

Inwestor:

**Powiat Stalowowski**  
**ul. Podleśna 15, 37 - 450 Stalowa Wola**

Organ zarządzający ruchem na drodze:

**Starosta Stalowowski**  
**37 – 450 Stalowa Wola, ul Podleśna 15**

Rodzaj opracowania:

**Projekt zmiany stałej organizacji ruchu drogi powiatowej  
nr 1015R Jamnica – Zbydniów  
w m. Kotowa Wola, Zbydniów**

Przedmiot opracowania:

**Wprowadzenie zmian w stałej organizacji ruchu w ciągu drogi powiatowej  
nr 1015R Jamnica – Zbydniów na odcinku od km 5+100 do km 6+500 w m.  
Kotowa Wola, Zbydniów.**

Opracowanie:

**mgr inż. Piotr Boroń**  
**ul. Podleśna 17/16**  
**37 – 450 Stalowa Wola**

maj 2020 r.

## KARTA UZGODNIENÍ

Opinie:

[illegible]

## *Zawartość opracowania*

### **Część opisowa:**

1. Podstawa opracowania.
2. Zakres opracowania.
3. Opis techniczny.

### **Część graficzna:**

1. Plan orientacyjny w skali 1 : 50 000 - rys. nr 1
2. Plan sytuacyjny w skali 1 : 500 – projektowana organizacja ruchu rys. nr 2.1 – 2.8.

## *Opis techniczny*

### **1. Podstawa opracowania:**

- Ustawa z dnia 20.06.1997 Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 późn. zm.).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Załącznik do Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r., z późn. zm.).
- Zlecenie inwestora.
- Wizja i pomiary w terenie.

### **2. Zakres opracowania.**

Opracowanie obejmuje projekt zmiany stałej organizacji ruchu odcinka drogi powiatowej Nr 1015R Jamnica – Zbydniów na odcinku od km 5+100 do km 6+500 w m. Kotowa Wola, Zbydniów. w związku z jej przebudową.

### **3. Opis techniczny.**

#### **3.1. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze oraz aktualny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

W stanie istniejącym na obszarze objętym opracowaniem funkcjonuje droga powiatowa o nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni 5,50 m, wyposażona w pobocza gruntowe, lokalnie rowy odwadniające, zjazdy do posesji. Stan techniczny drogi uznać należy za niezadowalający z uszkodzeniami w postaci spękań, zapadlin, wyboi, ograniczającymi przejeźdźność i komfort jazdy, co może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto droga nie jest wyposażona w elementy infrastruktury dla ruchu pieszego, tj. ciągi pieszce, co wpływa ujemnie na poziom bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego.

#### **3.2. Projektowane zakres przebudowy wraz ze zmianami stałej organizacji ruchu:**

Projektowane zagospodarowanie polegać będzie na:

- przebudowie istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie nowych warstw konstrukcyjnych z betonu asfaltowego,
- budowie ciągu pieszego wraz z przebudową istniejących zjazdów,
- przebudowie istniejących poboczy,
- przebudowie elementów odwodnienia (budowa odcinka rowu krytego, oczyszczenie z namułu i wyprofilowanie istniejących rowów przydrożnych, budowa przepustów pod zjazdami dla poprawy przepływu wód opadowych, budowa wpustów deszczowych, itp.)
- wykonaniu pozostałych robót towarzyszących.

Droga wg ewidencji zarządca funkcjonuje w klasie technicznej Z – zbiorcza.

