

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU			
„Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 855 na odcinku Zdziechowice - Zaklików polegająca na budowie drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych w miejscowości Zdziechowice, Zaklików”			
ZARZĄDCA DROGI 	PODKARPACKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W RZESZOWIE ul. T. Boya Żeleńskiego 19a 35-105 Rzeszów		
INWESTOR 	GMINA ZAKLIKÓW ul. Zachodnia 15 37-470 Zaklików		
NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWEJ:	Sw.Projekt Sławomir Wiącek 37-450 Stalowa Wola, 11 Listopada 1 lok. 25		
Sporządził	Imię i nazwisko	Numer uprawnień	Podpis
Projektant branży drogowej	mgr inż. Zbigniew Lach	PDK /0131/PWOD/11	
NISKO SIERPIEŃ, 2025			

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
w ramach zadania:

„Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 855 na odcinku Zdziechowice - Zaklików polegająca na budowie drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych w miejscowości Zdziechowice, Zaklików”

Opinie:

L.p.	Jednostka opiniująca	Treść opinii
1.	Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie	
2.	Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	

Zatwierdzenie:

**MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA
PODKARPACKIEGO**

SPIS TREŚCI – Projekt stałej organizacji ruchu		
OPIS TECHNICZNY	str.	4-11
1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	str.	4-5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	str.	5
3. CHARAKTER DROGI I RUCH NA DRODZE	str.	6-7
4. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU	str.	7
5. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	str.	7-9
6. ZAPEWNIENIE DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB ZE SZCZEGÓLNYMI POTRZEBAMI	str.	9
7. WNIOSKI I ZALECENIA	str.	10-11
8. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	str.	11
SPIS RYSUNKÓW – Projekt stałej organizacji ruchu		
R. 1.1 Plan Orientacyjny	– skala 1:25 000	
R. 2.1 Istniejące oraz projektowane oznakowanie drogi	– skala 1: 500	
R. 2.2 Istniejące oraz projektowane oznakowanie drogi	– skala 1: 500	
R. 2.3 Istniejące oraz projektowane oznakowanie drogi	– skala 1: 500	

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie projektu stałej organizacji ruchu w związku z rozbudową drogi wojewódzkiej polegającej na budowie ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych w m. Zdziechowice, Zaklików na drodze wojewódzkiej nr 855. Zakres robót budowlanych w ramach zadania obejmuje odcinek drogi wojewódzkiej od km 14+698 do km 15+784.

Zakres opracowania niniejszego PSOR zaplanowany jest w następującym kilometrażu drogi wojewódzkiej:

- km 14+698 do km 15+979.

Droga, dla której projektuje się stałą organizację ruchu biegnie do km 14+770 w obszarze zabudowanym od km 14+770 do końca opracowania w obszarze niezabudowanym, na całości odcinka występuje pojedyncza zabudowa mieszkalna, usługowa występują łąki pastwiska, nieużytki. Na początku opracowania zlokalizowana zatoka autobusowa po stronie prawej. W ciągu opracowania występują liczne zjazdy zwykłe do posesji.

W ramach inwestycji projektuje się:

- przygotowania terenu pod inwestycję,
- wykonanie podbudów projektowanych odcinków dróg dla pieszych i drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych,
- przebudowę peronu przystankowego wraz z przestawieniem wiaty przystankowej,
- wykonanie warstwy nawierzchni drogi dla pieszych oraz drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych,
- wykonanie muru oporowego,
- wykonanie opaski gruntowej za projektowaną drogą dla pieszych, drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych,
- wykonanie urządzeń wodnych – przebudowa rowów otwartych, wykonanie wylotów elementów kanalizacji wraz z ich umocnieniem,
- odcinkową likwidację rowów,
- wykonanie elementów kanalizacji deszczowej – kanału kanalizacji deszczowej oraz studzienek ściekowych,
- wykonanie oświetlenia przejść dla pieszych oraz przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów,
- montaż oznakowania pionowego,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (UBRD),
- kanału technologicznego.

