



NR ARCH.**1**

NAZWA INWESTYCJI	Budowa ulicy Ośnickiej
ZAKRES INWESTYCJI	Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Działoszynek do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną
INWESTOR	Prezydent Miasta Płocka Plac 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: 2)

<i>Funkcja</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
Projektant	Maciej Kozicki	5 kwietnia 2019r.	

Włocławek, 5 kwietnia 2019r.

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	5
4. Opis projektowanej geometrii drogi.....	5
4.1. Charakterystyka drogi po przebudowie.....	5
4.2. Charakterystyka ruchu po przebudowie	6
5. Opis projektowanej stałej zmiany organizacji ruchu.....	6
5.1. Oznakowanie pionowe.....	6
5.2. Oznakowanie poziome.....	6
5.3. Urządzenia BRD.....	7
6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu	7
6.1. Wielkość znaków pionowych	9
6.2. Widoczność znaków pionowych i urządzeń BRD.....	9
6.3. Materiały do wykonania oznakowania poziomego	9
7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu	9
8. Uwagi końcowe	10
II. TABLICE – ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.....	11
1. Oznakowanie projektowane	11
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	13
1. Plan orientacyjny – lokalizacja zadania (oznakowania), skala 1:10 000	14
2. Plan sytuacyjny – oznakowanie stałe (docelowe), skala 1:500	15
3. Konstrukcja proj. liniowych progów zwalniających płytowych U-16c z kostki betonowej (czerwonej), skala 1:100	16
IV. ZAŁĄCZNIKI – OPINIE/ZATWIERDZENIE	17
1. Karta opinii	17

I. OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej zmiany organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD; stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania: **„Budowa ulicy Ośnickiej”**, w zakresie: **„Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”**.

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 17. października 2018r. poz. 1990 – tekst jednolity);
- 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. kwietnia 2017r. poz. 784 – tekst jednolity);
- 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 budową ulicy Ośnickiej w Płocku.

Zakres lokalizacyjny opracowania obejmuje nw. drogi:

- ulicę Ośnicką – na odcinku od skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczną (wraz z tym skrzyżowaniem) do skrzyżowania z ulicą Dziedziniec (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 „Grabówka”.

Drogi wchodzące w zakres opracowania stanowią drogi kategorii:

- gminnej – ulice: Ośnicka (nr 520022W), Górna (nr 520028W), Rzeczna (nr 520087W), Dziedziniec (nr 520211W).

Ulica Ośnicka – na odcinku objętym budową drogi (tj. od skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczna do km ~0+377), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej (z destruktu asfaltowego). Szerokości jezdni tej ulicy wynosi ~3,5÷7,5 m. Ulica ta nie jest wyposażona w wydzielone chodniki dla pieszych i drogi dla rowerów.

Ulica Ośnicka – na pozostałym odcinku objętym projektem (tj. od km ~0+377 do skrzyżowania z ulicą Dziedziniec), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi 6,0 m. Ulica ta wyposażona jest w obustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość tych chodników wynosi 2,0 m. Ulica ta nie jest wyposażona w wydzielone drogi dla rowerów.

Ulica Górna – na odcinku objętym projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką/Rzeczna) – w stronę wschodnią, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi 6,0 m. Ulica ta wyposażona jest w obustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokości tych chodników wynoszą: 1,5 m i 2,0 m. Ulica ta wyposażona jest także w jednostronną drogę dla rowerów (zlokalizowaną po południowej stronie drogi), o nawierzchni bitumicznej. Szerokość drogi dla rowerów wynosi 2,0 m.

Ulica Górna – na odcinku objętym projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką/Rzeczna) – w stronę zachodnią, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga bez przejazdu. Jest to droga z jezdnią o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi 5,0 m. Ulica ta nie jest wyposażona w wydzielone chodniki dla pieszych i drogi dla rowerów.