Aktualne parametry drogi:

- kategoria obciążenia ruchem – KR 1
- konstrukcja nawierzchni jezdni – podatna,
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna,
- przekrój – jednojezdniowy, dwupasowy,
- szerokość nawierzchni jezdni – 5,50 m (2 x 2,75 m),
- pobocza – gruntowe, śr. 1,00 m,

- urządzenia odwadniające – rowy przydrożne

**Projektowane zmiany w stałej organizacji ruchu:**

- **Wykonanie oznakowania pionowego – znaki z grupy średnich, lica znaków z folii odblaskowej II generacji. Montaż na słupkach stalowych z rur ocynkowanych o średnicy 70 mm z wykonaniem i zasypaniem dołów i ubiciem warstwami (słupków 25 szt):**

Istniejące znaki do wymiany:

D-1 + T-6a w km 5+060 str P

D-1 + T-6a w km 5+057 str L

A-3 + T-2 „1 km” w km 5+096 str L

2 x U-3b w km 5+115 str L

B-20 wlot boczny skrzyż. w km 5+120 str L

D-1 + T-6a w km 5+168 str L

B-33 „40” w km 5+267 str P

D-1 + T-6a w km 5+282 str P

B-20 + T-6a na pierwszym wlocie bocznym skrzyż (asf) w km 5+343 str P

B-20 na drugim wlocie bocznym skrzyż (asf) w km 5+343 str P

B-21 na drugim wlocie bocznym skrzyż (asf) w km 5+343 str P

D-1 + T-6a w km 5+384 str L

B-33 „40” w km 5+416 str L

A-7 – wlot boczny skrzyż w km 6+052

E-4 – Kępie Zaleszańskie 3 w km 6+052 str P

D-1 + T-6a w km 6+397 str P

B-20 na wlocie bocznym skrzyż (asf) w km 6+455 str L

A-4 + T-2 „500 m” w km 6+500 str P

D-42 + D-43 w km 6+500 str L

E-17a Kotowa Wola + E-18A ~~Kotowa Wola~~ w km 6+500 str L

D-1 + T-6a w km 6+590 str L

Razem 34 szt.

Projektowane znaki:

D-6 – 2 szt. przejście dla pieszych w km 6+079

A-16 – 2 szt. przejście dla pieszych w km 6+079

D-1 – 2 szt, zamiast istn. A-6b, A-6c w km 5+930, 6+172

B-20 – wlot boczny do dr gm. skrzyż (asf) w km 5+343

A-7 – wlot boczny skrzyż w km 5+310,5 zamiast B-20

D-15 – przystanek na pierwszym wlocie skrzyż (asf) w km 5+343

**Razem 43 szt.**

- **Oznakowanie poziome jezdni materiałami grubowarstwowymi (masy chemoutwardzalne):**

- linie krawędziowe przerywane P-7c struktura regularna:

km; 5+135 – 5+285; 150 m x 0,12 m x 0,5 x 2 str = 18 m<sup>2</sup>

km; 5+285 – 5+380; 95 m x 0,12 m x 0,5 x 1 str (P) = 5,7 m<sup>2</sup>

Razem P-7c; 23,7 m<sup>2</sup>

- linia krawędziowe ciągłe P-7d struktura regularna (na zjazdach P-7c - 2/3):

Km; 5+100 – 5+135; 35 m x 0,12 m x 2 str = 8,4 m<sup>2</sup>

Km; 5+285 – 5+380; 95 m x 0,12 m x 1 str (L) = 11,4 m<sup>2</sup>

Km; 5+580 – 5+720; 140 m x 0,12 m x 2 str = 33,6 m<sup>2</sup>

Km; 6+020 – 6+100; 80 m x 0,12 m x 2 str = 19,2 m<sup>2</sup>

Km; 6+420 – 6+500; 80 m x 0,12 m x 2 str = 19,2 m<sup>2</sup>

Razem P-7d; 91,8 m<sup>2</sup>

- znak P-12;

wlot boczny skrzyż. w km 5+120 str L – 3 m

włot boczny skrzyż w km 6+455 str L – 6 m

włot boczny skrzyż w km 5+343 str P – 3 x 3 m

Razem P-12;  $18 \text{ m} \times 0,5 \text{ m}^2 / \text{m} = 9 \text{ m}^2$

- znak P-13;

włot boczny skrzyż w km 5+310,5, str P – 3 m

włot boczny skrzyż w km 6+052, str L – 10 m

Razem P-13;  $13 \text{ m} \times 0,2625 \text{ m}^2 / \text{m} = 3,41 \text{ m}^2$

