

SPIS TREŚCI

1	KARTY UZGODNIENÍ	2
1.1	KOMENDA POWIATOWA POLICJI W WOŁOMINIE	2
1.2	URZĄD GMINY WOŁOMIN.....	3
1.3	MAZOWIECKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W WARSZAWIE	4
1.4	STAROSTWO POWIATOWE W WOŁOMINIE (ORGAN ZARZĄDZAJACY RUCHEM).....	6
2	CZEŚĆ OPISOWA	7
2.1	PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	7
2.2	PODSTAWA OPRACOWANIA.....	7
2.3	MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA	7
3	CEL I ZAKRES PROJEKTU DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	7
4	STAN ISTNIEJĄCY	8
4.1	Istniejący stan zagospodarowania terenu	8
4.2	Podstawowe parametry techniczne istniejącej drogi.....	8
4.3	Oznakowanie poziome i pionowe	8
4.4	Analiza powiązań drogi z innymi drogami publicznymi.....	9
5	PROJEKTOWANE ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU	9
5.1	Parametry techniczne	9
5.2	Trasa w planie i profilu	10
5.3	Skrzyżowania	10
5.4	Zjazdy	11
5.5	Chodniki.....	11
6	PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME I PIONOWE	12
6.1	Oznakowanie poziome.....	12
6.2	Oznakowanie pionowe	13
6.3	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	13
7	PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU	13
8	UWAGI KOŃCOWE	14
8.1	TABELARYCZNE ZESTAWIENIE ZNAKÓW POZIOMYCH I PIONOWYCH.....	14
8.2	TABELA ZNAKÓW PIONOWYCH PROJEKTOWANYCH.....	14
8.3	TABELA ZNAKÓW PIONOWYCH ISTNIEJĄCYCH	15
8.4	TABELA ZNAKÓW POZIOMYCH	17
9	CZEŚĆ GRAFICZNA	17

1 KARTY UZGODNIENÍ

1.1 KOMENDA POWIATOWA POLICJI W WOŁOMINIE



Kobyłka, dnia 18.09.2013r.

Komenda Powiatowa Policji w Wołominie

Wydział Ruchu Drogowego

KPP-WRD-303013/2808/13/MZ

Nr. rej. S. – 25/13

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 1 i 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2000 roku Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku (Dz. U. z 2012 roku poz. 1137 jt.), § 7 ust. 2 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 roku Nr 177 poz. 1729) i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 roku Nr 220 poz. 2181) - po rozpatrzeniu wniosku BPIL Sp. z o.o. o zaopiniowanie projektu stałej organizacji ruchu dla drogi powiatowej nr 4360W, ul. Piłsudskiego i Radzymińska w Wołominie na odcinku ul. Lwowska do ronda w miejscowości Czarna.

Opiniuję: pozytywnie

projekt organizacji ruchu (stałej) ... w/w.

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 107 § 4 Kpa odstąpiono od uzasadnienia.

Pouczenie

Na podstawie art. 106 § 5 i art. 141 § 1 i 2 Kpa na niniejsze postanowienie służy stronie zażalenie do Komendanta Stołecznego Policji za pośrednictwem Komendanta Powiatowego Policji w Wołominie w terminie 7 dni od daty doręczenia niniejszego postanowienia.

Otrzymują:

Egz. Nr 1 – BPIL Sp. z o.o.

01-470 Warszawa ul. Dywizjonu 303 127/77

Egz. Nr 2 – a/a WRD KPP Wołomin

Komendant Powiatowy
Policji w Wołominie
Z up.NACZELNIK
Wydziału Ruchu Drogowego
KPP w Wołominie

insp. Paweł Wosiński

1.2 URZĄD GMINY WOŁOMIN

DP4360W Dokumentacja projektowa przebudowy drogi powiatowej nr 4360W (ul. Piłsudskiego i ul. Radzymańska) w Wołominie na odcinku od ul. Lwowskiej do ronda w miejscowości Czarna.