Ulica Rzeczna – na odcinku objętym projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką/Górną), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi 6,0 m. Ulica ta wyposażona jest w obustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni betonowej – z płytek chodnikowych. Szerokości tych chodników wynoszą: ~1,5 m i ~2,0 m. Ulica ta nie jest wyposażona w wydzielone drogi dla rowerów.

Ulica Dziedziniec – na odcinku objętym projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką) – w stronę wschodnią, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga bez przejazdu. Jest to droga z jezdnią o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi 5,0 m. Ulica ta wyposażona jest w obustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość tych chodników wynosi 2,0 m. Ulica ta nie jest wyposażona w wydzielone drogi dla rowerów.

Ulica Dziedziniec – na odcinku objętym projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką) – w stronę zachodnią, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga bez przejazdu. Jest to droga z jezdnią o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi 4,5 m. Ulica ta wyposażona jest w jednostronny chodnik dla pieszych (zlokalizowany po południowej stronie drogi), o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej. Szerokość tego chodnika wynosi ~1,5 m. Ulica ta nie jest wyposażona w wydzielone drogi dla rowerów.

Omawiane drogi przebiegają przez tereny o zabudowie głównie mieszkalnej. Zabudowę tego rejonu miasta stanowią głównie domy mieszkalne – jednorodzinne. Przy omawianych drogach znajdują się także tereny niezabudowane – tereny zielone / sady / nieużytki.

3.2. Charakterystyka ruchu

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

Na wszystkich omawianych odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania obowiązuje zakaz wjazdu samochodów ciężarowych, z wyłączeniem pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich – wyrażony znakami pionowymi zakazu B-5 z odpowiednimi tabliczkami pod tymi znakami, ustawionymi na drogach doprowadzających do omawianego obszaru miasta.

Ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Ośnickiej objętym projektem, jest mały – występuje tu głównie ruch lokalny: dojazdowy do przyległych do ww. odcinka ulicy Ośnickiej dróg poprzecznych oraz dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tej drodze.

Ruch kołowy i pieszy, na odcinkach ulicy Górnej i ulicy Rzecznej objętych projektem, jest umiarkowany i mały – występuje tu głównie ruch lokalny: dojazdowy do przyległych do ulicy Górnej i ulicy Rzecznej dróg poprzecznych oraz dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tych drogach.

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

4. Opis projektowanej geometrii drogi

Ulica Ośnicka – na odcinku objętym budową drogi (tj. od skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczna do km ~0+377), zaprojektowana została o parametrach zgodnych z drogą klasy lokalnej (L).

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

- jezdni o nawierzchni z kostki betonowej (szarej):
 - szerokość jezdni: 6,00 m;
 - poszerzona szerokość jezdni na łuku poziomym (w rejonie skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczna): 7,40 m;
- obustronnych chodników dla pieszych o nawierzchni z kostki betonowej (czerwonej):
 - szerokości chodników: 2,00 m i 2,50 m;
- zjazdów publicznych i zjazdów indywidualnych o nawierzchni z kostki betonowej (szarej).

4.1. Charakterystyka drogi po przebudowie

Po wybudowaniu, ulica Ośnicka – na odcinku objętym projektem (tj. od skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczna do skrzyżowania z ulicą Dziedziniec), będzie mieć przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Będzie to droga z jezdnią o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej (szarej). Szerokości jezdni tej ulicy wynosić będzie 6,0 m. Poszerzona szerokość jezdni tej ulicy, na łuku poziomym (w rejonie skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczna), wynosić będzie 7,4 m. Ulica ta wyposażona będzie w obustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej (czerwonej). Szerokości tych chodników wynosić będą: 2,0 m i 2,5 m. Ulica ta nie będzie wyposażona w wydzielone drogi dla rowerów. Wyposażenie tej ulicy stanowić będą również zjazdy publiczne i zjazdy indywidualne, o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej (szarej). W rejonach skrzyżowań i zjazdów, wykonane zostaną zniżenia krawężników i chodników – na ciągach chodników dla pieszych.

