



Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

ul. Kruczkowskiego 3 00-380 Warszawa
tel. 628-31-73, tel. 621-11-48, fax. 629-71-96

www.mzdw.pl , e-mail dyrekcja@mzdw.pl

Warszawa, dnia 21 lipca 2009 r.

U-3/4428/ 662 /09/801

SLY PROJEKT
Biuro Projektowe
Ul. Warszawska 58C lok. 46
02-496 Warszawa

dot: opinii do projektu stałej organizacji ruchu związanego z rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 na odcinku od km 44+853 do km 84+085 na terenie gmin Wilga i Maciejowice.

W odpowiedzi na pismo L.dz.09/SLY/109 w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu związanego z rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 na odcinku od km 44+853 do km 84+085 na terenie gmin Wilga i Maciejowice Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie wydaje opinię jak poniżej:

1. Należy uzasadnić powszechne stosowanie ograniczenia prędkości do 70 km/h na drodze nr 801 w rejonach skrzyżowań. Wydaje się, że powinny one być wprowadzane jedynie w wyjątkowych przypadkach uzasadnionych wielkością ruchu i widocznością.
2. Należy stosować jednakowe zasady oznakowania skrzyżowań i przejść dla pieszych na całym odcinku drogi, przy czym najpierw należy wprowadzać oznakowanie ostrzegawcze zlokalizowane w odległości wynikającej z prędkości dopuszczalnej, a dopiero w następnej kolejności dodatkowe ograniczenia prędkości.
3. Na słupkach prowadzących należy uzupełnić numer drogi U-1f w hektometrze zerowym.
4. Należy uzupełnić oznakowanie wysp kanalizujących ruch, w tym oddzielających zatoki autobusowe od jezdni.
5. Należy podać rodzaj nawierzchni i kategorię dróg poprzecznych, a ich włączenia oznakowywać jak skrzyżowania jedynie w przypadku dróg publicznych o nawierzchni twardej (drogi niepubliczne o nawierzchni twardej należy oznakować jako drogi wewnętrzne).
6. Należy uzupełnić oznakowanie miejscowości.
7. Należy stosować jednostronne drogowskazy E-4 zlokalizowane w odległości 50 m od skrzyżowania.
8. Na wlotach podporządkowanych dróg o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h należy stosować znaki uprzedzające o podporządkowaniu A-7 z tabliczką T-1.
9. Przejść dla pieszych zlokalizowanych na skrzyżowaniach w obszarach zabudowanych nie należy oznakowywać znakami ostrzegawczymi A-16.
10. Znaki D-15 oraz powtarzające się znaki D-1 należy stosować wielkości mini, a tablice drogowskazowe na wlotach dróg niższych kategorii wielkości małe.
11. Przed przejściami dla pieszych zlokalizowanymi na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami należy uzupełnić linie P-14.

12. W rejonach wysp rozdzielających kierunki ruchu poza obszarami zabudowanymi należy stosować punktowe elementy odblaskowe, przy czym należy nanieść je na planie sytuacyjnym stosując symbolikę zgodną ze *Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych poziomych i warunkami ich umieszczenia na drogach*.
13. Dla oznakowania skrzyżowań w km 74+000 nie należy wprowadzać tabliczek T-6b.
14. W rejonach łuków poziomych należy dostosować oznakowanie poziome do minimalnej długości odcinka widoczności zależnej od prędkości dopuszczalnej, przy czym należy uwzględniać istniejącą widoczność w granicach pasa drogowego.
15. Oznakowanie segregacyjne na wlotach skrzyżowań należy dostosować do trajektorii ruchu pojazdów, w szczególności w zakresie lokalizacji linii P-4 i długości linii P-1e.
16. Na łukach poziomych oznakowanych znakami ostrzegawczymi należy uzupełnić tablice prowadzące.
17. Na planie sytuacyjnym należy nanieść istniejące znaki pionowe do pozostawienia lub przestawienia (w przypadku, gdy ich stan techniczny spełnia wymagania określone w *Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych pionowych i warunkach ich umieszczenia na drogach*), wymiany lub likwidacji.
18. Należy uporządkować oznakowanie ostrzegawcze o zwierzętach dzikich oraz oznakowanie informacyjne o obiektach zlokalizowanych przy drodze, w tym parkingach i stacjach paliw, przy czym należy zaznaczyć znaki, których ustawienie i utrzymanie nie należy do zarządu drogi nr 801 (dotyczy to również tablicy informującej o województwie lubelskim i oznakowania związanego z funkcjonowaniem skrzyżowania z drogą krajową nr 76).
19. Należy uzasadnić stosowanie na chodnikach od strony jezdni balustrad U-11a wprowadzanych jedynie, gdy powierzchnia, po której odbywa się ruch pieszy położona jest powyżej 0,5 m od poziomu terenu. W przypadku konieczności oddzielenia ruchu pieszego od ruchu kołowego w rejonach skrzyżowań i łuków należy każdorazowo sprawdzić wpływ lokalizacji urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na widoczność.
20. Na wlotach skrzyżowania z drogą do m. Wilga w km 51+800 w kształcie runda należy wprowadzić oznakowanie uprzedzające o podporządkowaniu A-7 z tabliczką T-1 zamiast znaków A-8, przy czym w przypadku istniejącego wcześniej pierwszeństwa nadanego znakiem D-1 należy zastosować również znak D-2.
21. Oznakowanie na odcinkach wielopasowych przed skrzyżowaniami należy dostosować do dopuszczalnych relacji.
22. Należy ograniczyć wyznaczanie przejść dla pieszych na wlotach dróg niższych kategorii do przypadków uzasadnionych wielkością ruchu pieszego.
23. W obszarach zabudowanych nie należy stosować linii ostrzegawczych dłuższych niż 50 m.
24. Nie należy stosować tabliczki T-4 do oznakowania czterech zakrętów.
25. Na tabliczkach T-2 należy podawać odległość z dokładnością do 0,5 km.
26. W przypadku funkcjonowania szkoły w m. Podłęż należy uzupełnić tabliczki T-27 na przejściach dla pieszych, a oznakowanie w tym rejonie wykonać w technologii grubowarstwowej.

Załącznik 1 egz. projektu

Otrzymuje do wiadomości:
Wydział Inwestycji

Zastępca Dyrektora
ds. Utrzymania Drog i Mostów
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

mgr inż. Zbigniew Ostrowski