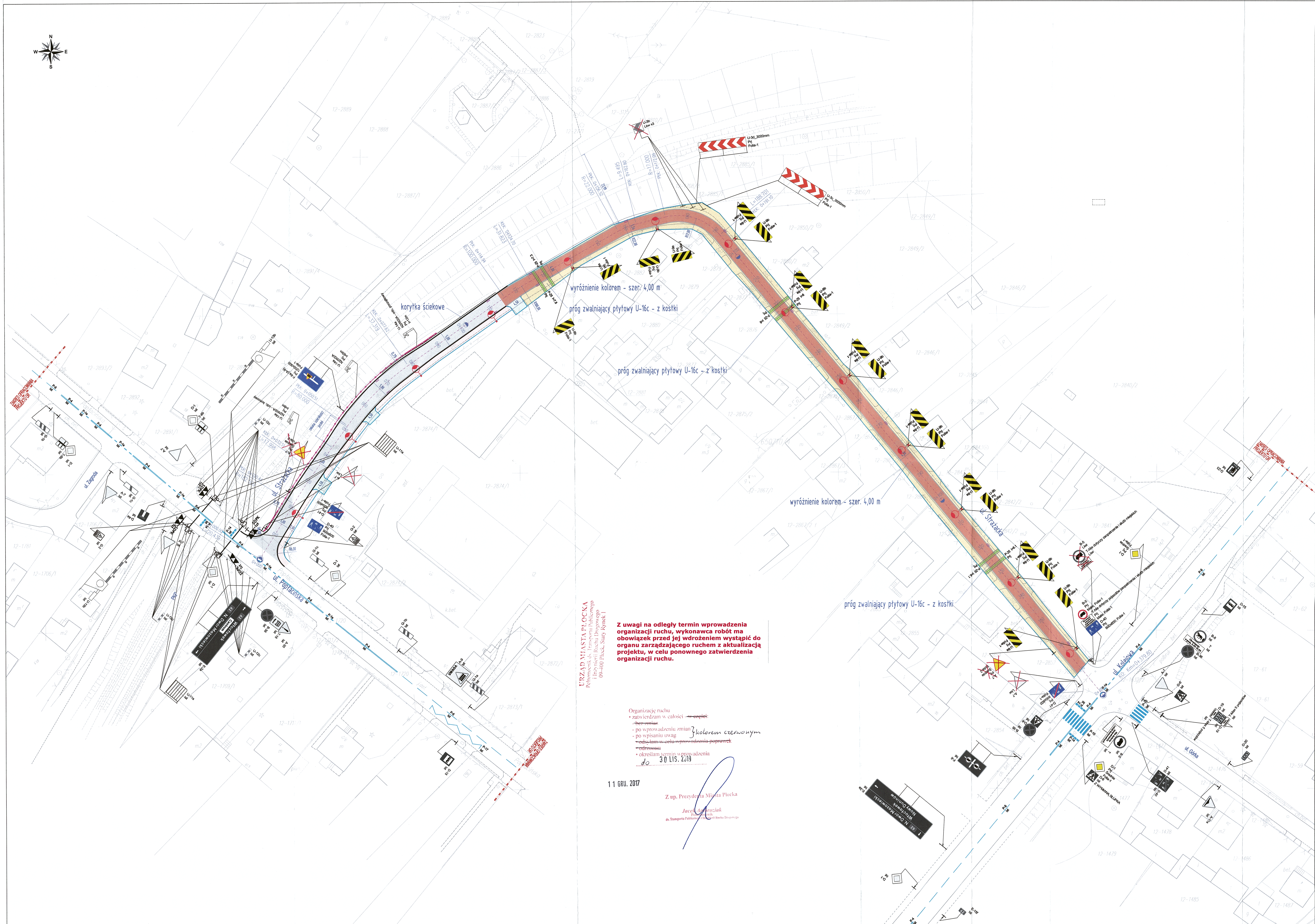
* – Użyte jednostki:

- Długości podano w metrach;
- Powierzchnie/powierzchnie malowania podano w m².

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



NAZWA INWESTYCJI: Przebudowa ulicy Strażackiej			
ZAKRES INWESTYCJI:			
PROJEKTANT:  "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Małana 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00		INWESTOR: Gmina Miasto Płock ul. Stary Rynek 1 09-400 Płock 	
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	PODPIS:
Projektant	Maciej Kozicki		
FAZA OPRACOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPRACOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogowa			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan orientacyjny - lokalizacja zadania			
DATA: 24-10-2017	SKALA: 1:25 000	ROZMIAR ARKUSZA: A4	NR ARCH.: NR RYS.: 1
WZGLĘDNE PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE. KOPIOWANIE W JAKIEJKOLWIEK FORMIE (CZĘŚĆ LUB CAŁOŚĆ) BEZ PIŚMENEJ ZGODY "MBZ" ZABRONIONE. PODSTAWA PRAWNA: USTAWA O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POKREWNYCH Z DN. 4.02.1994 (DZ.U. z 1994r. NR 24 POZ. 83 ZE ZM.)			