Na odcinku ulicy Ośnickiej objętym budową drogi, wykonane zostaną także cztery liniowe progi zwalniające płytowe (U-16c), z kostki betonowej (czerwonej).

Na ulicy Górnej i na ulicy Rzecznej – na odcinkach objętych projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką), nie będą wprowadzone żadne zmiany w geometrii tych ulic – charakterystyka tych dróg pozostanie bez zmian.

Na ulicy Dziedziniec – na odcinku objętym projektem (tj. w rejonie skrzyżowania z ulicą Ośnicką), nie będą wprowadzone żadne 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 nadal będą znajdować się w obszarze zabudowanym – wyznaczonym znakami D-42.

Na wszystkich omawianych odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania nadal będzie obowiązywać zakaz wjazdu samochodów ciężarowych, z wyłączeniem pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich – wyrażony znakami pionowymi zakazu B-5 z odpowiednimi tabliczkami pod tymi znakami, ustawionymi na drogach doprowadzających do omawianego obszaru miasta.

Na ulicy Ośnickiej – począwszy od skrzyżowania z ulicą Górną/Rzeczną, więc także na ulicach poprzecznych do odcinka ulicy Ośnickiej objętej projektem (tj. ulicy Ośnickiej i ulicy Dziedziniec), wprowadzona zostanie strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h – wyznaczona za pomocą znaków zakazu B-43.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Ośnickiej objętym projektem, pozostanie bez zmian. Występować tu będzie ruch mały – głównie ruch lokalny: dojazdowy do przyległych do ww. odcinka ulicy Ośnickiej dróg poprzecznych oraz dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tej drodze.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na odcinkach ulicy Górnej i ulicy Rzecznej objętych projektem, pozostanie bez zmian. Występować tu będzie ruch umiarkowany i mały – głównie ruch lokalny: dojazdowy do przyległych do ulicy Górnej i ulicy Rzecznej dróg poprzecznych oraz dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tych drogach.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Dziedziniec objętym projektem, pozostanie bez zmian. Występować tu będzie ruch bardzo mały – głównie ruch lokalny, dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tej drodze.

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) i informacyjnych (D) 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: linii krawędziowych i znaków poprzecznych.

Na odcinku ulicy Ośnickiej objętym projektem, ze względu na zastosowanie jezdni dwukierunkowej o szerokości mniejszej niż 6,5 m (droga kategorii gminnej) oraz ze względu na zastosowanie jezdni o nawierzchni betonowej – z kostki brukowej, nie wprowadzono linii segregacyjnych.

Linijowe progi zwalniające płytowe (U-16c) – wykonane z kostki betonowej (czerwonej), należy oznakować znakami poprzecznymi P-25 – malowanymi na powierzchniach „najazdowych” progów (na całej szerokości tych progów).

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 wykonanie nowych urządzeń BRD, na omawianych odcinkach dróg: urządzeń do ograniczania prędkości pojazdów – progów zwalniających (U-16c).

Jako urządzenia do ograniczania prędkości pojazdów, wprowadzono liniowe progi zwalniające płytowe (U-16c), o ograniczonej prędkości przejazdu do 25-30 km/h – wykonane z kostki betonowej (czerwonej).

Urządzenia BRD należy lokalizować 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

Liniowe progi zwalniające płytowe (U-16c), o ograniczonej prędkości przejazdu do 25-30 km/h, należy wykonać z kostki betonowej (czerwonej). Progi te należy wykonać o wymiarach: długość – 5,0 m, szerokość – 5,5 m, wysokość – 0,10 m. Progi muszą mieć elementy najazdowe/zjazdowe – o długości 1,0 m, oraz w elementy boczne (pomiędzy pełną wysokością progu a jego krawędzią z prawej i z lewej strony) – o szerokości 0,5 m. Na powierzchniach najazdowych/zjazdowych progów muszą być umieszczone (wymalowane) znaki poziome poprzeczne P-25 (białe). Konstrukcję projektowanych liniowych progów zwalniających płytowych U-16c, przedstawiono na rysunku nr 3. Konstrukcja nawierzchni progów zwalniających powinna być zgodna z konstrukcją nawierzchni jezdni.

