

**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

INWESTOR:

**Burmistrz Miasta Mława  
ul. Stary Rynek 19,  
06-500 Mława**

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:

Jednostka: 141301\_1 Mława  
0010 Miasto Mława  
Działki: 2596, 2629, 2612, 2937, 2979, 2995, 2964/12, 2964/1, 2964/7,  
2964/15, 2964/15, 2964/17, 2964/18, 2964/19,

TEMAT:

**Przebudowa dróg gminnych ulicy Bolesława Prusa, Romualda Traugutta, Republiki  
Pińczowskiej oraz Romana Dmowskiego w miejscowości Mława**

Projektant:

***mgr inż. Tomasz Stolarczyk***  
uprawnienia budowlane Nr MAZ/0008/PWBD/24  
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi  
w specjalności inżynierskiej drogowej  
bez ograniczeń

## KARTA UZGODNIENÍ

INWESTOR:

**Burmistrz Miasta Mława**  
**ul. Stary Rynek 19,**  
**06-500 Mława**



JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:

Jednostka: 141301\_1 Mława  
0010 Miasto Mława  
Działki: 2596, 2629, 2612, 2937, 2979, 2995, 2964/12, 2964/1, 2964/7,  
2964/15, 2964/15, 2964/17, 2964/18, 2964/19,

TEMAT:

**Przebudowa dróg gminnych ulicy Bolesława Prusa, Romualda Traugutta, Republiki  
Pińczowskiej oraz Romana Dmowskiego w miejscowości Mława**

Organ uzgadniający	Opinia	Pieczczę i podpis	Uwagi

## SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA.....	4
PODSTAWA OPRACOWANIA. ....	4
CEL OPRACOWANIA.....	4
CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI .....	5
STAN ISTNIEJĄCY .....	5
OPIS ZAMIERZEŃ DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	6
.....	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>
TECHNOLOGIA I WYTYCZNE DO OZNAKOWANIA.....	9
CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	14

## CZĘŚĆ OPISOWA

### PODSTAWA OPRACOWANIA.

- zawarta umowa z Inwestorem,
- 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 (Dz. U. z 2021 r. poz.2066, wraz z załącznikami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. z 2021 r., poz. 450),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (dz. U. z 2022 poz. 1518)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U z 2022 r. poz. 2185);
- Wizja w terenie;
- Mapa zasadnicza w skali 1:1000.

### CEL OPRACOWANIA

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano w związku ze zmianą organizacji ruchu w ramach przebudowy ulicy: Bolesława Prusa (od km 0+000 do km 0+081,49 oraz odcinek od km 0+000 do km 0+105,83), Romualda Traugutta (odcinek od km 0+000 do km 0+169,32), ulicy Romana Dmowskiego (od km 0+000 do km 0+150,75) oraz ulica Republiki Pińczowskiej (odcinek od km 0+000 do km 0+149,86). w msc. Mława. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na w miejscowości Mława, gmina Mława, powiat mławski województwo mazowieckie.

## CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zmiana stałej organizacji ruchu zgodnie z częścią rysunkową.

## STAN ISTNIEJĄCY

Istniejące drogi gminne ulica Bolesława Prusa, Romualda Traugutta, Romana Dmowskiego oraz Republiki Pińczowskiej są drogami dwukierunkowymi o szerokości średnio 5,0 – 5,7 m ulica Bolesława Prusa, szerokości około 5,00 m ulica Romualda Traugutta oraz szerokości około 5,0 m ulica Romana Dmowskiego szerokości około 5,50 m, ulica Republiki Pińczowskiej szerokość około 5,50 m. Ulice głównie obsługują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Posiadają połączenie z ulicą Marii Skłodowskiej Curie, gen. Franciszka Krajowskiego, Antoniego „Torfa” Załęskiego oraz ulicą Wojska Polskiego.

