

<b><u>INWESTOR:</u></b> 	<b>BURMISTRZ MIASTA OSTRÓW MAZOWIECKA</b> ul. 3 Maja 66 07-300 Ostrów Mazowiecka
<b><u>JEDN. PROJEKTUJĄCA:</u></b> 	<b>MATPROJEKT Mateusz Jurczyk</b> ul. Łąkowa 12f 05-135 Komornica

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

<b>PRZEDMIOT INWESTYCJI</b>	Budowa odcinka ulicy Sielskiej w Ostrowi Mazowieckiej
<b>ADRES INWESTYCJI</b>	jednostka ewidencyjna: Ostrów Mazowiecka dz. nr ew. 934/2 ( <b>934/4</b> , 934/3), 934/1, 1072/4, 1150/13 ( <b>1150/16</b> , 1150/17), 1142, 1113/1 ( <b>1113/10</b> , 1113/9), 1113/4 ( <b>1113/12</b> , 1113/11), 1112/9 ( <b>1112/12</b> , 1112/13), 1172/3, 1112/1 ( <b>1112/11</b> , 1112/10) obr. 1 Ostrów Mazowiecka kategoria obiektu budowlanego: XXV

Imię i Nazwisko	Specjalność	Stanowisko	Nr uprawnień	Podpis
Mateusz Jurczyk	Drogowa	Projektant	MAZ/0410/PWOD/13	

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla budowy odcinka ulicy Sielskiej w Ostrowi Mazowieckiej. Projektowana organizacja ruchu zapewni bezpieczeństwo i płynność ruchu pieszo-rowerowego oraz drogowego.

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dnia 2 czerwca 2005 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.);
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach zał. do Dz. U. z 2003 r. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzeniem (Dz. U z 2003 r. Nr 177 poz. 1729 z dnia 14.10.2003 r.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170 poz. 1393);
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego.

## **3. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

Organizację ruchu ulicy Sielskiej projektowano uwzględniając budowę nowego skrzyżowania z ulicą Asnyka. W stanie istniejącym oznakowanie pionowe i poziome nie występuje. Ulicę Sielską oznakowano znakami pionowymi D-1, A-7 w rejonie skrzyżowania. Szczegółowe rozwiązanie przedstawia rys. 2.

## **4. WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH PIONOWYCH**

### **4.1 Technologia i montaż**

Na drogach lokalnych i gminnych stosuje się znaki należące do grupy małych (M). Na drogach wojewódzkich stosuje się znaki należące do grupy średnich (Ś). Znaki wykonane na podkładzie z blachy ocynkowanej o grubości 1,25mm zaginane pojedynczo lub podwójne krawędziowo, dodatkowo wzmacniane kątownikami usztywniającymi. Pokryte lakierem do powłok ocynkowanych o wysokiej odporności na warunki atmosferyczne. Odwrotna strona tarczy znaków powinna mieć barwę szarą. Lica znaków w wersji odblaskowej. Odblask II generacji wykonany z najwyższej jakości folii. Znaki zamontować na konstrukcjach wsporczych. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^0$  w kierunku jezdni.

### **4.2 Rodzaje i zestawienie znaków pionowych**

Znaki ostrzegawcze stosuje się w celu uprzedzenia o takich miejscach na drodze, w których kierujący powinni zachować szczególną ostrożność ze względu na występujące lub mogące występować w tych miejscach niebezpieczeństwo.

Znaki zakazu stanowią podstawową kategorię znaków, którymi są wyrażone ustalenia dotyczące organizacji ruchu. Za ich pomocą można między innymi zamknąć lub ograniczyć wjazd pojazdów lub zabronić wykonywania określonych manewrów.

Znaki nakazu stosuje się w celu wskazania:

- wymaganego sposobu jazdy na skrzyżowaniu lub innym miejscu gdzie występuje możliwość zmiany kierunku jazdy;
- obowiązku korzystania przez określonych uczestników ruchu z przeznaczonej dla nich drogi;
- obowiązującej na drodze minimalnej prędkości;

Znaki informacyjne mają na celu poinformowanie kierujących pojazdami o rodzaju drogi i sposobie korzystania oraz o obiektach znajdujących się przy drodze lub w jej pobliżu przeznaczonych dla użytkowników dróg.

Znaki uzupełniające stosuje się w celu podania uczestnikom ruchu dodatkowych informacji ułatwiających orientację w terenie., uprzedzających o zakazach lub niebezpieczeństwach występujących za skrzyżowaniem lub sposobu poruszania się po drodze.

## 5. WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH POZIOMYCH

Znakowanie poziome dróg ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa, usprawnienie ruchu pojazdów i ułatwienie korzystania z drogi. Umożliwiają one przekazywanie kierującym pojazdami informacji o przyjętym sposobie prowadzenia ruchu. Oznakowanie poziome ze względu na grubość użytego materiału dzieli się na: cienkowarstwowe (0,3mm – 0,8mm), grubowarstwowe (0,9mm – 3,5mm) i punktowe (element odblaskowy gr. 25mm). Znaki poziome mogą występować samodzielnie lub w powiązaniu ze znakami pionowymi.