Podczas wykonywania progów zwalniających, należy zachować odpowiednią odległość (~0,25 m) pomiędzy bocznymi elementami progów zwalniających a krawężnikiem jezdni – umożliwiającą sprawny i niezakłócony spływ wody atmosferycznej przy krawędzi jezdni do wpustów.

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.

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. Ø 60mm, wyposażone w kapturek przeciwdeszczowy oraz kotwę zabezpieczającą przed obróceniem lub wyrwaniem słupka. Zalecana głębokość wkopania słupków w grunt wynosi ~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 Ośnickiej oraz na ulicach: Górnej, Rzecznej i Dziedziniec, 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;
- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 600mm;

oraz znaków średnich (S) – w zakresie znaków A-7, a mianowicie:

- długość boku znaków ostrzegawczych (A) – 900mm;

a także znaków mini (MI) – w zakresie, powtórzonych przed kolejnymi skrzyżowaniami, znaków D-1, a mianowicie:

- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 400 mm.

Znaki: B-43 i B-44, należy zastosować o wymiarach 900x900 mm. Znaki: D-46 i D-47, należy zastosować o wymiarach 900x420 mm.

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 betonowej – brukowej, 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 31. grudnia 2021r.

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.
A-7	Prj	Średnie	2	3
B-43 „30”	Prj	900x900	1	1
B-44 „30”	Prj	900x900	1	1
D-1	Prj	Małe	1	2
D-1	Prj	Mini	1	2
D-2	Prj	Małe	1	1
D-4a	Prj	Małe	1	2
D-4b	Prj	Małe	1	2
D-46	Prj	900x420	1	1
D-47	Prj	900x420	1	1
T-6c	Prj	Małe	1	1
RAZEM:	Prj	Średnie	2	3
		Małe	1	8
		Mini	1	2
		900x900	1	2
		900x420	1	2

URZĄDZENIA DODATKOWE DO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki do znaków pionowych	Prj	14

OZNAKOWANIE POZIOME – GRUBOWARSTWOWE				
Nazwa	Stan	Materiał	Dł./Pow./Szt.*	Pow. malowania*
P-7a	Prj	Gw.	15.7	1.88
P-13	Prj	Gw.	4.8	1.26
P-25	Prj	Gw.	44.0	10.21
RAZEM:	Prj	Gw.	-	~15




URZĄDZENIA BRD			
Nazwa	Stan	Typ folii odblaskowej	Dł./Szt.
Liniowe progi zwalniające płytowe (U-16c) – z kostki betonowej (czerwonej), o wym. 5,0x5,5x0,1 m	Prj	-	4 sztuki

