



**Pracownia Projektowa „Multiprojekt”**

**Grzegorz Furlepa**

**Radzięcín 39A; 23-440 Frampol**

**tel. 601 294 665**

**pwmultiprojekt@o2.pl**

---

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

### **INWESTYCJA:**

**Przebudowa drogi powiatowej nr  
1027R ulicy Klasztornej w Stalowej Woli**

**INWESTOR:** Powiat Stalowowski  
ul. Podleśna 15, 37-467 Stalowa Wola

**OPRACOWAŁ:** mgr inż. Grzegorz Furlepa

**DATA:** wrzesień 2015 r.

## Zawartość opracowania:

Karta uzgodnień .....	3
OPIS TECHNICZNY .....	4
1 Część ogólna. ....	4
1.1 Inwestor i zlecniodawca dokumentacji.....	4
1.2. Podstawa opracowania .....	4
1.3. Przedmiot opracowania .....	5
1.4. Cel opracowania .....	5
2 Część techniczna. ....	5
2.1 Stan istniejący. ....	5
2.2 Stan projektowany.....	6
2.3 Opis ruchu drogowego.....	7
2.4 Oznakowanie.....	8
2.4.1 Oznakowanie pionowe. ....	8
2.4.2 Oznakowanie poziome. ....	8
2.4.3. Sygnalizacja świetlna.....	8
2.4.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	10

## Część rysunkowa

- |    |                                     |                 |
|----|-------------------------------------|-----------------|
| 1. | Orientacja                          | skala 1: 10 000 |
| 2. | Plan sytuacyjny – stan projektowany | skala 1: 500    |

## Karta uzgodnień

### ORGANY OPINIUJĄCE

1. ....

2. ....

3. ....

### ORGAN UZGADNIAJĄCY

4. ....

## **OPIS TECHNICZNY**

Do projektu stałej organizacji „**Przebudowy drogi powiatowej nr 1027R ulicy Klasztornej w Stalowej Woli**”.

### **1 Część ogólna.**

#### **1.1 Inwestor i zlecniodawca dokumentacji.**

Inwestorem i zlecniodawcą dokumentacji jest:

**Powiat Stalowowolski**

**UL. Podleśna, 37-467 Stalowa Wola**

#### **1.2. Podstawa opracowania**

Podstawę do opracowania niniejszego projektu stanowią:

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1977 r. „Prawo o ruchu drogowym” ( Dz U. z 2012r. poz. 1137).
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych Dz. U. z 2015r. Poz. 460).
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. RP Nr 170 Poz. 1393), ze zm.;
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem ( Dz. U. Nr 177 z dnia 14 października 2003 r. poz. 1729) ze zm.
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. RP Nr 43 Poz 430 z dnia 14 maja 1999r.) ze zm.
6. 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. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003, poz. 2181) ze zm.

### **1.3. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt oznakowania drogowego na drodze miejskiej – ulicy Klasztornej.

### **1.4. Cel opracowania**

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej obejmującej ulicę Klasztorną, w stosunku do stanu projektowanego.

Niniejsze opracowanie ma na celu wprowadzenie oznakowania drogowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Niniejsza dokumentacja stanowi integralną całość z projektem branży drogowej.

## **2 Część techniczna.**

### **2.1 Stan istniejący.**

#### ul. Klasztorna

Droga powiatowa, kl. „Z”, prędkość projektowa 50 km/h, szerokość jezdni 7 m.

Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną i obustronne chodniki o nawierzchni z kostki betonowej oddzielone od jezdni pasem zieleni na długości do końca parkingu po prawej stronie ulicy. Na odcinku od parkingu do ul. Piaskowej ulica posiada chodnik jednostronny zlokalizowany po lewej stronie ulicy. Na pozostałym odcinku ( do torów kolejowych) ulica posiada pobocza gruntowe.

Przekrój – uliczny/ półuliczny /szlakowy.