L dz. 168

1.2 URZĄD GMINY WOŁOMIN

KARTA UZGODNIEN DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
 Dokumentacja projektowa przebudowy drogi powiatowej nr 4360W (ul. Piłsudskiego i ul. Radzymańska) w Wołominie na odcinku od ul. Lwowskiej do ronda w miejscowości Czarna.

MIEJSKI ZAKŁAD DRÓG I ZIELENI
 ul. Ściekiwicza 1, 05-200 Wołomin
 PROJEKT 92K6

osobny, stałej organizacji ruchu opiniuje
 pozytywnie-negatywnie z następującymi uwagami
 w zakresie dróg gminnych dnia 16.08.2013

z up. Burmistrza Wołomina
 Piotr Mielkowski

Na skrzyżowaniu ul. Lwowskiej i ul. Piłsudskiego zastosować
 znak V-18a w celu poprawy widoczności silo wyjeżdżając
 z ul. Lwowskiej.

3

Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o.

1.3 MAZOWIECKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W WARSZAWIE

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ul. Mazowiecka 11 00-318 Warszawa
tel. (22) 244 55 20 00 00
fax (22) 244 55 20 00 00
ul. Krakowska 100 00-000
www.mzdw.gov.pl

DOSTARCZONO
2013-11-19
k.dz. 187

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

Warszawa, 15 listopada 2013 r.

U-1-4428-1350-13-1-635-MKA/U-3

Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o. o.
ul. Dywizjonu 303 12777
01-470 Warszawa

W odpowiedzi na pismo nr 231/ak/01_13/PI/2013 z dnia 25.10.2013 w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu na rozbudowę drogi powiatowej nr 4360W (ul. Piłsudskiego i Radzymińska) w m. Wołomin na odcinku od ul. Lwowskiej do ronda w m. Czarna Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie wydaje opinię jak poniżej:

1. należy pokazać wszystkie istniejące zjazdy w rejonie ronda,
2. znaki D-6- i T-27 należy umieścić zgodnie z warunkami technicznymi w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia,
3. projekt należy przedłożyć do zatwierdzenia w co najmniej trzech egzemplarzach dla umożliwienia przekazania przez organ zarządzający ruchem jednego zatwierdzonego egzemplarza do MZDW w Warszawie.

Powyższa opinia jest ważna wraz z rysunkiem i przeznaczona do wykorzystania w procesie zatwierdzenia zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Zal.
1 egz. proj.org.ruchu

p. p. Dyrektora
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
mgr inż. Zbigniew Ostrowski

MAZOWSZE.
serce Polski

**1.4 STAROSTWO POWIATOWE W WOŁOMINIE (ORGAN ZARZĄDZAJĄCY
RUCHEM)**

Zatwierdzenie nr WID 7120-153/2013 z dnia 29-11-2013

2 CZĘŚĆ OPISOWA

2.1 PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ramach opracowania „Dokumentacja projektowa rozbudowy drogi powiatowej nr 4360W (ul. Piłsudskiego i ul. Radzymińskiej) w Wołominie na odcinku od ul. Lwowskiej do ronda w miejscowości Czarna”.

2.2 PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa nr 032.76.2013 z dnia 08.02.2013 roku zawarta pomiędzy Zamawiającym: Powiatem Wołomińskim, z siedzibą w Wołominie, ul. Prądzyńskiego 3 a Wykonawcą: firmą Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Dywizjonu 303 127/77.

2.3 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- 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. Nr 177 poz. 1729 z 2003r.)
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U. Nr 170 poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

3 CEL I ZAKRES PROJEKTU DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego i poziomego po zakończeniu robót objętych projektem :

Rozbudowy drogi powiatowej nr 4360W (ul. Piłsudskiego i ul. Radzymińskiej) w Wołominie na odcinku od ul. Lwowskiej do ronda w miejscowości Czarna”.

4 STAN ISTNIEJĄCY

4.1 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga powiatowa nr 4360W przebiega w terenie zurbanizowanym miasta Wołomin. Bezpośrednio do pasa drogowego przylegają działki prywatne z zabudową mieszkaniową lub tereny jeszcze niezabudowane, lokalnie porośnięte roślinnością leśną.