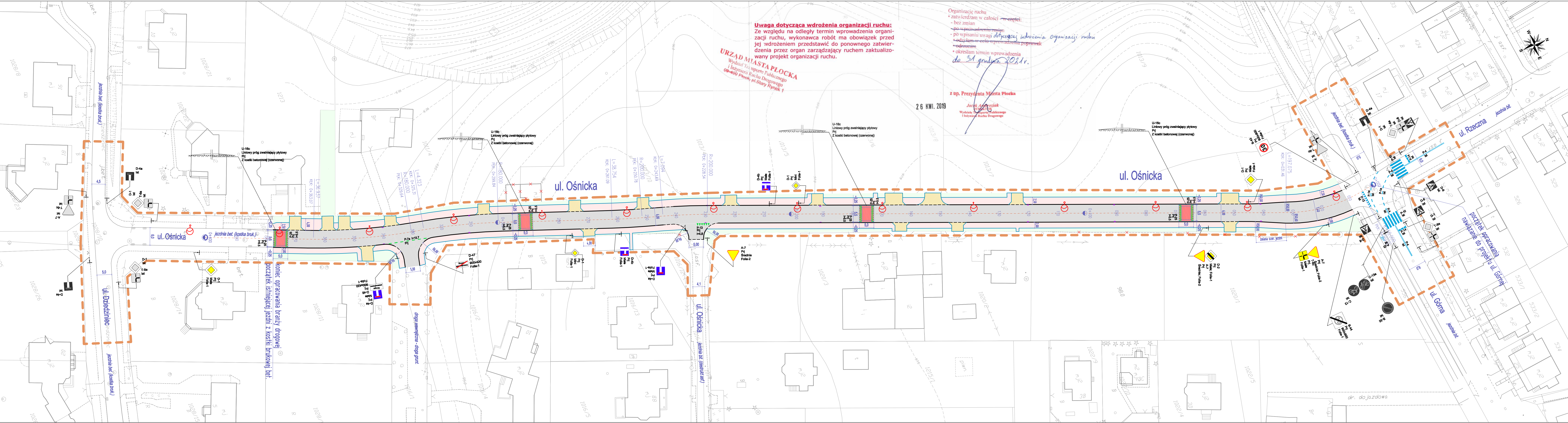
* – Użyte jednostki:

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

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



NAZWA INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej			
ZAKRES INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT:  "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Małsana 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00		INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock 	
FUNKCJA: Projektant	IMIĘ I NAZWISKO: Maciej Kozicki	UPRAWNIENIA:	PODPIS: 
FAZA OPRACOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPRACOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogowa			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan orientacyjny - lokalizacja zadania (oznakowania)			
DATA: 05-04-2019	SKALA: 1:10 000	ROZMIAR ARKUSZA: A4	NR ARCH.: —
WSZELKIE PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE. KOPIOWANIE W JAKIEJKOLWIEK FORMIE (CZĘŚCI LUB W CAŁOŚCI) BEZ PISEMNEJ 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.)		NR STR.: —	1



Uwaga dotycząca wdrożenia organizacji ruchu:
 Ze względu na odległy termin wprowadzenia organizacji ruchu, wykonawca robót ma obowiązek przed jej wdrożeniem przedstawić do ponownego zatwierdzenia przed organ zarządzający ruchem zaktualizowany projekt organizacji ruchu.

URZĄD MIASTA PŁOCKA
 Wydział Techniczny
 i Inżynierii Ruchu Drogowego
 09-400 Płock Rynek pl. Stary Rynek 1

Organizację ruchu
 - zatwierdzam w całości w całości
 - bez zmian
 - po wprowadzeniu zmian
 - odwołam w celu wprowadzenia poprawek
 - odrzucam
 - określam termin wprowadzenia
 do 31 grudnia 2021r.