W ramach zadania wykonane zostaną następujące elementy infrastruktury:

- drogi dla pieszych (przebudowa),
- drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych,
- peron przystankowy (przesunięcie),
- wiata przystankowa (zmiana lokalizacji),

- mur oporowy,
- zjazdy (w ciągu projektowanej infrastruktury dla pieszych i rowerów – zaniżenie krawężników i nawierzchni z kostki brukowej, zjazdy z masy bitumicznej),
- opaska gruntowa za drogą dla pieszych, drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych,
- oznakowanie pionowe i poziome drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych,
- rów kryty,
- kanał kanalizacji deszczowej,
- oświetlenie przejść dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów zasilanych OZE (hybrydowe – panele fotowoltaiczne oraz turbina wiatrowa),
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – bariery,
- kanał technologiczny.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania niniejszego projektu zmiany stałej organizacji ruchu (PSOR) stanowi:

- Umowa z Inwestorem
- wizja lokalna w miejscu inwestycji,
- właściwe akty prawne, wymienione poniżej.
- Podstawowe akty normatywne wykorzystane do opracowania dokumentacji:
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach, oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (t.j. Dz. U. 2017, poz. 784),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 2310 z późn. zm.),
- 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 umieszczenia na drogach (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1518 z późn. zm.).
- szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1 - 4 do rozporządzenia 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 (załączniki do Dz. U. 2019, poz. 2311 z późn. zm.).
- Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu:
 - WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych,
 - WR-D-41-4 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI OBJĘTEJ OPRACOWANIEM I RUCH NA DRODZE

Obszar objęty niniejszym projektem zlokalizowany jest w miejscowości Zdziechowice, Zaklików w pasie drogi wojewódzkiej Nr 855 OLBIECIN - ZAKLIKÓW - STAŁOWA WOLA.

Przedmiotowy teren odcinka drogi wojewódzkiej oraz działek objętych opracowaniem położony jest w północnej części województwa podkarpackiego, powiat stalowowolski, gmina Zaklików miejscowości Zaklików i Zdziechowice. Przedsięwzięcie w głównej mierze obejmuje przebudowę dróg dla pieszych oraz budowę drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych o szer. 2,50 m, zakres inwestycji zawiera się w km od 14+698 do km 15+784 w stanie istniejącym teren przewidzianym pod inwestycje to działki w istniejącym zagospodarowaniu stanowiące pobocze drogi wojewódzkiej, rowy, drogi dla pieszych o nawierzchni z kostki brukowej tereny zielone przylegające do korpusu drogi.

Jezdnia drogi wojewódzkiej Nr 855 OLBIECIN - ZAKLIKÓW - STAŁOWA WOLA w zakresie inwestycji o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6,20 m – 6,30 m. Klasa drogi wojewódzkiej G. Pobocza utwardzone z kruszywa o szerokości 0-75 m – 1,00 m. W ciągu odcinka drogi objętego przebudową po stronie wykonywanej drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych występują rowy otwarte w przedmiocie, których projektuje się przebudowę ich przekroju z otwartego na zamknięty.

Zakres projektu znajduje się obecnie w obszarze zabudowanym i niezabudowanym. Obowiązująca prędkość to 50 km/h i 90 km/h.

Droga wojewódzka klasy G.

- Charakterystyka ruchu:**

Ruch o charakterze tranzytowym oraz lokalno–gospodarczym. Natężenie ruchu zwiększające się w godzinach porannych 6 – 8 oraz 14- 16, co związane jest z dojazdem oraz powrotem mieszkańców z miejsc pracy.

W analizach ruchowych wykorzystano wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2020/21. W poniższej tabeli przedstawiono dane ruchowe dla drogi wojewódzkiej nr 855.

Nr drogi wojewódzkiej	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	SDRR Pojazdy silnikowe ogółem
	Pocz.	Końc.			poj./dobę
855	10+964	17+171	6,207	GR. WOJ. – ZAKLIKÓW /DW857/	4733

Motoc.	Sam. osob. mikrobusey	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			bez przycz.	z przycz.		
70	3934	430	63	211	11	14

Na podstawie wykonanej analizy ruchu wynika, iż średniodobowy ruch pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 855 wynosi 4733 pojazdów na dobę. Dominującą grupą pojazdów poruszających się po przedmiotowym odcinku drogi są pojazdy osobowe, które stanowią 83% ogółu. Na podstawie analizy można stwierdzić, iż warunki ruchu na przedmiotowym

odcinku drogi wojewódzkiej nr 855 są umiarkowanie niekorzystne z uwagi na występujące duże natężenie ruchu.

4. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

W stanie istniejącym w rejonie objętym opracowaniem występuje oznakowanie pionowe i poziome, UBRD przedstawione na rysunkach załączonych w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Rozwiązania projektowe stałej organizacji ruchu przedstawione w części rysunkowej niniejszego opracowania mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu, w tym także niechronionych uczestników ruchu drogowego. Istniejące oznakowanie pionowe jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Zakres projektowanej stałej organizacji ruchu przedstawiony poniżej sprowadza się do uzupełnienia istniejącego oznakowania pionowego celem zachowania spójności istniejącej organizacji ruchu oraz dostosowania do obowiązujących przepisów prawa. Ponadto projektuje się uzupełnienie oznakowania pionowego o znaki poziome. Projektuje się oznakowanie m.in. wybudowanej drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych, wprowadzenia ograniczenia prędkości, montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Szczegółne rozwiązania oraz zmiany projektowe przedstawiono poniżej:

- Celem oznakowania drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych zaprojektowano oznakowanie pionowe wyrażone znakami C-13 z tabliczką „Dopuszczony ruch pieszych” i C-13a – określenie początku i końca drogi dla rowerów z dopuszczeniem ruchu pieszych w km 14+754. W związku z dowiązaniem do istniejącej infrastruktury pieszorowerowej znak C-13 z tabliczką „Dopuszczony ruch pieszych” zostanie umieszczony na istniejącej konstrukcji znaku C-13/16 w miejscu likwidowanego znaku C-13a/16a w km 15+783. Za projektowanym przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerzystów w km 15+743 projektuje się na odwrócie projektowanych znaków D-6b również umieszczenie znaków C-13 z tabliczkami „Dopuszczony ruch pieszych” w km 15+746 (str. lewa) oraz w km 15+140 (str. prawa). Uzupełnieniem oznakowania pionowego będzie projektowane oznakowanie poziome – znaki P-23 „rower” oraz P-26 „piesi” malowane w odległości co 50 m naprzemiennie w każdym kierunku.
- Zmianie lokalizacji ulega znak C-13/16 zlokalizowany w km 14+704 po str. lewej, przenosi się w km 14+693 str. lewa, oznakowanie poziome zlokalizowane na początku istniejącej drogi dla pieszych i rowerów P-23/26 w związku z lokalizacją przejścia dla pieszych likwiduje się, a projektuje się znaki P-23/26 zgodnie z częścią rysunkową,
- W km 14+701 zaprojektowano przejście dla pieszych wyrażone znakami: poziomymi P-10, przed dojazdami znaki P-14 oraz pionowymi umieszczonymi na wysięgnikach: D-6 km 14+698 str. prawa, 14+703 str. lewa. Na konstrukcji obok znaku D-6 zostanie umieszczony przeniesiony z km 14+704 znak C-13/16 a na jego odwrócie również z km 14+704 przenosi się

znak C-13a/16a; Znaki D-6 projektuje się na fluoroscencyjnym tle, celem podniesienia bezpieczeństwa znaki D-6 projektuje się obustronnie dla kierunków jazdy po stronie lewej i prawej.

- W km 15+743 zaprojektowano przejście dla pieszych łącznie z przejazdem dla rowerzystów P-10/11, powierzchnia przejazdu dla rowerzystów zostanie wymalowana na czerwono, przed dojazdem od strony Zdziechowic projektuje się linię P-14 uzupełnieniem znaków poziomych będą znaki pionowe D-6b zlokalizowane w km 15+740 str. prawa i 15+746 str. lewa. Znaki D-6b projektuje się na fluoroscencyjnym tle, celem podniesienia bezpieczeństwa znaki D-6b projektuje się obustronnie dla kierunków jazdy po stronie lewej i prawej.
- W związku z przeniesieniem wiaty przystankowej ulega przeniesieniu znak D-15 „Przystanek autobusowy” z km 14+732 do km 14+735 wraz ze zmianą konstrukcji ze słupka na wysięgnik.
- Zlokalizowany w km 14+770 na zwykłym słupku znak D-43 „koniec obszaru zabudowanego” przenosi się za projektowaną drogę dla rowerów w tym samym przekroju z zastosowaniem wysięgnika.
- Zgodnie z **Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518) zgodnie z §26 ust. 3** *„W strefie bez przeszkód nie projektuje się drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, a także innych części drogi, obiektów i urządzeń, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla użytkowników drogi”*, **strefa bez przeszkód - obszar przylegający do jezdni, którego ukształtowanie i zagospodarowanie ograniczają negatywne skutki wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni**; ponadto zgodnie z Wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów pkt. 4.(4) Na drodze klasy G, Z, L lub D, na której prędkość dopuszczalna wynosi: a) więcej niż 50 km/h – trasa dla rowerów powinna przebiegać poza jezdnią główną, stąd też ze względu na brak możliwości zachowania strefy wolnej od przeszkód, oraz obowiązującą prędkość 90 km/h, na odcinku gdzie projektuje się budowę drogi dla rowerów z dopuszczonym ruchem pieszych projektuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości wyrażone znakami B-33 „50 km/h”. Stąd też w km 14+790 projektuje się umieszczenie znaku B-33 „50 km/h”, (strona prawa). Dla jadących od strony m. Zaklików projektuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości wyrażonego znakiem B-33 „50 km” w km 15+832 pod przenoszonym znakiem A-1, znak B-33 powtarza się za skrzyżowaniem, w km 15+726, celem uniknięcia stopniowania prędkości na krótkim odcinku projektuje się zlikwidowanie znaku B-34 „70 km/h” zlokalizowanego w km 15+979;
- W związku z wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 50 km/h konieczna jest zmiana usytuowania znaków ostrzegawczych, które dla tej prędkości powinny być umiejscowione w odległości 50-100 m od miejsc niebezpiecznych:

- znak A-2 przenosi się z km 14+826 za projektowaną drogę dla pieszych w km 14+865 z zastosowaniem wysięgnika – strona prawa;
- znak A-2 przenosi się z km 15+268 za projektowaną drogę dla pieszych w km 15+474 z zastosowaniem wysięgnika – strona prawa;
- znak A-1 przenosi się z km 15+263 w km 15+116 – strona lewa;
- znak A-6b przenosi się z km 15+517 za projektowaną drogę dla pieszych w km 15+702 z zastosowaniem wysięgnika – strona prawa;
- znak A-1 przenosi się z km 15+832 w km 15+676 – strona lewa;
- **Znaki wyrażające koniec i początek miejscowości:**
 - ulega zmianie lokalizacja znaków wyrażających koniec miejscowości E-18a „Zdziechowice” z km 15+351 za drogę dla rowerów w tym samym przekroju z zastosowaniem wysięgnika, nad tym znakiem zostanie umieszczony znak E-17a „Zaklików” – strona prawa przeniesiony z km 15+385;
 - po stronie lewej pod istniejący znak E-17a w km 15+351 przenosi się z km 15+385 znak E-18a „Zaklików”,
- Zlokalizowany znak A-18b na fluoroscencyjnym tle w km 14+907 projektuje się przenieść za planowaną drogę dla rowerów w tym samym kilometrze wraz zmianą konstrukcji wsporczej;
- W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego projektuje się zmianę lokalizacji słupków prowadzących U-1a w miejscu gdzie wykonana się droga dla rowerów przenosi się je za jej granicę, krawędź (w tym samym przekroju) zgodnie z częścią rysunkową, dodatkowo w miejscach projektowanych ścian oporowych oraz różnic poziomu terenu celem zabezpieczenia ruchu pieszych i rowerzystów projektuje się ustawienie barier U-12a zgodnie z częścią rysunkową. Ponadto zlokalizowany w km 15+776 słupek blokujący U-12c przenosi się za projektowaną drogę dla rowerów.
- W zakresie oznakowania poziomego ulega korekcie oznakowanie w rejonie projektowanego przejścia dla pieszych w km 14+700, projektuje się linie P-4, P-1e.

Wprowadzane / usuwane oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na rysunkach załączonych w części rysunkowej niniejszego opracowania.

6. ZAPEWNIENIE DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB ZE SZCZEGÓLNYMI POTRZEBAMI

Celem zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami przewidziano rozwiązania mające na celu zapewnienie takim osobom swobodnego korzystania z przedmiotu opracowania. W rejonie wszystkich przejść dla pieszych (ich dojazd) zaprojektowano wykonanie nawierzchni z kontrastowych płyt ostrzegawczych i prowadzących, płyty ostrzegawcze ostrzegają osoby słabowidzące i niewidome o zbliżaniu się do miejsca, gdzie może wystąpić niebezpieczeństwo w postaci najechania pojazdów silnikowych, natomiast płyty kierunkowe skierują osoby ze szczególnymi potrzebami na przejście. Sama nawierzchnia drogi dla pieszych i drogi dla pieszych i rowerów będzie wolna od barier architektonicznych (odpowiednia

nawierzchnia, zaniżone krawężniki pozwalające na bezproblemowe pokonywanie np. przy przejściach dla pieszych osobom na wózkach). W ramach inwestycji dla przedmiotowego zadania zaprojektowano doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów. Wyżej wymienione rozwiązania zapewnią dostępność w każdym miejscu inwestycji dla wszystkich osób.

