

INWESTOR:

GMINA MIASTO TOMASZÓW MAZOWIECKI  
UL. P O W 10/16  
97-200 TOMASZÓW MAZOWIECKI

**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

NAZWA OPRACOWANIA:

PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ - ULICY  
LEONA WITOLDA MAY'A W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM

PROJEKTANT	
IMIĘ I NAZWISKO	mgr inż. MAŁGORZATA TURSKA
	PODPIS
mgr inż. Małgorzata Turska	uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ewid. LO/W/199/POOD/09

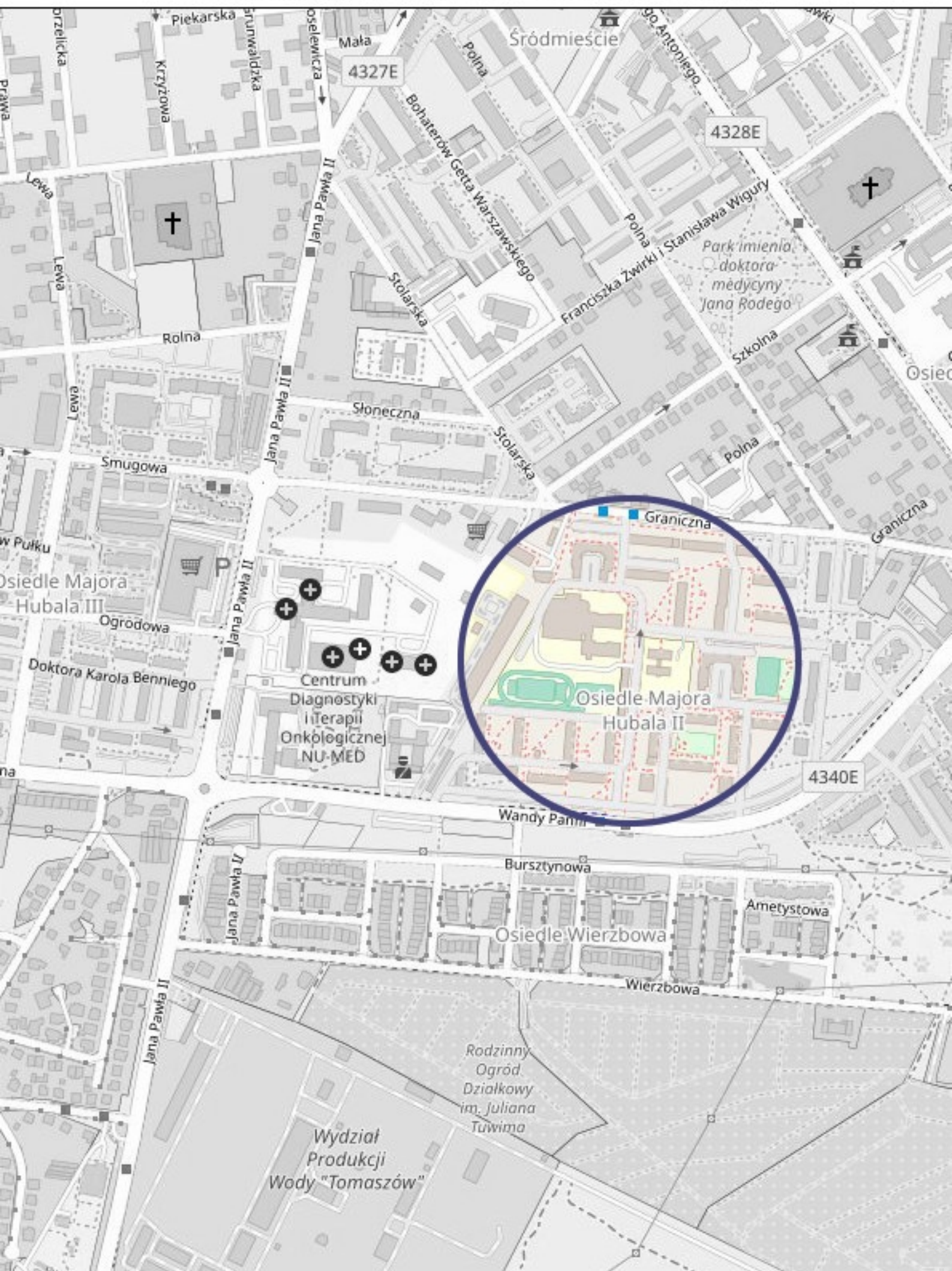
LUTY 2020r.