Przedmiotowy odcinek drogi posiada przekrój uliczny lub półuliczny z obustronnym lub jednostronnym chodnikiem lub ciągiem pieszo – rowerowym. Szerokość jezdni na drodze DP4360W wynosi około 7,0 m (lokalnie do 7,2m). Spadki poprzeczne są nienormatywnej a nawierzchnia jest mocno zdeformowana i zdegradowana. Chodniki są w stanie technicznym dobrym, gdzie ciąg lewostronny w ul. Piłsudskiego oraz prawostronny w ul. Radzymińskiej wybudowano w zeszłym roku. Lokalnie przy ciągu pieszym w ul. Radzymińskiej zauważono podmycia i spływy skarp chodnika. Istniejące odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo jednak bez wpustów deszczowych. Jedynie w ul. Piłsudskiego lokalnie występują wpusty pochodnikowe (połączone z rurami $\varnothing 100$), które wyprowadzają zebrana wodę na działki przyległe do pasa drogowego. W ul. Radzymińskiej następuje spływ wody powierzchniowo do występującego na końcu odcinka drogi lewostronnego rowu przydrożnego z odprowadzeniem do kanalizacji i dalej do rzeki Czarna.

4.2 Podstawowe parametry techniczne istniejącej drogi

Podstawowe parametry techniczne drogi powiatowej nr 4360W przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna - Z,
- prędkość projektowa - 40 km/h (teren zabudowy),
- szerokość jezdni - 7m
- szerokość pasa ruchu:
 - 3,50 m przekrój uliczny lub półuliczny,
- szerokość chodników - min. 1,50 m (dopuszczalne miejscowe zwężenie do 1,25 m),
- skrajnia - 4,60 m,
- odwodnienie - kanalizacja deszczowa , rowy trapezowe
- obciążenie - 100 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR-3
- pozostałe parametry geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi dla klasy Z

4.3 Oznakowanie poziome i pionowe

W stanie istniejącym występuje oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych i pionowe które jest w stanie dobrym, jednak na danym odcinku występują częściowe braki oznakowaniu.

4.4 Analiza powiązań drogi z innymi drogami publicznymi

Przedmiotowa droga powiatowa łączy drogi: powiatową nr 4357W (ul. Armii Krajowej w Wołominie) oraz drogę wojewódzką nr 635 (Wołomin – Radzymin). Na całym przebiegu droga powiatowa ma powiązania z drogami gminnymi. Poniżej w tabeli nr 1 podano wykaz skrzyżowań z drogami gminnymi na odcinku objętym dokumentacją projektową (wraz z drogami o nawierzchni gruntowej):

Lp.	Strona drogi L/P	Przybliżony pikietaż istniejącej drogi / roboczy	Nazwa ulicy	Rodzaj nawierzchni
1	L i P	0+600 / 0+000	ul. Lwowska	twarda ulepszona (asfaltowa)
2	P	0+708 / 0+107	ul. Białostocka	gruntowa ulepszona
3	L	0+885 / 0+285	ul. Krakowska	gruntowa ulepszona
4	L i P	1+183 / 0+583	ul. Poznańska	gruntowa ulepszona
5	L	1+428 / 0+829	ul. Kraszewska	twarda ulepszona (trylinka)
6	L	1+564 / 0+964	ul. Lipowa	twarda ulepszona (trylinka)
7	P	1+565 / 0+965	ul. Błońska	twarda ulepszona (asfaltowa)
8	L	1+745 / 1+145	ul. Szkolna	gruntowa ulepszona
9	L	1+928 / 1+328	ul. Willowa	gruntowa ulepszona
10	L	2+105 / 1+505	ul. Akacyjowa	twarda ulepszona (kostka betonowa)
11	P	2+138 / 1+538	ul. E. Orzeszkowej	gruntowa ulepszona
12	L	2+329 / 1+729	ul. Kochanowskiego	gruntowa ulepszona

Tabela 1 - Zestawienie skrzyżowań dróg bocznych z drogą powiatową nr 4360W

5 PROJEKTOWANE ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

5.1 Parametry techniczne

Rozbudowa drogi powiatowej nr 4360W (ul. Piłsudskiego i ul. Radzymińskiej) w Wołominie na odcinku od ul. Lwowskiej do ronda w miejscowości Czarna nie zmienia swojego przeznaczenia i dalej pozostaje w klasyfikacji funkcjonalno – technicznej jako droga publiczna, ogólnodostępna o kategorii drogi powiatowej i klasie Z.