Na odcinku objętym opracowaniem nawierzchnia posiada liczne ubytki, zapadnięcia i skoleinowania- wymagany jest remont nawierzchni jezdni.

### **2.2 Stan projektowany.**

Zadaniem niniejszego opracowania jest poprawienie warunków techniczno-użytkowych drogi oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowników.

Podniesienie poziomu bezpieczeństwa realizowane będzie poprzez wykonanie ścieżki rowerowej i chodników.

Ścieżka rowerowa usytuowana jest po obu stronach ulicy do skrzyżowania z ulicą Traugutta- jako odcinki jednokierunkowe, na pozostałym odcinku ścieżka

rowerowa zlokalizowana jest tylko po lewej stronie ulicy bezpośrednio przy ulicy- jako odcinek dwukierunkowy.

Na odcinku od ronda do skrzyżowania z ul. Piaskową planuje się wykonanie obustronnych chodników, na dalszym odcinku tylko po str. lewej.

Przewiduje się zlikwidowanie problemu zamulania jezdni błotem z poboczy poprzez wykonanie opaski.

Wzrost poziomu bezpieczeństwa będzie realizowany poprzez:

- 1) organizację ruchu (*wg. projektu organizacji ruchu*) w terenie objętym opracowaniem i obszarze przyległym na który oddziałuje zakres opracowania
- 2) techniczne środki wymuszania zmniejszenia prędkości – azyl na przejściu dla pieszych, miejscowo zwężone pasy ruchu, mniejsze ( w tym nie standardowe) promienie łuków na szczególnie niebezpiecznych skrzyżowaniach.

Projektuje się nowe oznakowanie drogowe w ulicy. Wprowadza się ograniczenia prędkości, oraz znaki ostrzegawcze, wprowadza się oznakowanie skrzyżowań, przejść dla pieszych, pasów rowerowych oraz dróg z pierwszeństwem przejazdu. Przy skarpie wprowadza się balustrady stalowe zabezpieczające ruch pieszych i rowerzystów.

### **2.3. Opis ruchu drogowego**

Ruch pojazdów samochodowych dość duży, ruch ciągników rolniczych nie występuje, ruch samochodów ciężarowych stosunkowo niewielki do średniego, ruch autobusów niewielki, ruch pieszych średni, ruch rowerzystów umiarkowany.

### **2.4 Oznakowanie.**

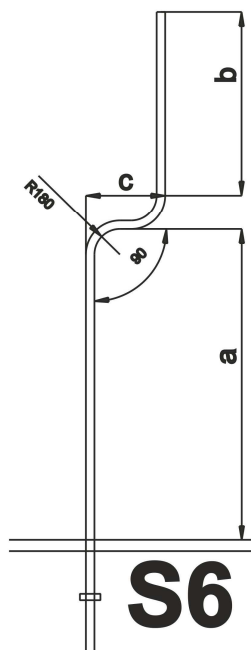
#### **2.4.1 Oznakowanie pionowe.**

Znaki zaprojektowano jako znaki średnie. Tarcze znaków rozmieszczono na stalowych słupkach ocynkowanych o średnicy wewn. 50 mm. Tarcze znaków należy usytuować poza skrajnią drogową tzn. min. 0,5 m od krawędzi jezdni. Spód tarczy znaków należy umieścić na wysokości 2 m nad powierzchnią terenu. Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy stalowej, a ich lica pokryte folią odblaskową typu II. *Rozmieszczenie oznakowania pionowego przedstawiono na rysunkach.*