## **SPIS ZAŁĄCZNIKÓW**

- Plan orientacyjny 1:10 000
- Opis techniczny
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Projekt stałej organizacji ruchu
- Progi zwalniające płytowe

# PLAN ORIENTACYJNY

Tomaszów Mazowiecki skala 1 : 10 000



# **OPIS TECHNICZNY**

## **DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU W ZWIĄZKU Z PRZEBUDOWĄ DROGI WEWNĘTRZNEJ- ULICY L.W.MAY'A W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM**

### **I. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawę opracowania stanowią :

1. Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500, do celów projektowych.
2. Projekt przebudowy ulic.
3. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania i wizja w terenie.
4. 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. Załączniki 1, 2, 4.
5. Prawo o ruchu drogowym Dz. U. 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 o zarządzaniu ruchem drogowym Dz. U. Nr 177 poz. 1729

### **II. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA**

Opracowanie dotyczy zmiany stałej organizacji ruchu w związku z przebudową drogi wewnętrznej - ulicy L.W. May'a w Tomaszowie Mazowieckim o łącznej długości 370,62m oraz remontem jezdni o długości 74.68m.

W zakres robót budowlanych wchodzi przebudowa jezdni, chodników dla pieszych, parkingu oraz budowa zatok postojowych i zjazdów publicznych, przebudowa odwodnienia i oświetlenia. Celem niniejszego opracowania jest poprawa komunikacji wewnątrz osiedla, zwiększenie i uporządkowanie parkowania oraz poprawa bezpieczeństwa dla pieszych.

### **III. STAN ISTNIEJĄCY**

#### **1. Charakterystyka terenu**

Ulica May'a objęta niniejszym opracowaniem posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej w krawężnikach. Ulica May'a znajduje się na osiedlu mieszkaniowym – na terenie budownictwa wielorodzinnego. Na przyległym obszarze dominuje zabudowa mieszkaniowa oraz handlowo-usługowa, przy drodze znajduje się szkoła. W pasie drogowym istnieje kanalizacja deszczowa, i wpusty. Wzdłuż ulicy zlokalizowane są chodniki, utwardzenia przed sklepami, zatoki postojowe, parkingi.

Ulica May'a łączy się z ulicą Graniczną - (droga powiatowa nr 4344E), która posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, chodniki z betonowej kostki wibroprasowanej oraz z płyt chodnikowych. Ponadto ulica May'a na początku zakresu łączy się z ulicą osiedlową, która posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej.

#### **Istniejące oznakowanie**

Na przedmiotowym odcinku drogi występuje istniejące oznakowanie pionowe.

Oznakowanie pionowe określa przede wszystkim lokalizację przedmiotowej ulicy w strefie zamieszkania oraz wyznaczenie kierunków podporządkowanych oraz przejść dla pieszych.

Istniejące oznakowanie poziome ogranicza się do wyznaczenia przejść dla pieszych.

Oznakowanie istniejące pokazano na rysunku „Inwentaryzacja istniejącego oznakowania”.

### **IV. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE ORAZ OPIS ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ**

#### **1. Charakterystyka ruchu na drodze**

Ulica L.W. May'a to droga wewnętrzna, znajduje się na osiedlu mieszkaniowym – na terenie budownictwa wielorodzinnego. Na przyległym obszarze dominuje zabudowa mieszkaniowa oraz handlowo-usługowa, przy drodze znajduje się szkoła.

W związku z tym na przedmiotowych zakresie występuje głównie ruch lokalny.

Na podstawie wizji w terenie oraz pomiarów ruchu wynika, że ruch pojazdów nie ma charakteru ciągłego, a tym samym umożliwia kierującemu wykonanie manewru związanego z zatrzymaniem lub włączeniem się do ruchu bez spowodowania utrudnienia innym kierującym.



Natężenie ruchu pojazdów należy określić jako małe, z przeważającym udziałem pojazdów osobowych. Natężenie to nieznacznie wzrasta w godzinach szczytu komunikacyjnego. Planowana inwestycja nie wpłynie na strukturę rodzajową i nie zmieni natężenia ruchu pojazdów i pieszych.

## **2. Opis występujących zagrożeń i utrudnień**

Zagrożeniami i utrudnieniami, które mogą zaistnieć w trakcie wprowadzenia organizacji ruchu jest ruch samochodowy stwarzający niebezpieczeństwo dla pracowników realizujących prace związane z realizacją projektu budowlanego. Utрудnieniem związanym z wykonaniem robót będą pracujący robotnicy oraz sprzęt mechaniczny niezbędny do wykonania prac.

### **V. PROJEKT DROGOWY:**

Po realizacji projektu drogowego ulica May;a będzie posiadać przekrój uliczny, z jezdnią bitumiczną w krawężnikach, z chodnikami dla pieszych i chodnikami o wzmocnionej konstrukcji umożliwiającymi postój samochodów osobowych, zjazdami publicznymi oraz zatokami postojowymi i parkingiem.