UWAGA

W związku z ustaleniami z Wydziałem Inwestycji i Drogownictwa Starostwa Powiatowego dla przedmiotowej inwestycji nadano kilometraż roboczy, począwszy od skrzyżowania z ul. Lwowską (km 0+000.00) a skończywszy w granicach pasa drogowego na

skrzyżowaniu typu rondo z droga wojewódzka nr 635 (km 2+064.11). Kilometraż ten jest obowiązujący we wszystkich opracowaniach składowych dokumentacji projektowej.

Podstawowe parametry techniczne drogi powiatowej nr 4360W przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna - Z,
- prędkość projektowa - 40 km/h (teren zabudowy),
- szerokość jezdni - 7m
- szerokość pasa ruchu:
 - 3,50 m przekrój uliczny lub półuliczny,
- szerokość chodników - min. 1,50 m (dopuszczalne miejscowe zwężenie do 1,25 m),
- skrajnia - 4,60 m,
- odwodnienie - kanalizacja deszczowa , rowy trapezowe
- obciążenie - 100 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR-3

pozostałe parametry geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi dla klasy Z

5.2 Trasa w planie i profilu

Oś projektowanej drogi powiatowej nr 4360W po osi istniejącej, z zastosowaniem koniecznych korekt w celu dostosowania parametrów do normatywnych.

Na łukach poziomych zgodnie z wymaganiami zastosowano jednostronne pochylenie poprzeczne do wewnątrz, dostosowane do promienia łuku.

Ze względu na przebudowę istniejącej jezdni oraz konieczność dowiązania do nowo wybudowanych chodników, zjazdów i krawężników przekrój podłużny osi trasy dostosowano do rzędnych wykonanych elementów z zachowaniem przekroju daszkowego i/lub oraz przechyłek na łukach. Pochylenia profilu dobrano z zakresu od 0.20% do 1.25% (wartość bezwzględna). Całość niwelety poprowadzono jako odcinki proste bez łuków pionowych. Łuki pionowe wprowadzono w km 0+869.03, 0+922.12 oraz 1+339.36 o promieniach odpowiedni 2500, 2500 i 1500m. Na łukach zachowano wymagania widoczności na zatrzymanie.

5.3 Skrzyżowania

W celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników oraz w ramach powiązania z drogami niższej kategorii (drogi gminne, o każdym rodzaju nawierzchni) przewidziano ich przebudowę. W zakres przebudowy wchodzi zmiana geometrii, (łuki krawędzi jezdni, zwiększenie szerokości wlotów). Na przedmiotowych skrzyżowaniach wprowadzona zostanie nowa organizacja ruchu.

5.4 Zjazdy

Wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi występują nowo wybudowane zjazdy publiczne i indywidualne, które pozostają bez zmian lub ewentualnie podlegać będą korektom wysokościowym jako dowiązanie do niwelety drogi, która odbiega od stanu istniejącego. Nowe projektowane zjazdy oraz ich parametry zostały określone na podstawie inwentaryzacji stanu istniejącego oraz ustaleń z Zamawiającym.

Projektuje się budowę zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego (zjazd na stację bezynnową) oraz z kostki betonowej koloru szarego o szerokościach dopasowanych do wjazdów na posesję, min. 3.50m. Poszczególne szerokości zjazdów zwymiarowano na planie sytuacyjnym.

Na zjazdach indywidualnych zastosowano wyokrąglenia o min. promieniu równym 3.0 m lub skosach 1×1 m. Na zjazdy publicznych projektuje wyokrąglenia o min. promieniu równym 5.0 m. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek użytkowników zastosowano większe promienie zgodnie z oznaczeniem na planie sytuacyjnym.

Zjazdy drogowe w ciągu rozbudowywanej drogi wojewódzkiej należy wykonać zgodnie z rozwiązaniami przedstawionymi na planie sytuacyjnym i rysunkiem szczegółowym.

5.5 Chodniki

W ramach inwestycji przewidziano budowę nowych i przebudowę istniejących chodników z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego. Przebudowa chodników wynika z konieczności dowiązania wysokościowego do projektowanej niwelety drogi, która odbiega od stanu istniejącego. Występowanie przebudowywanych lub projektowanych chodników podano w tabeli poniżej:

Lp.	Kilometraż		Nazwa ulicy	Strona drogi	Szerokość [m]
	od	do			
1	0+209.00	0+242.20	Piłsudskiego	L	4.0
2	0+180.00	0+820.00	Piłsudskiego	P	2.0
3	0+575.00	0+638.00	Piłsudskiego	L	4.0 / 2.0 / 1.5
4	0+807.00	w zakresie ul. Kraszewskiej	Piłsudskiego / Kraszewska	L	2.0
5	1+124.00	1+159.00	Radzymińska	P	2.0
6	1+140.00	1+158.00	Radzymińska	L	(przy kapliczce)
7	1+347.00	1+355.00	Radzymińska	L	2.0
8	1+484.00	1+515.00	Radzymińska	L	2.0
9	1+721.00	1+761.00	Radzymińska	P/L	2.0
10	2+021.00	2+052	Radzymińska	P	2.0

Tabela 6 – Wykaz projektowanych chodników w ciągu projektowanej DP4360W

Chodniki zaprojektowano o pochyleniu poprzecznym $i = 2\%$ w kierunku jezdni z jednostronną (w przypadku lokalizacji bezpośredniej przy jezdni) lub obustronnymi opaskami gruntowymi szerokości 0,30 m. Opaski gruntowe mają pochylenie 6% w kierunku na zewnątrz. Lokalizacja chodników pokrywa się z aktualnymi szlakami komunikacyjnymi ludności. W rejonie projektowanych skrzyżowań chodniki zapewniają dojście do planowanych przejść dla pieszych. Chodniki posiadają szerokość 1,5+2,0 m. Jednoetapowe lub dwuetapowe przejścia dla pieszych (z wyspą BRD – azylem szer. 2.50m) zaprojektowano o szerokości 4,00 m. Na krawędzi jezdni i chodnika zastosowano płyty z guzami (antypoślizgowo – sygnalizacyjna).

6 PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME I PIONOWE

W związku z ułożeniem na całej długości odcinka nowej warstwy ścieralnej konieczne jest odtworzenie istniejącego oznakowania poziomego oraz ustawienie oznakowania pionowego usuniętego podczas robót ziemnych oraz przebudowy chodników.

W ramach niniejszej dokumentacji przewiduje się zaprojektowanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 3.07.2003 r. 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 poz. 2181 z dn. 23.12 2003 r.* W skład urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu wchodzi następujące elementy:

- oznakowanie pionowe,
- oznakowanie poziome,
- urządzenia BRD,

6.1 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome obejmuje wybudowanie odpowiednich poziomych znaków drogowych na istniejących drogach. Należy wykonać oznakowanie poziome grubowarstwowe z mas termoplastycznych. Przed przystąpieniem wykonania oznakowania Wykonawca winien dokonać trasowania i wytyczenia malowanych linii, strzałek i innych elementów oznakowania poziomego zgodnie z niniejszą dokumentacją. Trasowanie wykonać należy farbą o niskiej żywotności. Po wykonaniu trasowania Wykonawca winien dokonać odbioru u Zamawiającego.

Na odcinku drogi powiatowej nr 4360W zaprojektowano w osi linii: P-1b, P-3a, P-4, P-6, oraz P-1e (na skrzyżowaniach i zjazdach w ciągu linii P-4).

Przy przedłużeniu krawędzi jezdni na skrzyżowaniach zastosowano P-7a. Przejścia dla pieszych oznakowano linia P-10 o szerokości 4,00. Podporządkowane wloty dróg bocznych (skrzyżowań), posiadające szerokość większą od 6,00, zostały oznakowane linią P-13.

Wyspy dzielące wykonane zostaną z kostki betonowej i dodatkowo obmalowane linią P-21a. Na wyspach kanalizujących ruch ustawić znaki C-9 na słupkach przeszkodowych U-5a. Na powierzchniach wyłączonych z ruchu przewidziano znak poziomy P-21a.

6.2 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe obejmuje ustawienie wszystkich grup znaków drogowych oraz drogowskazów tablicowych na istniejących drogach. Dla zapewnienia widoczności znaku pionowego z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, należy zastosować znaki wielkości średniej, a do wykonania lic znaków należy zastosować materiały odblaskowe (typ 2).

Na całym remontowanym odcinku przewidziano korektę lokalizacji istniejących znaków w miejscach gdzie nie została spełniona normatywna odległość od miejsca, o którym informuje dany znak.

Uzupełnione zostało oznakowanie na skrzyżowaniach, o znaki D-1 oraz przejścia dla pieszych oznakowane znakiem D-6.

Na trasie głównej w celu oznaczenia występowania wyspy kanalizującej zastosowano oznakowanie ostrzegawcze A-30 z tabliczką T-18, a na wyspach umiejscowiono znak C-9 oraz U-5a.

6.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Ze względu na ochronę pieszych na skrzyżowaniu drogi powiatowej z ul. Poznańską oraz ul. Kochanowskiego zastosowano wyspy BRD (azyle) szerokości 2.50 m i długości 10.0 m. Wyniesienie wysp projektuje się o rzędnej +6.0 cm w stosunku do nawierzchni jezdni.

W rejonie istniejących przepustów drogowych ok. km 0+598.11 i km 2+030.00 oraz przy kapliczce w km 1+150.00 zastosowano wyгородzenie z barier ochronnych segmentowych typu „olsztyńskiego”.

7 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu prac związanych z przebudową niniejszego odcinka drogi powiatowej.

Termin na wprowadzenie zatwierdzonej organizacji ruchu określa się na 5 lat od daty podpisania. Jednostka wprowadzająca zatwierdzoną organizację ruchu jest zobowiązana do zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i zarządu drogi Komendanta Powiatowego Policji w Wołominie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem organizacji ruchu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U.nr 177 z 2003r., poz. 1729).

8 UWAGI KOŃCOWE

Na trasie zasadniczej projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy średniej; znaki ostrzegawcze – długość boku 900 mm, znaki okrągłe o średnicy 800 mm, znaki informacyjne 600 mm x 600 mm lub 600 mm x 750 mm. Na drogach gminnych projektuje się znaki z grupy małe..

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią, z folii odblaskowej typu „2” .

Do wykonania słupków przeszkodowych (U-5a) należy użyć folii pryzmatycznej odblaskowo – fluorescencyjnej barwy żółtozielonej – folia „typu 3” o powierzchni odblasku min. 0,15 m².

Wszystkie znaki drogowe winny mieć aprobatę techniczną dopuszczającą wyrób do stosowania. Grubość blachy ocynkowanej do wykonania znaków winna mieć 1,5 mm. Odwrotna strona tarczy znaku lub tabliczki powinna mieć barwę szara. Na odwrotnej stronie tarczy znaku i tabliczki należy umieścić informacje zawierające dane identyfikacyjne producenta znaku, typ folii odblaskowej, miesiąc i rok produkcji. Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej średnicy 70 mm. Istniejące znaki pionowe będąc w stanie dobrym ustawić ponownie zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu.

8.1 TABELARYCZNE ZESTAWIENIE ZNAKÓW POZIOMYCH I PIONOWYCH

8.2 TABELA ZNAKÓW PIONOWYCH PROJEKTOWANYCH

Oznakowanie pionowe - projektowane							
Lp.	Pikietaż drogi	Skrzyż.	Grupa znaku	Numer znaku	Ilość [szt.]	Słupki [szt.]	Grupa wielkości
1		km 0+000.00	B	20	1	1	S
2		km 0+000.00	D	6	1	-	M
3		km 0+000.00	D	2	1	1	M
4		km 0+000.00	A	7	1	-	S
5		km 0+000.00	T	1	1	-	M
6	km 0+034.59		D	6	1	1	S
7		km 0+300.98	D	5	1	-	M
8		km 0+300.98	D	4a	1	1	M
9	km 0+578.55		U	5A	1	1	S
10	km 0+578.55		C	9	1	-	S
11	km 0+586.63		U	5A	1	1	S
12	km 0+586.63		C	9	1	-	S
13	km 0+710.24		T	18	1	1	S
14	km 0+710.24		A	30	1	-	S
15	km 0+807.30		T	6A	1	-	S
16	km 0+950.00		D	15	2	1	