- znak P-10; przejście dla pieszych w km 6+079;  $(5 \times 4 \text{ m} \times 0,5 \text{ m}) = 10 \text{ m}^2$

- znak P-14; przejście dla pieszych w km 6+079;  $3 \text{ m} + 3 \text{ m} = 12 \text{ m} \times 0,375 \text{ m}^2 / \text{m} = 4,5 \text{ m}^2$

- znak P-17; pierwszy włot skrzyż w km 5+343;  $30 \text{ m} \times 1,71 \text{ m}^2 / 15 \text{ m} \times 2 = 3,42 \text{ m}^2$

- znak P-4;

włoty boczne skrzyż w km 5+343 str P;  $2 \times 20 \text{ m} = 40 \text{ m} \times 0,24 \text{ m}^2 / \text{m} = 9,6 \text{ m}^2$

włot boczny skrzyż w km 6+052 str L;  $20 \text{ m} \times 0,24 \text{ m}^2 / \text{m} = 4,8 \text{ m}^2$

włot boczny skrzyż w km 6+455 str L;  $20 \text{ m} \times 0,24 \text{ m}^2 / \text{m} = 4,8 \text{ m}^2$

Razem P-4;  $19,2 \text{ m}^2$

- znak P-6; włot boczne skrzyż w km 5+343 str P;  $50 \text{ m} \times 0,08 \text{ m}^2 / \text{m} = 4 \text{ m}^2$

- znak P-21a; pow wyłączona pomiędzy przystankiem a pierwszym włotem bocznym skrzyż w km 5+343 str P;  $0,38 \text{ m}^2 / \text{m}^2 \times 10 = 3,8 \text{ m}^2$

- znak P-7b; obwiednia pow wyłączonej pomiędzy przystankiem a włotem pierwszym bocznym skrzyż w km 5+343 str P;  $25 \text{ m} \times 0,24 \text{ m} = 6 \text{ m}^2$

łącznie **178,83 m<sup>2</sup>**

### 3.3. Uwarunkowania formalno – prawne dot. projektowanych urządzeń:

Na drogach powiatowych stosuje się znaki z grupy średnie za wyjątkiem znaków A–7 i B–20, które powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu. Dla zapewnienia widoczności znaków z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe.

Typ folii odblaskowej użytej do wykonania lic znaków w zależności od lokalizacji znaku drogowego – wymagania minimalne dla dróg powiatowych:

- znaki obok jezdni – typ 1,
- znaki nad jezdnią – typ 2.

W przypadku znaków: A – 7, B – 2, B – 20, D – 6, D – 6a, D – 6b – typ 2.

Odwrotna strona tarczy znaku, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie tarczy znaku winny być umieszczone informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.

Lica znaków powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne w zakresie odblaskowości i barwy zgodnie z wymaganiami pkt. 1.3.1 - Załączników do Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r z późn. zm.

Pozostałe wymagania zgodnie z Załącznikami do Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r, z późn. zm.

**Termin wprowadzenia projektowanej zmiany organizacji ruchu do 31.12.2021 r.**

#### **UWAGI:**

Po wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu należy prowadzić analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w przypadku stwierdzenia zaistnienia zdarzeń drogowych przeprowadzić szczegółową analizę, oraz weryfikację zastosowanych urządzeń brd.

Zgodnie z Art. 62 ust. 1 p. 1) i 2) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) „Obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli:

1) okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego:

a) elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu,(...)

2) okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia”. Przeglądy te inny uwzględniać przegląd istniejącego oznakowania jego czytelności i kompletności.

**mgr inż. Piotr Boroń**