Przejścia zostały zaprojektowane zgodnie z Wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu:

- WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych, przedmiotowe przejścia będą oświetlone zgodnie z:
- WR-D-41-4 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych.

7. WNIOSKI I ZALECENIA

Dane charakterystyczne znaków pionowych: wielkość znaków zaprojektowano jako średnie. Tarcze znaków zostaną pokryte folią odblaskową: typu 2 – Znaki D-6 i D-6b pozostałe typu 1, symbole oraz barwy znaków i tabliczek powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Znaki stalowe, podwójnie zaginane. Znaki należy zamontować zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach” (t.j. Dz. U. 2019, poz. 2311 z późn. zm.). Znaki należy zamontować na rurach stalowych $\varnothing 60$ mm z zabetonowaniem. Stalowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka. Ilość słupków konstrukcji wsporczych dobrać w zależności od wielkości i typu znaku.

Wysokość pionowa dolnej krawędzi znaku wynosi min. 2,00 m w poboczu gruntowym i min. 2,20 m w chodniku, z odstępstwami dla poszczególnych kategorii znaków oraz miejsc ich lokalizacji w przekroju poprzecznym drogi lub ulicy tj. w obszarze zabudowanym lub niezabudowanym, w chodniku, poza koroną drogi, w poboczu utwardzonym i gruntowym, w pasie zieleni poza chodnikiem, nad urządzeniami bezpieczeństwa ruchu, na obiektach inżynierskich itp. Na drodze dla rowerów znaki należy umieszczać w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi tej drogi, a w przypadku znaków umieszczanych nad drogą dla rowerów, wysokość umieszczenia znaku powinna wynosić nie mniej niż 2,50 m.

Odległość pozioma bocznej krawędzi znaku, na drogach wynosi min. 0,50 m od krawędzi korony drogi. Na drogach w przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak umieszcza się w poboczu drogi w odległości min. 0,50 m od krawędzi jezdni (dla pobocza gruntowego).

Dla znaków pionowych drogowych dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie kilku metrów, które wynikają z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich widoczności lub ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.

Materiałami do wykonywania oznakowania cienkowarstwowego powinny być farby nakładane warstwą grubości od 0,4 mm do 0,8 mm (na mokro). Powinny to być ciekłe produkty

zawierające ciała stałe zdyspergowane w roztworze żywicy syntetycznej w rozpuszczalniku organicznym lub w wodzie, które mogą występować w układach jedno- lub wieloskładnikowych. Podczas nakładania farb, do znakowania cienkowarstwowego, na powierzchnię pędzlem, wałkiem lub przez natrysk, powinny one tworzyć warstwę kohezyjną w procesie odparowania i/lub w procesie chemicznym. Właściwości fizyczne poszczególnych materiałów do poziomego oznakowania cienkowarstwowego określają aprobaty techniczne.

Materiałami do wykonywania oznakowania grubowarstwowego powinny być materiały umożliwiające nakładanie ich warstwą grubości od 0,9 mm do 5 mm takie, jak masy chemoutwardzalne stosowane na zimno oraz masy termoplastyczne.

Masy chemoutwardzalne powinny być substancjami jedno-, dwu- lub trójskładnikowymi, mieszanymi ze sobą w proporcjach ustalonych przez producenta i nakładanymi na powierzchnię z użyciem odpowiedniego sprzętu. Masy te powinny tworzyć powłokę, której spójność zapewnia jedynie reakcja chemiczna. Masy termoplastyczne powinny być substancjami nie zawierającymi rozpuszczalników, dostarczany w postaci bloków, granulek lub proszku. Przy stosowaniu powinny dać się podgrzewać do stopienia i aplikować ręcznie lub maszynowo. Masy te powinny tworzyć spójną warstwę przez ochłodzenie.

Właściwości fizyczne materiałów do oznakowania grubowarstwowego i wykonanych z nich elementów prefabrykowanych określają aprobaty techniczne.

8. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji ruchu – 2026 r.

Opracował:

mgr inż. Zbigniew Lach