17	km 0+968.00		D	6	1	1	S
18	km 0+964.00		D	6	1	1	S
19		km 0+844.26	T	6C	1	-	M
20	km 0+877.33		T	6A	1	-	S
21	km 1+351.21		D	6	1	1	S
22		km 1+520.45	B	20	1	1	M
23	km 1+601.70		E	18A	1	2	S
24	km 1+601.70		E	17A	1	-	S
25	km 1+660.04		T	18	1	1	S
26	km 1+660.04		A	30	1	-	S
27	km 1+715.17		E	18a	1	2	S
28	km 1+715.17		E	17a	1	-	S
29	km 1+740.60		U	5A	1	1	S
30	km 1+740.60		C	9	1	-	S
31	km 1+748.60		U	5A	1	1	S
32	km 1+748.60		C	9	1	-	S
33	km 1+821.28		T	18	1	1	S
34	km 1+821.28		A	30	1	-	S
35	km 2+021.11		A	7	1	1	S
36	km 2+021.11		D	2	1	-	S
SUMA					37	21	

8.3 TABELA ZNAKÓW PIONOWYCH ISTNIEJĄCYCH

Oznakowanie pionowe - istniejące										
Lp.	Pikietaż drogi	Skrzyż.	Zjazd	Grupa znaku	Numer znaku	Ilość [szt.]	Słupki [szt.]	Grupa wielkości	Stan	uwagi
1	km 0+010.00			D	6	1	1	S	dobry	pozostaje
2	km 0+017.05			D	6	1	1	S	dobry	pozostaje
3	km 0+049.03			C	13/16	2	1	S	dobry	pozostaje
4	km 0+055.01			D	1	1	na słupie	S	zły	do likwidacji
5	km 0+096.02			C	13/16	2	1	S	dobry	pozostaje
6		km 0+300.98		B	20	1	1	M	dobry	pozostaje
7		km 0+300.98		A	12A	1	-	M	dobry	pozostaje
8	km 0+513.48			A	16	1	1	S	dobry	do likwidacji
9	km 0+579.55			C	13A	1	1	S	dobry	do przesunięcia
10	km 0+579.67			C	13/16	1	1	S	dobry	do przesunięcia
11	km 0+586.70			D	6	1	1	S	dobry	do przesunięcia
12	km 0+645.68			A	16	1	1	S	dobry	do likwidacji
13	km 0+732.55			B	25	1	1	S	dobry	pozostaje
14	km 0+807.30			T	6A	1	1	S	dobry	do likwidacji
15	km 0+807.30			D	1	1	-	S	dobry	pozostaje
16	km 0+830.98			D	6	1	1	S	dobry	do likwidacji
17	km 0+834.06			D	6	1	1	S	dobry	do likwidacji