Drogi przebiegają przez tereny zabudowane budynkami jednorodzinnymi, obecnie nawierzchnia jezdni wykonana jest z betonu asfaltowego, która znajduje się w złym stanie technicznym i podlega rozbiórce. Spadki poprzeczne jezdni są nieregularne powodujące zastoiska wody przez co nawierzchnia ulega szybszej degradacji. Obecnie odwodnienie odbywa się powierzchniowo na teren przyległy oraz do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Wzdłuż drogi występują istniejące ogrodzenia posesji, na terenie występują istniejące zjazdy zwykle do posesji prywatnych. Chodniki zlokalizowane są w istniejącym pasie drogowym po stronie lewej i prawej.

Droga znajduje się w terenie o zróżnicowanym pochyleniu, rzędne terenu istniejącego wahają się w przedziale od 149,31 – 150,68.

Parametry drogi istniejącej ulica Bolesława Prusa:

- Kategoria: Gminna;
- Klasa: D
- Nawierzchnia: bitumiczna,
- Szerokość jezdni: 5,0 m

Parametry drogi istniejącej ulica Romualda Traugutta:

- Kategoria: Gminna;
- Klasa: D
- Nawierzchnia: bitumiczna,
- Szerokość jezdni: 5,0 m

Parametry drogi istniejącej ulica Romana Dmowskiego

- Kategoria: Gminna;
- Klasa: D
- Nawierzchnia: bitumiczna,
- Szerokość jezdni: 5,50 m

Parametry drogi istniejącej ulica Republiki Pińczowskiej

- Kategoria: Gminna;
- Klasa: D
- Nawierzchnia: bitumiczna,
- Szerokość jezdni: 5,50 m

Istniejące uzbrojenie terenu:

- Sieć telekomunikacyjna;
- Sieć wodociągowa;
- Sieć elektroenergetyczna;
- Sieć elektroenergetyczna napowietrzna;
- Sieć gazowa;
- Sieć kanalizacji deszczowej
- Sieć kanalizacji sanitarnej;









Istniejące zagospodarowanie terenu:

- Ogrodzenia posesji;
- Słupy oświetleniowe;
- Bramy wjazdowe do posesji;
- Nawierzchnia jezdni z mieszanki asfaltowej;
- 



## OPIS ZAMIERZEŃ DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

W ramach niniejszej inwestycji wprowadza się zmianę stałej organizacji ruchu polegającą na wyznaczeniu nowych przejść dla pieszych wraz z uzupełnieniem oznakowania pionowego i poziomego.

### Zestawienie projektowanego oznakowania

	Ilość	Symbol	Nazwa oznakowania	Stan	Wielkość	TypFolii
	2	D-6	przejście dla pieszych	Proj.	Małe	II typ
	1	A-7	ustęp pierwszeństwa	Proj.	Średnie	II typ
	1	D-4a	droga bez przejazdu	Proj.	Małe	II typ
	2	D-1	droga z pierwszeństwem	Proj.	Mini	II typ
	2	D-6	przejście dla pieszych	Proj.	Małe	II typ
	1	A-7	ustęp pierwszeństwa	Proj.	Średnie	II typ
	1	D-4a	droga bez przejazdu	Proj.	Małe	II typ
	1	D-1	droga z pierwszeństwem	Proj.	Małe	

SYMBOL	Nazwa oznakowania	DŁUGOŚĆ	STAN	Powierzchnia_na_mb	Grubość	Biały
P-4	Linia podwójna ciągła	1.4	Proj.	0.24m2/mb	grubowarstwowe	0.33m2
P-4	Linia podwójna ciągła	1.7	Proj.	0.24m2/mb	grubowarstwowe	0.40m2
P-10	Przejście dla pieszych	5.5		0.5m2/mb*s	grubowarstwowe	12.00m2
P-10	Przejście dla pieszych	5.5		0.5m2/mb*s	grubowarstwowe	11.98m2
P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	7.3	Proj.	0.26m2/mb	grubowarstwowe	1.91m2
P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	7.2	Proj.	0.26m2/mb	grubowarstwowe	1.89m2
Suma						28.51m2