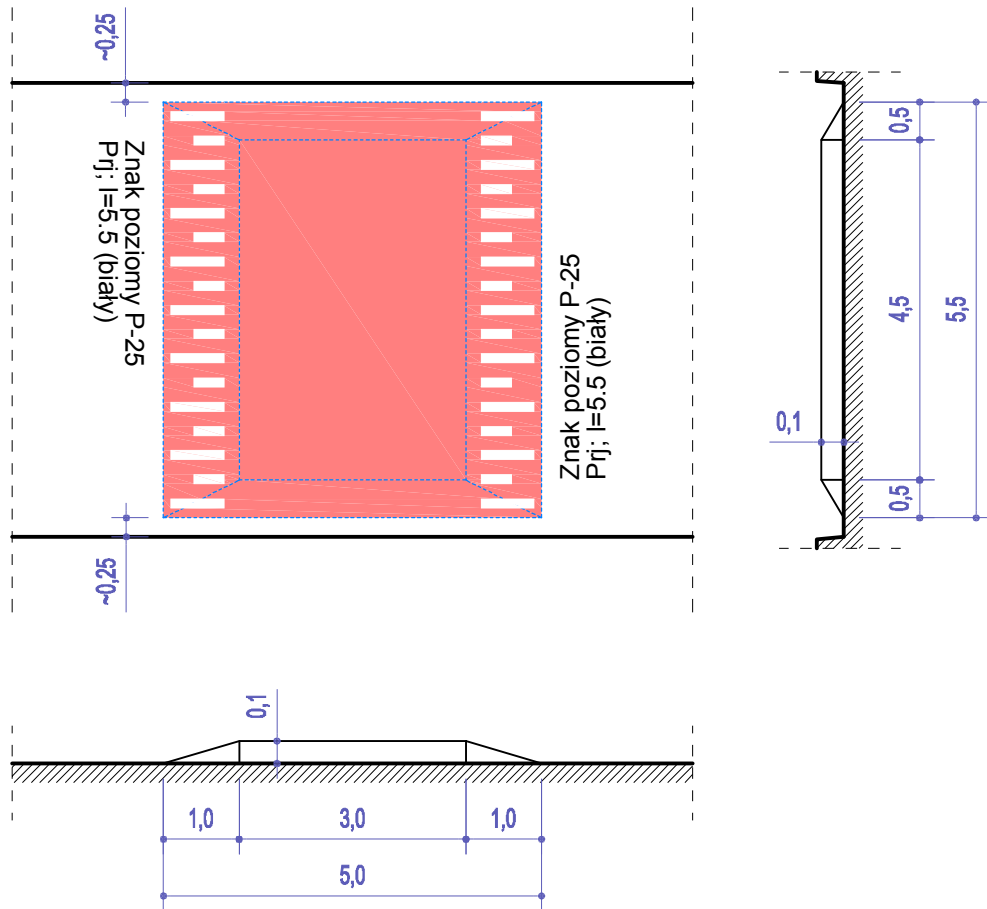
z up. Prezydenta Miasta Płocka




26 KWI. 2019
 Jacek Anzicki
 Prezydent Miasta Płocka
 Wydział Techniczny
 i Inżynierii Ruchu Drogowego

- LEGENDA:**
- A-1 Prędkość - Projektowane oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD)
 - A-1 Ist. Istniejące oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD) - do pozostawienia
 - P-4 Prędkość - Projektowane oznakowanie poziome
 - P-4 Ist. Istniejące oznakowanie poziome - do pozostawienia
 - Zakres opracowania projektu organizacji ruchu

NAZWA INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej			
ZAKRES INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT: MBZ "MBZ Andr. Tomczak" sp. z o.o. 87-800 Włocławek, ul. Młotowa 8/10 87-800 Włocławek, tel./fax 54 413 80 00	INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock 	FUNKCYJAL. IMC I NAZWISKO: UPRÁWNIENIENIA: PODPIS:	
Projektant	Maciej Kozicki		
FAZA OPRAĆOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPRAĆOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogowa			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny - oznakowanie stałe (docelowe)			
DATA: 05-04-2019	SKALA: 1:500	ROZMIAR ARKUSZA: 297x1200	NR ARCH.: NR RYS.: 2

**KONSTRUKCJA PROJEKTOWANYCH
LINIOWYCH PROGÓW ZWALNIAJĄCYCH PŁYTOWYCH U-16c
Z KOSTKI BETONOWEJ (CZERWONEJ)**



NAZWA INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej			
ZAKRES INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT:  "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Małsana 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00		INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock 	
FUNKCJA: Projektant	IMIĘ I NAZWISKO: Maciej Kozicki	UPRAWNIENIA:	PODPIS: 
FAZA OPRACOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPRACOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogowa			
TYTUŁ RYSUNKU: Konstrukcja proj. liniowych progów zwalniających płytowych U-16c z kostki betonowej (czerwonej)			
DATA: 05-04-2019	SKALA: 1:100	ROZMIAR ARKUSZA: A4	NR ARCH.: —
WSZELKIE PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE. KOPIOWANIE W JAKIEJKOLWIEK FORMIE (CZĘŚCI LUB W CAŁOŚCI) BEZ PISEMNEJ 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.)		NR STR.: —	NR RYS.: 3

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: **„Budowa ulicy Ośnickiej”**, w zakresie: **„Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”**.