18		km 0+844.26		T	6c	1	1	M	dobry	do likwidacji
19		km 0+844.26		A	7	1	-	M	dobry	pozostaje
20	km 0+877.33			T	6A	1	1	S	dobry	do likwidacji
21	km 0+877.33			D	1	1	-	S	dobry	pozostaje
22	km 0+942.01			D	1	1	1	S	dobry	pozostaje
23		0+978.96		A	7	1	1	M	dobry	pozostaje
24		0+980.67		A	7	1	1	M	dobry	do przesunięcia
25	km 1+022.67			D	1	1	na słupie	S	dobry	pozostaje
26	km 1+060.79			A	16	1	1	S	dobry	pozostaje
27	km 1+060.79			T	4	1	-	S	dobry	do likwidacji
28	km 1+060.79			A	3	1	-	S	dobry	do likwidacji
29	km 1+151.43			D	6	1	1	S	dobry	pozostaje
30	km 1+155.37			D	6	1	1	S	dobry	do przesunięcia
31	km 1+224.00			A	16	1	na słupie	S	dobry	pozostaje
32	km 1+254.57			A	16	1	1	S	dobry	pozostaje
33	km 1+356.21			D	6	1	1	S	dobry	pozostaje
34		km 1+435.34		B	2	1	1	M	dobry	pozostaje
35	km 1+461.36			A	16	1	na słupie	S	dobry	pozostaje
36	km 1+483.61			D	1	1	1	S	dobry	pozostaje
37	km 1+506.70			D	6	1	1	S	dobry	pozostaje
38	km 1+511.49			D	6	1	na słupie	S	dobry	pozostaje
39		km 1+520.45		A	7	1	1	M	dobry	do likwidacji
40	km 1+562.00			D	1	1	1	S	dobry	pozostaje
41	km 1+601.70			E	18A	1	2	S	dobry	do likwidacji
42	km 1+601.70			E	17A	1	-	S	dobry	do likwidacji
43	km 1+637.13			A	16	1	1	S	dobry	pozostaje
44	km 1+715.17			A	3	1	1	S	dobry	do likwidacji
45	km 1+715.17			T	4	1	-	S	dobry	do likwidacji
46		km 1+746.79		A	7	1	1	M	dobry	do likwidacji
47	km 1+742.11			D	6	1	1	S	dobry	do przesunięcia
48	km 1+746.79			D	6	1	1	S	dobry	do przesunięcia
49	km 1+799.97			D	42	1	2	S	dobry	pozostaje
50	km 1+843.51			A	16	1	na słupie	S	dobry	pozostaje
51	km 1+973.67			E	1	1	2	-	dobry	pozostaje
52	km 2+057.56			U	5A	1	1	-	dobry	pozostaje
53	km 2+057.56			C	9	1	1	S	dobry	pozostaje
54	km 2+061.61			T	27	1	1	S	dobry	pozostaje
55	km 2+061.61			D	6	1	-	S	dobry	pozostaje
56		rondo		T	27	1	1	S	dobry	pozostaje
57		rondo		D	6	1	-	S	dobry	pozostaje
58		rondo		U	5A	1	1	-	dobry	pozostaje
59		rondo		C	9	1	1	S	dobry	pozostaje
60		rondo		A	7	1	1	S	dobry	pozostaje

61	rondo	C	12	1	-	S	dobry	pozostaje
				suma	63	47		

8.4 TABELA ZNAKÓW POZIOMYCH

Element	Ilość	Jednostka miary	Współczynnik powierzchni	Powierzchnia [m2]
Linie na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych				
P-10	48.60	mb	0.5	24.30
P-13	30.50	mb	0.2625	8.01
P-14	31.10	mb	0.375	11.66
P-12	15.00	mb	0.5	7.50
Linie segregacyjne i krawędziowe ciągłe i przerywane				
P-1b	475.00	mb	0.04	19.00
P-1e	413.50	mb	0.12	49.62
P-3a	54.70	mb	0.2	10.94
P-4	815.00	mb	0.24	195.60
P-6	274.30	mb	0.08	21.94
P-7a	166.00	mb	0.12	19.92
P-7b	186.50	mb	0.24	44.76
P-7c	28.00	mb	0.06	1.68
P-17	30.00	mb	1.71	3.42
P-21a	100.00	m ²	0.38	38.00
P-23	1.00	szt.	0.662	0.66
RAZEM				457.01

9 CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan orientacyjny, skala 1:25000 - rys.1
2. Plan sytuacyjny SOR, skala 1:1000 lub 1:500 - rys. 2.1-2.5

Dokumentację sporządził zespół autorski w składzie:

Gł. Projektant: inż. Dariusz Sieluk
 Opracowujący: mgr inż. Wojciech Okoń
 Opracowujący: Artur Księżyk
 Opracowujący: tech. Paweł Fluks
 Sprawdzający: mgr inż. Tadeusz Masiak