	Ilość	Symbol	Nazwa oznakowania	Stan	Wielkość	TypFolii
	6	D-6	przejście dla pieszych	Proj.	Małe	II typ
	2	D-4a	droga bez przejazdu	Proj.	Małe	II typ

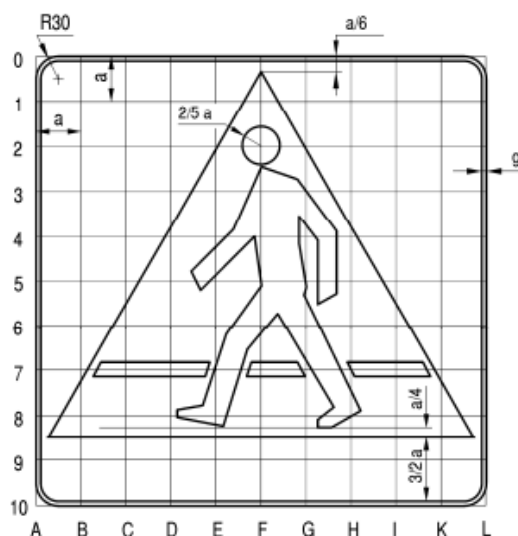
SYMBOL	Nazwa oznakowania	DŁUGOŚĆ	STAN	Powierzchnia_na_mb	Grubość	Biały
P-4	Linia podwójna ciągła	4.5	Proj.	0.24m <sup>2</sup> /mb	grubowarstwowe	1.09m <sup>2</sup>
P-4	Linia podwójna ciągła	4.8	Proj.	0.24m <sup>2</sup> /mb	grubowarstwowe	1.15m <sup>2</sup>
P-4	Linia podwójna ciągła	4.8	Proj.	0.24m <sup>2</sup> /mb	grubowarstwowe	1.16m <sup>2</sup>
P-10	Przejście dla pieszych	5.0		0.5m <sup>2</sup> /mb*s	grubowarstwowe	9.95m <sup>2</sup>
P-10	Przejście dla pieszych	5.0		0.5m <sup>2</sup> /mb*s	grubowarstwowe	10.08m <sup>2</sup>
P-10	Przejście dla pieszych	5.0		0.5m <sup>2</sup> /mb*s	grubowarstwowe	9.94m <sup>2</sup>
P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prosiokątów	6.9	Proj.	0.38m <sup>2</sup> /mb	grubowarstwowe	2.57m <sup>2</sup>
P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prosiokątów	5.0	Proj.	0.38m <sup>2</sup> /mb	grubowarstwowe	1.86m <sup>2</sup>
P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prosiokątów	5.8	Proj.	0.38m <sup>2</sup> /mb	grubowarstwowe	2.18m <sup>2</sup>
Suma						39.98m <sup>2</sup>



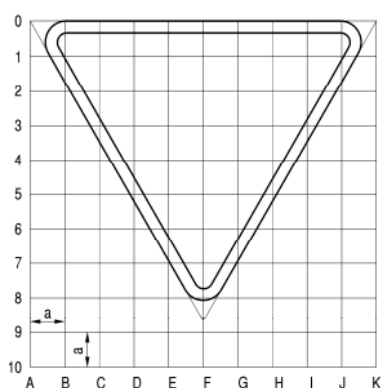
## TECHNOLOGIA I WYTYCZNE DO OZNAKOWANIA

### Oznakowanie pionowe

Znak D-6 „przejście dla pieszych” stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do przechodzenia pieszych w poprzek drogi. Powierzchnię przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10.



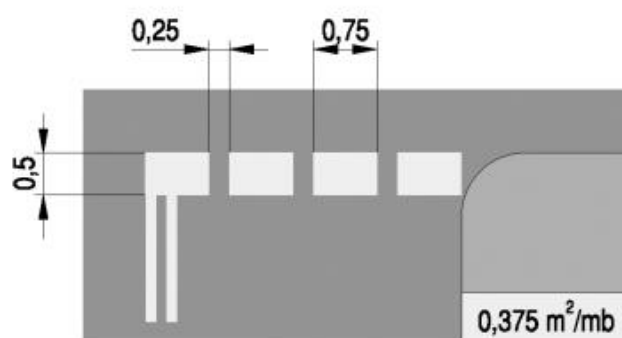
Znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” umieszcza się na drodze podporządkowanej przed skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem.