<i>Organ opiniujący / Data / Podpis</i>

Płock, 06.03.2019 r.

MZD-DI.407.29.2019.DZ

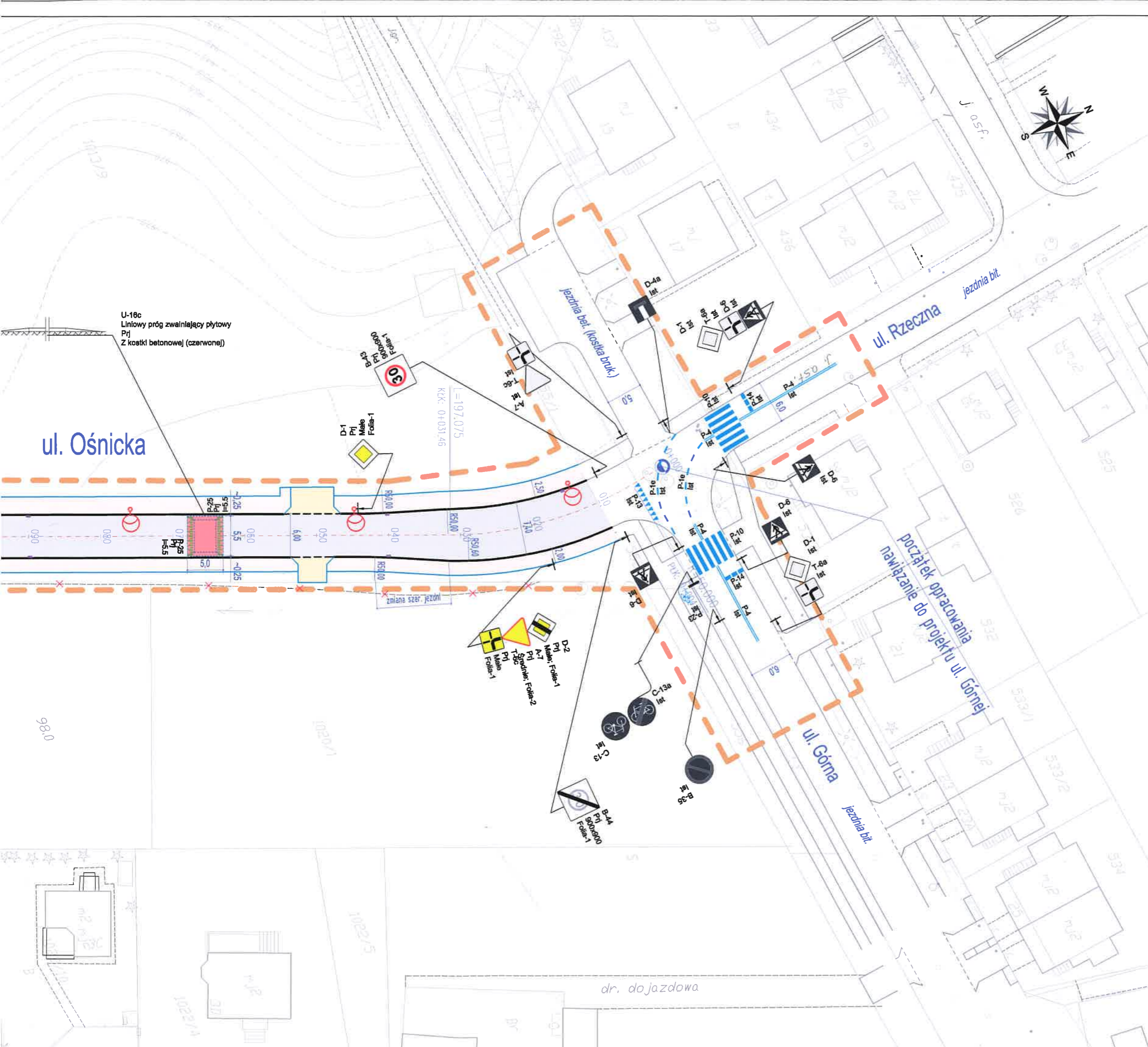
**MBZ Andler, Tomczak" sp.j.
ul. Maślana 8/10
87-800 Włocławek**