### **VI. OZNAKOWANIE DOCELOWE**

#### **1. Założenia wstępne do projektu oznakowania:**

Projekt organizacji ruchu zakłada utrzymanie istniejącego oznakowania, pierwszeństwa przejazdu oraz oznakowanie strefą zamieszkania. Zakłada się uzupełnienie istniejącego oznakowania. Wprowadza się oznakowanie "droga wewnętrzna".

#### **2. Oznakowanie pionowe:**

Na rysunku „Projekt stałej organizacji ruchu” pokazano znaki istniejące, które pozostają jak i znaki projektowane ujęte w niniejszym opracowaniu. Na rysunku „Projekt stałej organizacji ruchu” wskazano, które znaki istniejące zostają wymienione na nowe, a które pozostają bez zmian. Pozostałe znaki istniejące, których nie pokazano na rys. „Projekt stałej organizacji ruchu” należy usunąć.

##### **2.1. Lokalizacja znaków pionowych**

Aktualną lokalizację znaków wskazano na rysunku „Projekt stałej organizacji ruchu” . Zaleca się umocowanie znaków na słupkach z rur stalowych ocynkowanych o przekroju okrągłym średnicy  $\varnothing 55-60\text{mm}$ . Lokalizacja znaków powinna zapewniać dobrą widoczność. Odległość znaku od krawędzi jezdni może się zawierać od  $0,5 \div 2,0\text{m}$ , minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od terenu -  $2,5\text{m}$ . Konstrukcje powinny być trwałe i stabilne.

##### **2.2. Dane charakterystyczne znaków pionowych**

Wielkość znaków zaprojektowano jako małe (znaki A-7 wykonać jako średnie). Podstawowe wielkości znaków pionowych:

- kat. A ostrzegawcze – długość boku 750 mm (znaki A-7 – długość boku 900mm)
- kat. B zakazu – średnica 600 mm
- kat. D informacyjne – tarcza 600x600 mm

Tarcze znaków zostaną pokryte folią odblaskową 2 generacji, symbole oraz barwy znaków i tabliczek powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami.

Znaki należy wykonać z blachy stalowej, ocynkowanej przy czym krawędzie znaków należy wykonać podwójnie zaginane na całej długości obwodu.

#### **3. Oznakowanie poziome**

Na rysunku „Projekt stałej organizacji ruchu” pokazano projektowane oznakowanie poziome ujęte w niniejszym opracowaniu. Oznakowanie poziome obejmuje przede wszystkim odwzorzenie/wykonanie przejść dla pieszych oraz oznakowanie parkingu: wykonanie linii P-18 "ramka" wokół stanowiska dla osób niepełnosprawnych oraz symbolu osoby niepełnosprawnej linią P-24 oraz oznakowanie stanowiska "Kiss&Ride". Nawierzchnia stanowiska dla osób niepełnosprawnych będzie wykonana z kostki w kolorze niebieskim.

Stanowisko Kiss&Ride: symbol w kształcie kwadratu  $2\text{m} \times 2\text{m}$ , obramowanego linią P-18 z wypełnieniem niebiesko-żółtym i białym napisem K+R.

Linie rozdzielające stanowiska postojowe wykonane zostaną z kostki betonowej w kolorze czarnym/grafitowym.

### **3.1. Dane charakterystyczne znaków poziomych**

Znaki malowane na jezdni muszą odpowiadać warunkom wg pkt. I.

- mieć barwę białą,
- mieć szorstkość zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone oraz nie wystawać ponad powierzchnię więcej niż 6 mm,
- mieć równe krawędzie wyróżniające znak od tła,
- być odporne na ścieranie i zabrudzania, posiadać właściwości odblaskowe.

Dla oznakowania nawierzchni bitumicznej przyjęto oznakowanie poziome jako oznakowanie strukturalne grubowarstwowe o trwałości 4 lata. Grubość nałożonej warstwy  $0,9 \pm 3,5$  mm dla oznakowania nawierzchni bitumicznej.

Dla oznakowania nawierzchni z kostki przyjęto oznakowanie poziome jako oznakowanie cienkowarstwowe z mikrokulkami odblaskowymi.

### **4. Przejścia dla pieszych:**

Przewiduje się oznakowanie trzech przejść dla pieszych w obrębie Szkoły. Zakłada się wyniesienie nawierzchni dwóch przejść dla pieszych w postaci progów zwalniających płytowych – lokalizację oraz szczegóły wykonania wskazano w części rysunkowej opracowania i ujęto w projekcie branży drogowej.