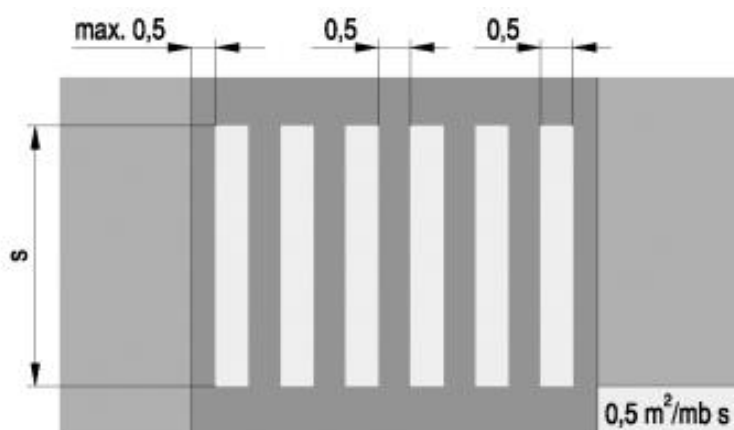
## Oznakowanie poziome

P-14 „Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”

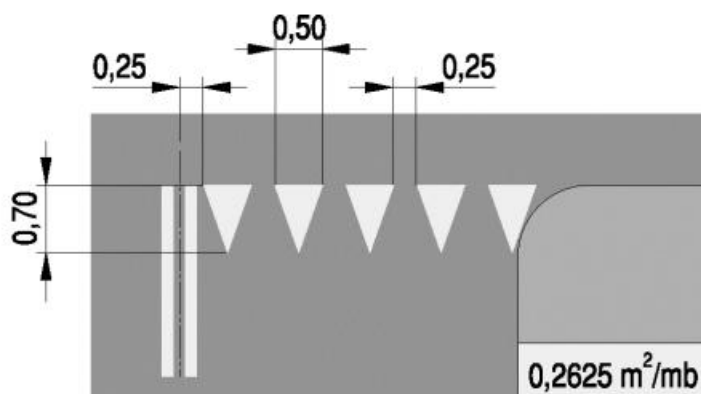
Stosuje się m.in. w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdu przed przejściami dla pieszych



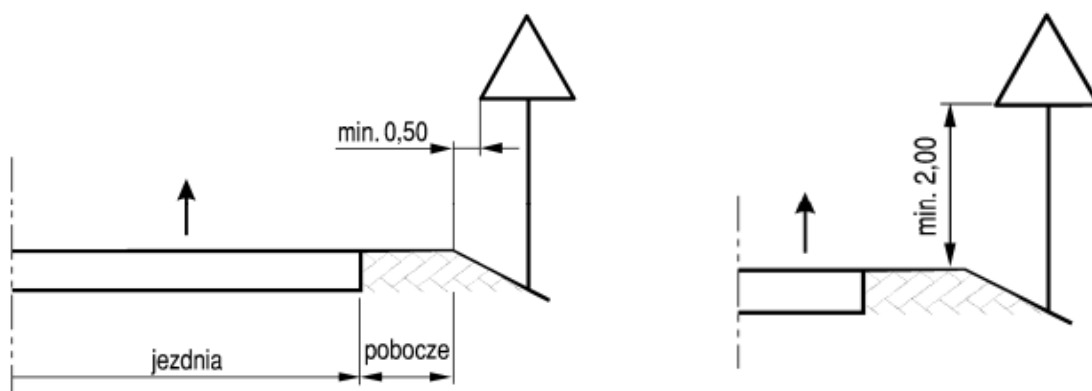
Znak P-10 „przejście dla pieszych” stosuje się w celu oznaczenia powierzchni jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego, przeznaczonej do poprzecznego ruchu pieszych. Powierzchnię przejścia wyznaczają linie, których długość stanowi szerokość przejścia.