Jacek Ambroziak
Pełnomocnik
ds. Transportu Północnego i Zachodniego Rzeki Odra

[illegible]

IV. ZAŁĄCZNIKI – OPINIE/ZATWIERDZENIE

1. Karta opinii

Do projektu stałej zmiany organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD; stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania: „**Przebudowa ulicy Strażackiej**” w Płocku.

L.p.	Organ opiniujący	Uwagi	Data	Podpis
1				
2				
3				

Płock, 11.05.2017 r.

MZD-DI.407.41.2017.DZ

MBZ Andler, Tomczak sp.j.
ul. Maślana 8/10
87-800 Włocławek

W odpowiedzi na pismo w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa ulicy Strażackiej w Płocku” przedstawiony projekt opiniuję pozytywnie.

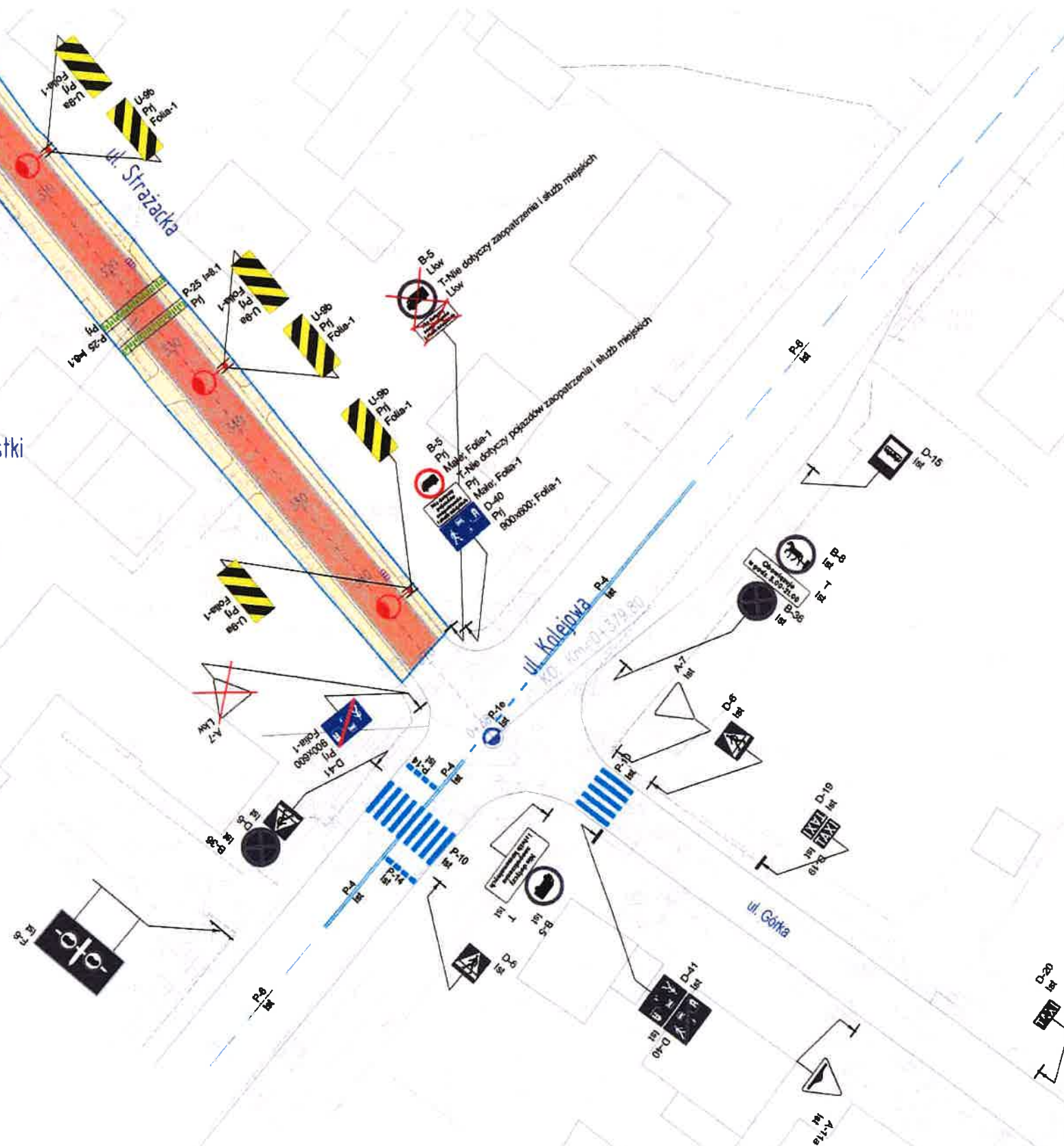
Za zgodność z oryginałem
Miejski Zarząd Dróg w Płocku
11.05.2017 r.