#### **Konstrukcja progu szerokości 4,0m:**

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej tzw. „dwuteowej” grubości 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3cm.
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 20cm – fr. 0/63mm wg PN-EN 13242
- Istniejąca konstrukcja z kruszywa 10-13 cm

#### **Konstrukcja progu szerokości 2,5m:**

- Nawierzchnia z kostki granitowej ciętej „paryskiej” gr. 15x32x12cm (kolor grafitowy) wg PN-EN 1342 na podsypce cem.- piaskowej gr. 3cm.
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 28cm – fr. 0/63mm wg PN-EN 13242

Uwagi: Nawierzchnię jezdni bitumicznej od wyniesionej nawierzchni przejścia odcięto krawężnikiem betonowym prostokątnym typu „B” o wymiarach 12x25cm wg PN-EN-1340 – w poziomie nawierzchni jezdni. Krawężniki posadzić na ławie betonowej- beton C12/15 wg PN-EN 206-1.

Nawierzchnię jezdni wyniesionego przejścia wykonać w kolorze grafitowym.

Próg o szerokości 4,0m oznaczono punktowymi elementami odblaskowymi o barwie białej.

### **5. Punktowe elementy odblaskowe**

Oznakowanie poziome uzupełniono punktowymi elementami z odbłyśnikiem w kolorze białym, zamocowanymi na stałe w nawierzchni jezdni.

Zastosowano elementy stałe -typu P, z tworzywa sztucznego z osłoną przed ścieraniem- typ 3, nie zginające się -typ A, o wys. do 18mm -kl. H1, o wymiarach max. 250x190mm -klasa HD1.

Uwaga: Zastosowane elementy muszą spełniać wszystkie wymagania wg pkt.6 załącznika 2 .

### **6. Ogrodzenie segmentowe U-12a**

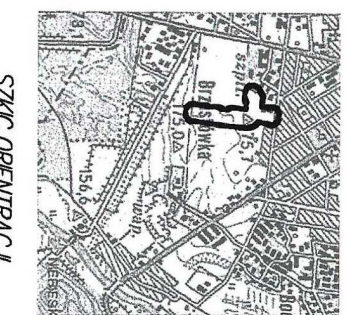
Projektuje się ogrodzenia segmentowe na chodniku przy przejściu dla pieszych na parkingu. Wymiary i lokalizacje pokazano na rysunku „Projekt stałej organizacji ruchu”. Zastosowano wzór jn.



## **7. Wymagania dodatkowe**

- Materiały stosowane do oznakowania dróg muszą posiadać ważne świadectwo dopuszczenia wydane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.



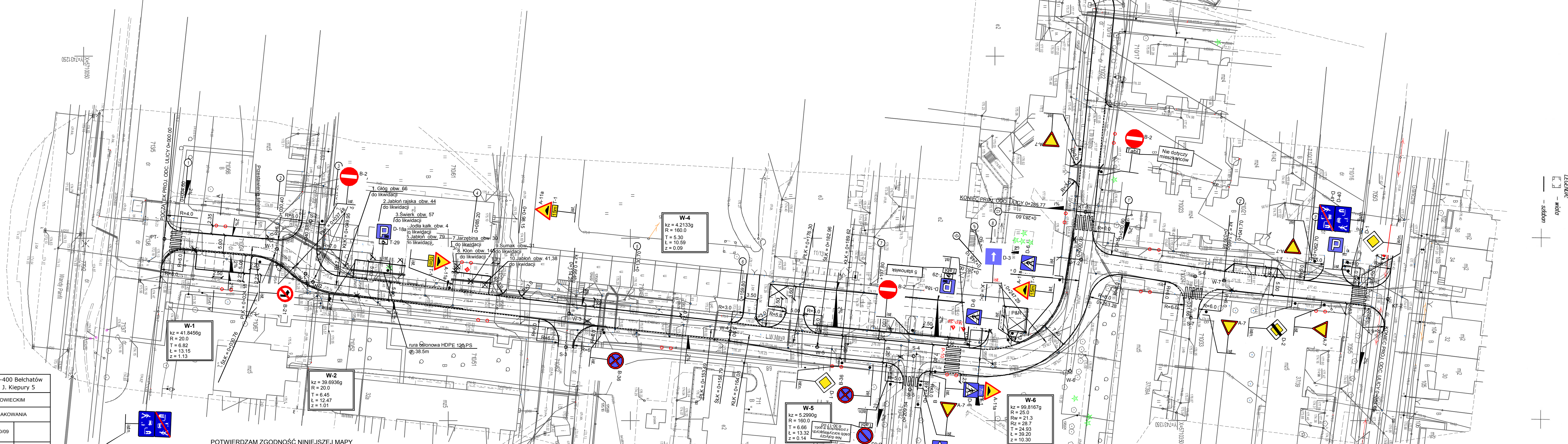


SKALA OBLICZALNA  
SKALA 1:500 000

Plan wykonał: mgr inż. Edward Lanik  
 Data wykonania: 26.11.2019  
 Nazwa: Zespół projektowy: Z up. Starosty  
 Inicjator: inż. Kamilla Szymon