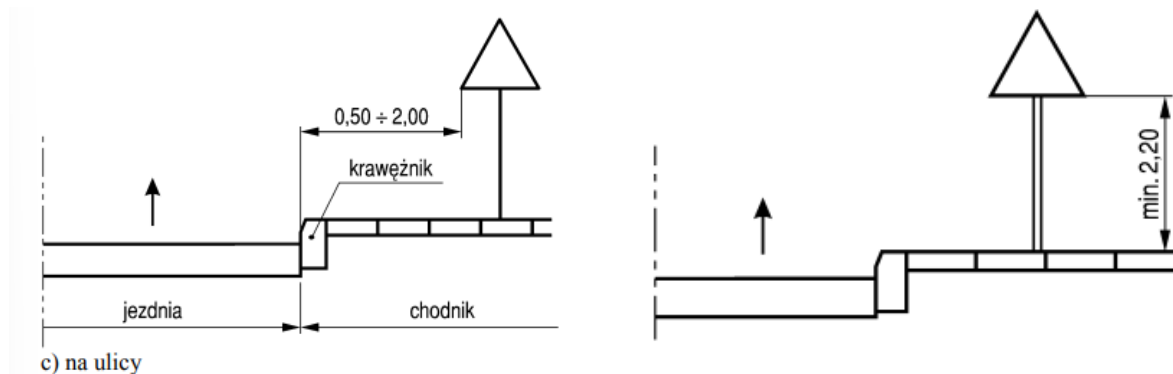
Znak P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” stosuje się, jeżeli zachodzi potrzeba wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów na wlocie drogi podporządkowanej, na której zastosowano znak pionowy A-7 „ustęp pierwszeństwa”.



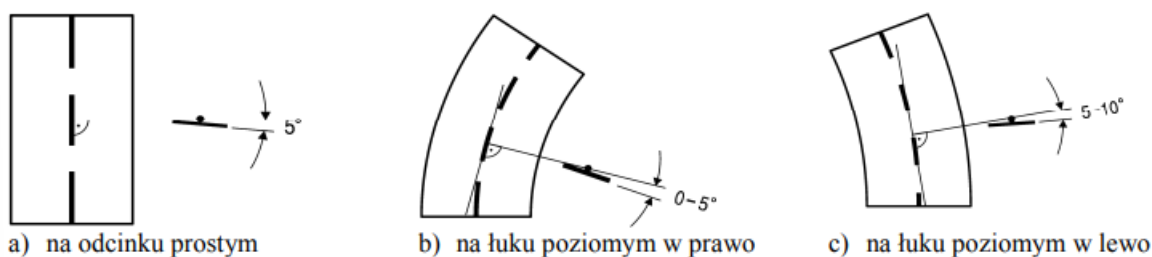
Wytyczne odnośnie ustawiania oznakowania pionowego



a) na drodze



### Odchylenie poziome tarczy znaku



### **UWAGI:**

- średnica słupków dla znaków 60 mm;
- znaki mocować do słupka za pomocą ocynkowanych obejm stalowych;
- wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, instrukcją producenta oraz szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP;
- wysokość umieszczania znaków nad krawędzią chodnika – 2,5 m, ścieżki rowerowej – 2,5 m, pobocza – 2,0 m;
- Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe, grubość układanej warstwy od 0,9 do 3,5 mm;
- Dobra widoczność w ciągu całej doby;

- Wysoki współczynnik odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu;
- Zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania;
- Odpowiednia szorstkość zbliżona do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone;
- Odpowiedni okres trwałości;
- Odporność na ścieranie i zabrudzenie;
- Szybka metoda aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne;
- wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, instrukcją producenta oraz szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP;
- Wszystkie materiały użyte do poziomego oznakowania dróg muszą posiadać aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

***Po zakończeniu całości inwestycji tj. 30 wrzesień 2027 rok.***

## CZĘŚĆ RYSUNKOWA