1. adresat + 4 egz. projektu
2. MZD-DI - aa
Sporządził: Dariusz Zielonka
tel. 24 364-01-26
11.05.2017 r.

Za zgodność z oryginałem
R. K.

różnienie kolorem - szer. 4,00 m

próg zwalniający płytowy U-16c - z kostki



Organizację ruchu opiniuję:
 - pozytywnie
 - ~~negatywnie~~
 - ~~z następującymi uwagami:~~
 Z upr. Pozostawiam
 Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku
 Dariusz Zielenka
 Starosta Specjalista ds. inżynierii ruchu

2017-05-11

Za zgodność z oryginałem
 P.K.

LEGENDA:

- A-1 Prj Średnie Folia-1 Projektowane oznakowanie pionowe i urządzenia BRD
- A-1 Lkw Średnie Folia-1 Istniejące oznakowanie pionowe i urządzenia BRD - do likwidacji
- A-1 Ist Średnie Folia-1 Istniejące oznakowanie pionowe i urządzenia BRD - do pozostawienia
- P-4 I=50.00 Prj Projektowane oznakowanie poziome
- P-4 I=50.00 Lkw Istniejące oznakowanie poziome - do likwidacji
- P-4 I=50.00 Ist Istniejące oznakowanie poziome - do pozostawienia
- Proj. bariery ochronne U-14a: N2/W2/A
- Proj. bariery ochronne U-14a: N2/W2/A (odc. początkowy/koncowy)

Przebudowa ulicy Strażackiej

MBZ
 BIURO PROJEKTOWE
 "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Młotowa 8/10
 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00

Gmina Miasto Płock
 ul. Stary Rynek 1
 09-400 Płock



Projektant Maciej Kozicki

PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD

Drogowa

Plan sytuacyjny - oznakowanie stałe (docelowe)

03-04-2017 1:500 594x950



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, 11 grudnia 2017 r.

PT-II.7221.121.2017.JK

MBZ Andler, Tomczak sp.j.
ul. Maślana 8/10
87-800 Włocławek

Odpowiadając na pismo z dnia 25 października 2017 r. z prośbą o zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Przebudowa ulicy Strażackiej” w Płocku zwracam zatwierdzony projekt, który w ewidencji PT-II zarejestrowano pod **nr 192/17**.

Po zaopiniowaniu organizacji ruchu przez Miejski Zarząd Dróg w Płocku pismo MZD-DI.407.41.2017.DZ z dnia 11 maja 2017 r., Komendanta Miejskiego Policji w Płocku z dnia 27 listopada 2017 r., wprowadzeniu poprawek przez projektanta oraz wprowadzeniu zmian i wpisaniu uwagi dotyczącej wdrożenia organizacji ruchu, zatwierdzam projekt z terminem wprowadzenia do dnia **30 listopada 2019 r.**

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu ma obowiązek zawiadomić Pełnomocnika ds. Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego (organ zarządzający ruchem), Miejski Zarząd Dróg w Płocku oraz Komendanta Miejskiego Policji w Płocku o terminie jej wprowadzenia, **co najmniej na 7 dni przed** faktycznym dniem wprowadzenia każdego z etapów organizacji ruchu (zgodnie z § 12 ust. 1 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. z 2017 r. poz. 784).

Jeżeli w terminie, o którym mowa wyżej brak będzie zawiadomienia jw., zatwierdzona **organizacja ruchu traci ważność** (zgodnie z § 12 ust. 4 tego samego rozporządzenia).

Z op. Prezydenta Miasta Płocka

Jacek Kosiński
Pełnomocnik
ds. Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego

Otrzymują:

1. Adresat + 1 egz. projektu,
2. Miejski Zarząd Dróg w Płocku + 1 egz. projektu,
3. PT-II + 1 egz. projektu – aa.

Sporządził: Jacek Kosiński
Nr tel. (24) 367-08-30