Farba drogowa odblaskowa przeznaczona jest do wykonywania oznakowania poziomych na jezdniach, placach, parkingach i innych nawierzchniach drogowych i komunikacyjnych. Kolor malowania – biały.

## 6. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

- klasa drogi - **L**
- nawierzchnia jezdni – **nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej**
- szerokość jezdni – **6,0m**
- szerokość chodnika – **2,0m**
- szerokość pobocza – **1,0m**
- nawierzchnia chodnika – **kostka brukowa betonowa czerwona**
- nawierzchnia zjazdów – **kostka brukowa betonowa szara**
- kategoria ruchu – **KR1**
- prędkość projektowa – **30 km/h**
- projektowane linie rozgraniczające – **12,0m**

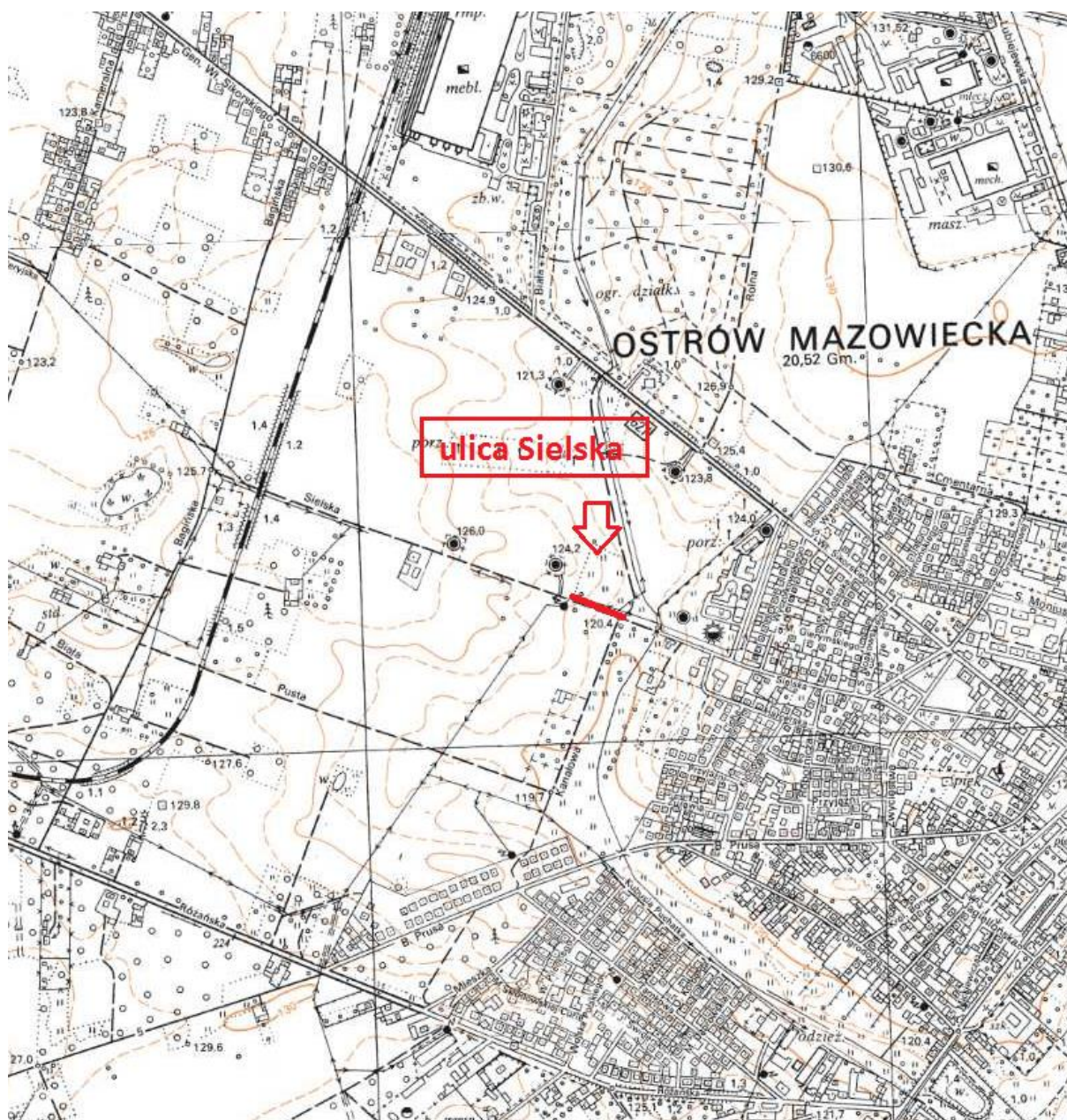
## 7. WNIOSKI

Na przedmiotowym odcinku zastosowano oznakowanie pionowe I generacji małe. Malowanie znaków poziomych należy wykonać w technologii cienkowarstwowej. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – II kwartał 2018r.

Opracował:  
mgr inż. Mateusz Jurczyk

## RYS. 1 PLAN ORIENTACYJNY

skala 1:10 000



pieczęć i podpis osoby  
opracowującej