**Zestawienie znaków projektowanych**

<b>Lp.</b>	<b>Nazwa</b>	<b>Symbol</b>	<b>Ilość szt.</b>
1.	Przejście dla pieszych	D-6	8
2.	Droga dla pieszych i rowerów	C-13/16	8
3	Koniec droga dla rowerów	C-13a	2
4	Przejazd kolejowy z zaporami	A-9	2
5.	Tabliczka ostrzegawcza	U-6a	2
6.	Stop	B-20	3
7.	Nakaz jazdy po prawej stronie znaku	C-9	3
8.	Ustąp pierwszeństwa przejazdu	A-7	2
9.	Słupki wskaźnikowe	G-1a, G-1b, G-1c, G-1d, G-1e, G-1f	6
10.	Skrzyżowanie o ruchu okrężnym	C-12	1
11.	Zakaz wjazdu	B-2	1
12.		T-2	1
13.	Ograniczenie prędkości do 40 km/h	B-33	1
14.	Przejazd dla rowerów i przejście dla pieszych	D-6b	4
15.	Zakaz zatrzymania i postoju	B-36	1
16.	Zakaz wjazdu pojazdów o nacisku osi większym niż 5t	B-19	1
17.	Droga z pierwszeństwem przejazdu	D-1	4

***Znaki należy mocować na słupkach o śr. 60,3mm. Znaki lokalizowane przy jezdni mocować na słupkach giętych typu S-6, pozostałe na słupkach prostych.***



Rys. 1. Słupek typu S-6.

#### **UWAGA!!!**

**Przy przejeździe kolejowym należy wymienić szlaban, na szlaban z dłuższym ramieniem.**

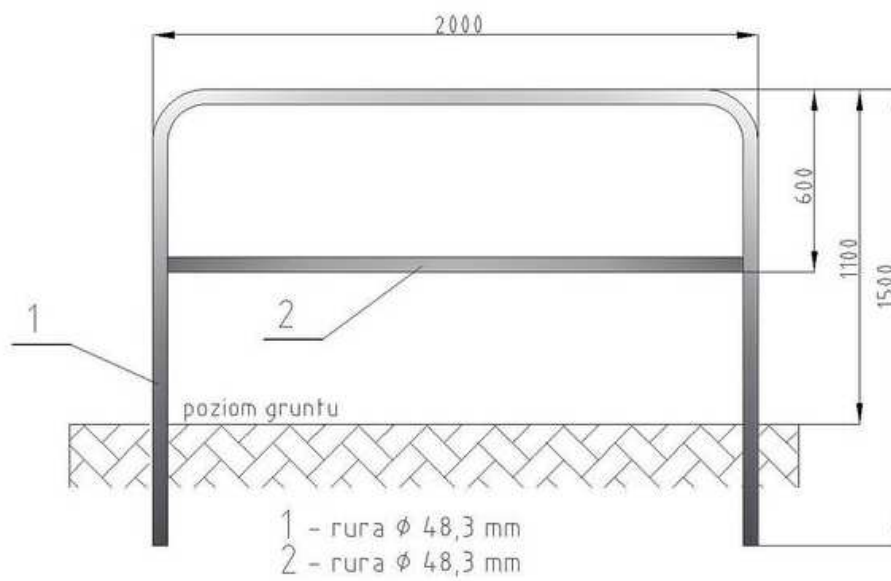
#### **2.4.2 Oznakowanie poziome.**

Planuje się oznakowanie terenu znakami poziomymi P-1e, P-1d, P-12, P-13, P-14, P-6. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe, chemoutwardzalne, strukturalne, struktura regularna. Materiały stosowane do wykonania oznakowania poziomego powinny charakteryzować się dobrą widocznością, dobrą przyczepnością do podłoża oraz dużą odpornością na ścieranie. Rozmieszczenie oznakowania poziomego przedstawiono na rysunkach.

#### **2.4.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

1. Planuje się montaż prefabrykowanych azyli przy przejściu dla pieszych z przejazdem dla rowerzystów o wym. 160x160cm – 2 szt.
2. Planuje się wykonanie balustrad typu trzepak U-12a o wys. 120 cm z rur stalowych, malowanych na grafitowym, jako zabezpieczenie pieszych- jak na rys. 1. Długość barier l=78m.