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

Oznaczenie koncepcji/line zgodzanie pracy geodezyjnej	CN0604/2 12417/2019
Miejsce księgi obrotu	7158/1224/2, 2331, 33
Miejsce księgi	710/24
Miejsce księgi ewidencyjnych	1002K/E
Województwo	łomżyński
Powiat	łomżyński
Identyfikator	D/BO1/1
Nazwa	Tomaszów Mazowiecki
Identyfikator	D/BO1/10023
Nazwa	m. Tomaszów Mazowiecki, ul. Leona Witolda Mayra
Skala mapy	1:500
Wskazanie	2000/21
Nazwa układu współrzędnych	Krajstafel "80"
Oznaczenie i informacja o służeńnościach granicowych	Służeńności granicowe nie służeńności charakter projektowej inwestycji nie wpływają na sposób zgrzeszczenia granic
Oznaczenie i symbol konfliktu użytku granicowego, który nie jest ujemny w bazie danych ewidencyjnych i budowlanych	Brak
Data sporządzenia mapy	21.10.2019r.
Data wydania mapy	28.10.2019r.
Mapa wykonana	mgr inż. Edward Lanik



POTWIERDZAM ZGODNOŚĆ NINIEJSZEJ MAPY  
 Z MAPĄ DO CELÓW PROJEKTOWYCH  
 PRZYJĘTĄ DO ZASOBÓW PZGIK W TOMASZOWIE MAZ.  
 POD NR P. 1016.2019.2742 Z DNIA 26.11.2019R

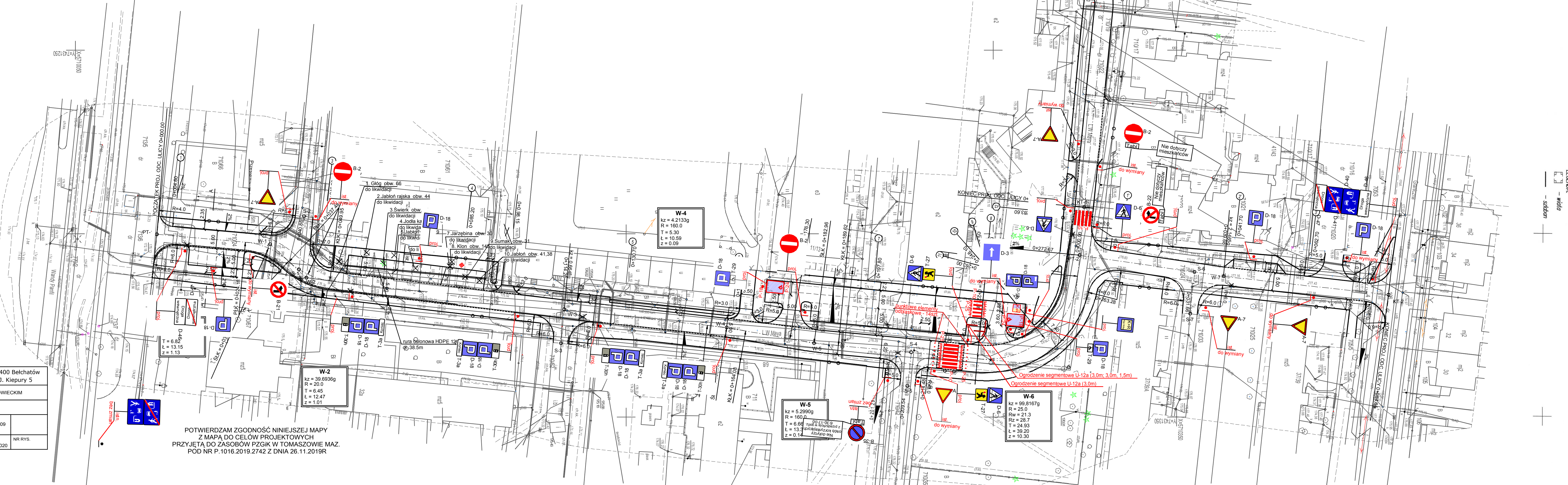
<b>BIURO PROJEKTÓW DRÓG</b> <b>UNIPLAN</b>		97-400 Bełchatów ul. J. Kiepury 5	
OBIEKT ADRES	ULICA L.W.MAJA W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM		
TRĘŚĆ	INWENTARYZACJA I ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA		
OPRACOWANIE WYKONANIE	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09		
SKALA	DATA	NR RYS.	
1:500	11.2019		



**MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH**

Numery arkuszy: wys 1500	7.158.2.22.4.2. 2.33.1.3.3
Miejscowość: Tomaszów Mazowiecki	70/24
Numery działek ewidencyjnych	1.002.02
Wzrost: 1.500	2000/21
Wzrost: 1.500	2000/21
Wzrost: 1.500	2000/21

Wzrost: 1.500	2000/21
Wzrost: 1.500	2000/21
Wzrost: 1.500	2000/21
Wzrost: 1.500	2000/21
Wzrost: 1.500	2000/21



**BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN**  
 97-400 Bełchatów ul. J. Kiepszy 5

OBIEKT ADRES: ULICA L.W.MAY'A W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM

TREŚĆ: PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPRACOWANIE WYKONAŁ: mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09

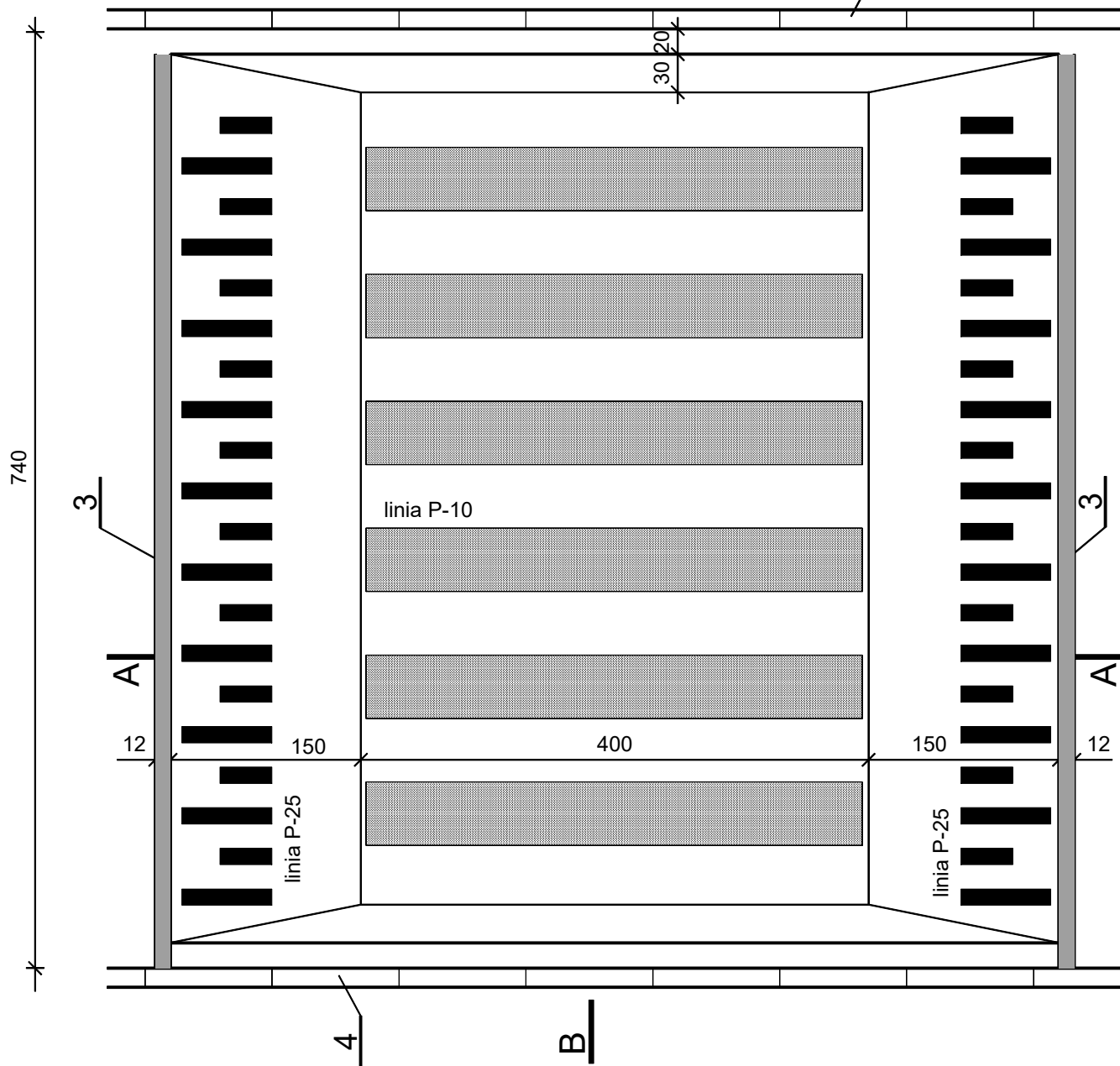
SKALA: 1:500 DATA: 02.2020 NR RYS:

POTWIERDZAM ZGODNOŚĆ NINIEJSZEJ MAPY Z MAPĄ DO CELÓW PROJEKTOWYCH PRZYJĘTĄ DO ZASOBÓW PZGIK W TOMASZOWIE MAZ. POD NR P.1016.2019.2742 Z DNIA 26.11.2019R

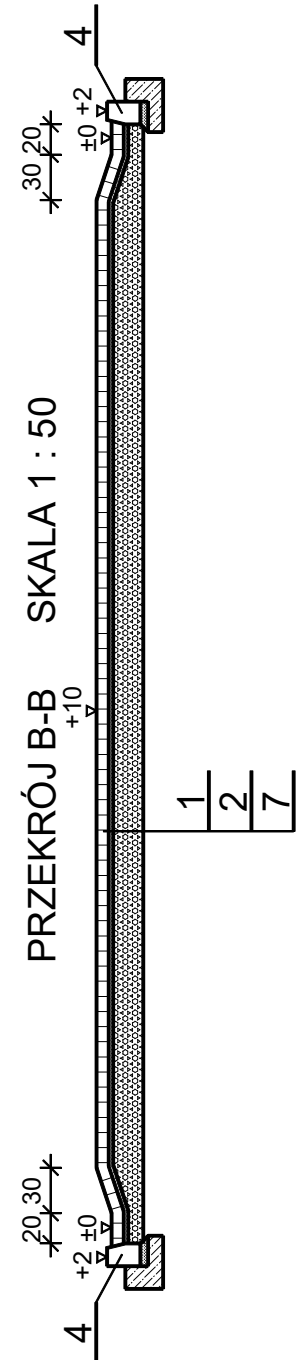
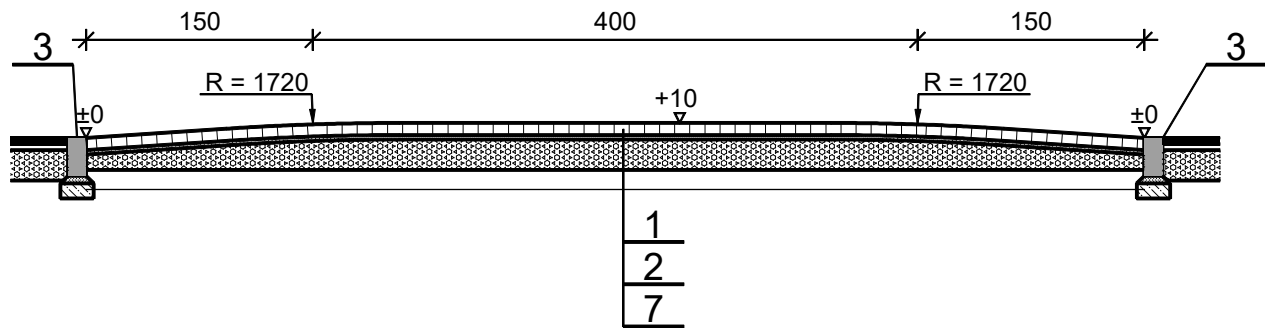


<b>BIURO PROJEKTÓW DRÓG UNIPLAN</b>		97-400 Bełchatów ul. J. Kiepury 5
OBIEKT ADRES	ULICA L.W.MAY'A W TOMASZOWIE MAZOWIECKIM	
TREŚĆ	PROGI ZWALNIAJĄCE PŁYTOWE	
OPRACOWANIE WYKONAŁA:	mgr inż. M. Turska upr. Nr LOD/1199/POOD/09	
SKALA	DATA	NR RYS.
1 : 50 / 1 : 20 /	03.2020	

RZUT Z GÓRY SKALA 1 : 50



PRZEKRÓJ A-A SKALA 1 : 50

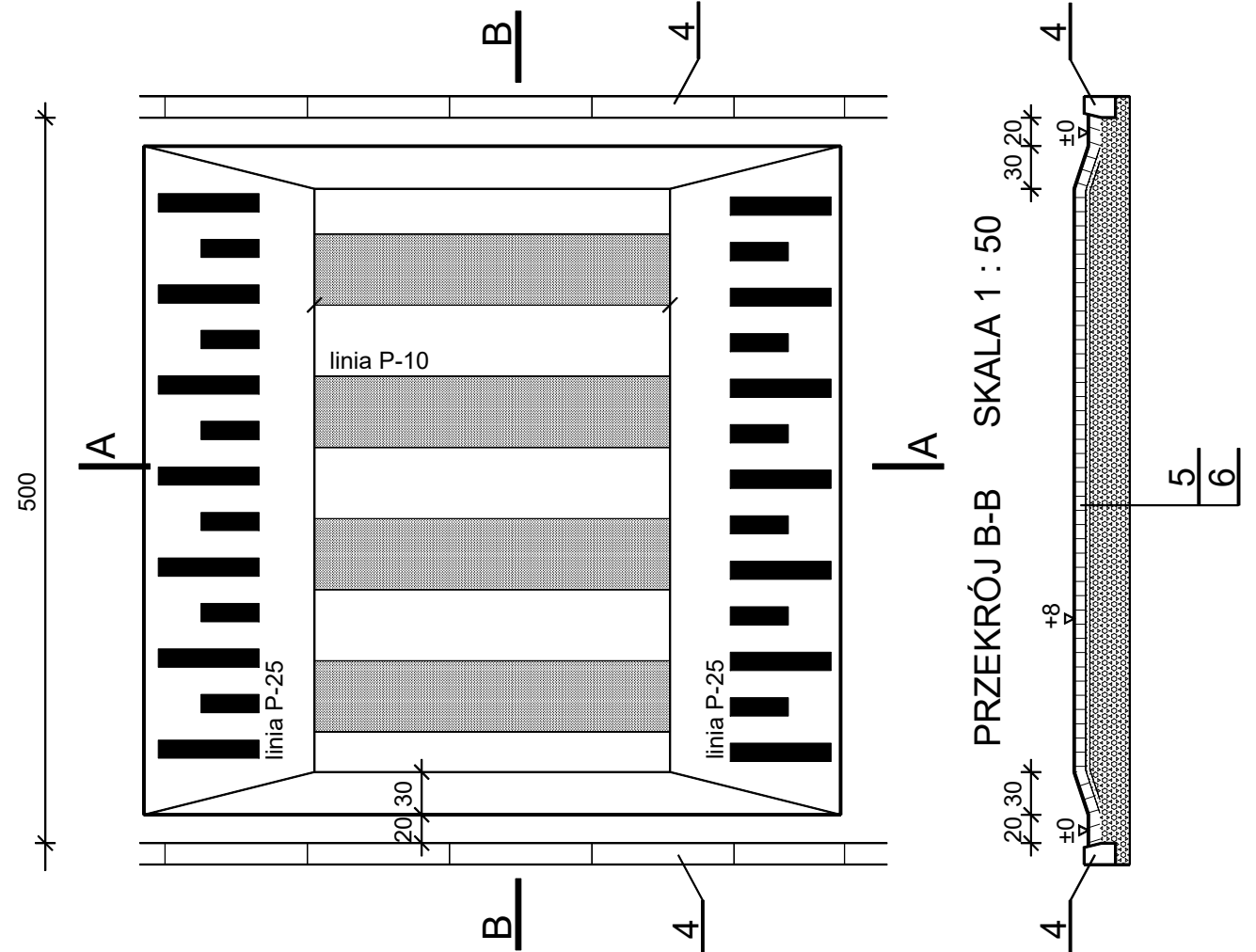


PRZEKRÓJ B-B SKALA 1 : 50

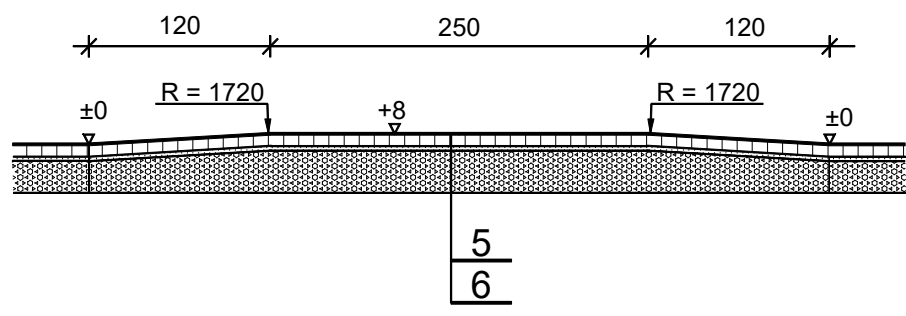
**OZNACZENIA**

- Nawierzchnia z wibroprasowanej kostki betonowej dwuteowej o grubości 8cm wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo - piaskowej gr. 3cm.
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stab. mech fr. 0/63mm gr. 20cm wg PN-EN 13242 - wykonanie wg PN-S-06102
- Betonowy krawężnik wibroprasowany typu "B" 12x25cm wg PN-EN-1340 na ławie betonowej z oporem - beton na ławę C12/15 (B15) wg PN-EN 206-1
- Betonowy krawężnik wibroprasowany 15x22cm wg PN-EN-1340 na ławie betonowej z oporem - beton na ławę C12/15 (B15) wg PN-EN 206-1
- Kostka granitowa cięta "paryska" 15x32x12cm wg PN-EN 1342 na podsypce cementowo - piaskowej gr. 3cm
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stab. mech. fr. 0/63mm gr.28cm wg PN-EN 13242 - wykonanie wg PN-S-06102
- Istniejąca konstrukcja z kruszywa 10-13 cm

RZUT Z GÓRY SKALA 1 : 50



PRZEKRÓJ A-A SKALA 1 : 50



PRZEKRÓJ B-B SKALA 1 : 50