W odpowiedzi na pismo 18.02.2019 r. w sprawie zaopiniowania projektu zmiany stałej organizacji ruchu na ulicy ul. Ośnickiej w związku realizacją zadania: „Budowa ulicy Ośnickiej ”, w zakresie: „Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”, przedstawiony projekt opiniuję pozytywnie.

Z up. Dyrektora
Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku

Dariusz Zielonka
Starszy Specjalista ds. inżynierii ruchu

Otrzymują:

1. Adresat + 5 egz. projektu
 2. MZD- DI - a/a
- Sporządził: Dariusz Zielonka
tel. 24 364 01 26
06.03.2019 r.



Organizację ruchu opiniuję:
 pozytywnie
 negatywnie
 z następującymi uwagami:

Z up. Dyrektora
 Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku
 Dawid Zielonka
 Starszy Specjalista ds. inżynierii ruchu

2019-03-06



LEGENDA:

- A-1 Prj Projektowane oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD)
- A-1 Ist Istniejące oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD) - do pozostawienia
- P-4 Prj Projektowane oznakowanie poziome
- P-4 Ist Istniejące oznakowanie poziome - do pozostawienia
- Zakres opracowania projektu organizacji ruchu

NAZWA INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej			
ZAKRES INWESTYCJI: Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedzińiec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT: "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Mołłana 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 80 00	INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock		
FUNKCJA: Projektant	IMIĘ I NAZWISKO: Maciej Kozicki	UPRAWNIENIA:	PODPIS:
FAZA OPACOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPACOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogowa			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny - oznakowanie stałe (docelowe)			
DATA: 05-11-2018	SKALA: 1:500	POZMIAR ARKUSZA: 297x1200	NR RYS.: 2
<small>WSTĘPNE PRANA AUTORSKIE ZASTRZEŻENIE. KOPLOWANE W JAKIEJKOLWIEK FORMIE (CIĘCZO LUB W CAŁOŚCI) BEZ POZOSTAŁYCH ZGODY "MBZ" ZABRONIONE. PODSTAWA PRAWNA: USTAWA O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POKREWNYCH Z DN. 4.02.1994 (SZ.U. 2.1994R. NR 24 POZ. 83 ZE ZN.)</small>			



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, 26 kwietnia 2019 r.

WPT-II.7221.82.2019.JK

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

Odpowiadając na pismo z dnia 05 kwietnia 2019 r. z prośbą o zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Budowa ulicy Ośnickiej” w zakresie „Budowa ulicy Ośnickiej na odcinku od ulicy Dziedziniec do ulicy Górnej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną” zwracam zatwierdzony projekt, który w ewidencji PT-II zarejestrowano pod **nr 62/19**.

Po zaopiniowaniu organizacji ruchu przez Miejski Zarząd Dróg w Płocku pismo MZD-DI.407.29.2019.DZ z dnia 06 marca 2019 r. i wpisaniu uwagi dotyczącej wdrożenia organizacji ruchu, zatwierdzam projekt z terminem wprowadzenia do dnia **31 grudnia 2021 r.**

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu ma obowiązek zawiadomić Wydział 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 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 up. Prezydenta Miasta Płocka

Jacek Ambroziak
DYREKTOR
Wydziału Transportu Publicznego
i Inżynierii Ruchu Drogowego

Otrzymują:

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

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