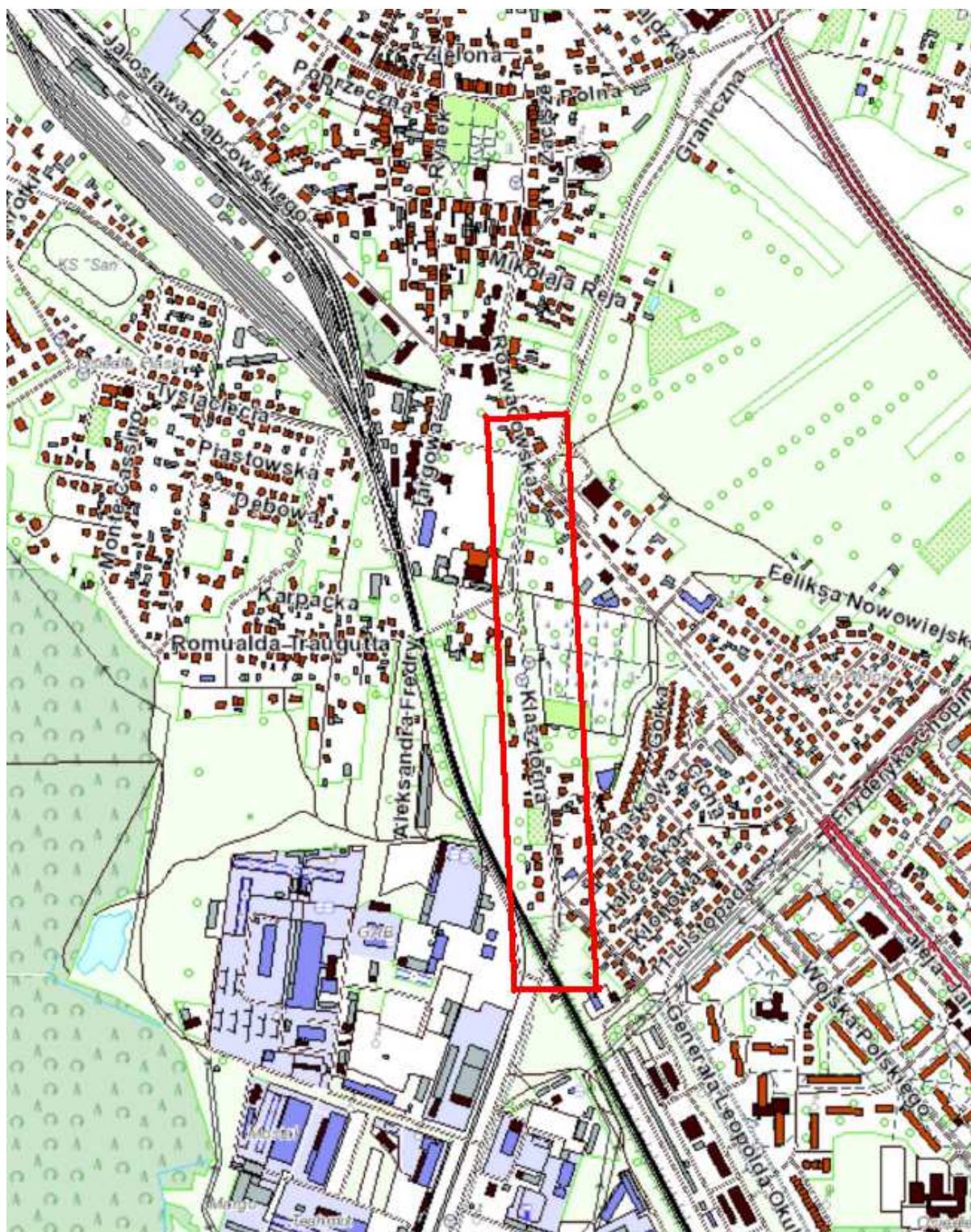


Rys. 2. Balustrada U-12a

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: I II/III kw. 2016.

# Orientacja

skala 1: 10 000



źródło: [www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl)