



PRACOWNIA PROJEKTOWA
UL. BOHATERÓW
WESTERPLATTE 11 POK. 334
65-034 ZIELONA GÓRA

NIP 925-184-53-43
REGON 080-521-768
TEL. 607 395 002
BIURO@M-TRAKT.PL

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Tytuł inwestycji:

REMONT ULICY GRUNWALDZKIEJ W LUBSKU

Lokalizacja dz. nr:

242, 243, 229 – j. ewidencyjna 081106_4, Lubsko – miasto, obręb 0003

Inwestor:

**GMINA LUBSKO
pl. Wolności 1, 68-300 Lubsko**

Kategoria obiektów budowlanych: IV, XXV

Projektował zespół:	Numer uprawnień	Data:	Podpis:
mgr inż. Bartosz Michalak		07.2024	

egz. **1**

ZIELONA GÓRA, LIPIEC 2024

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZATWIERDZENIE PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU

OPINIE:

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
2. PODSTAWA OPRACOWANIA
3. LOKALIZACJA INWESTYCJI
4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE
 - 4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu
 - 4.2. Istniejące oznakowanie
5. STAN PROJEKTOWANY
 - 5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu
 - 5.2. Projektowane zjazdy
 - 5.3. Projektowane oznakowanie poziome
 - 5.4. Projektowane oznakowanie pionowe
6. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW
 - 6.1. Zasady ogólne
 - 6.2. Sposób umieszczania znaków
 - 6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania
7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU
8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU
9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

sor Projekt stałej organizacji ruchu

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla *remontu ulicy Grunwaldzkiej w Lubsku*. Opracowanie zostało wykonane przez jednostkę projektową *M-Trakt* z siedzibą przy ul. Bohaterów Westerplatte 11 w Zielonej Górze na zlecenie Inwestora, tj. Gmina Lubsko z siedzibą przy placu wolności 1, 68-300 Lubsko.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518);
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2015 r. poz. 1314);
- 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. 2022, poz. 2377) wraz z załącznikami;
- Pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół projektowy we własnym zakresie;
- Dokumentacja fotograficzna.

3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Niniejsza inwestycja jest zlokalizowana w terenie zabudowanym powiatu żarskiego, gminie Lubsko – miasto, miejscowości Lubsko. Zlokalizowana jest na działkach: 242, 243, 229 – j. ewidencyjna 081106_4, obręb 0003 Lubsko – miasto. Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane na terenie należącym do inwestora w pasie drogowym drogi gminnej.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

4.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja polegająca na remoncie drogi gminnej. Droga stanowi ciąg o długości ok. 209 m. Posiada ona przekrój 1x1 (jednojezdniowy jednopasowy) i nawierzchnię z trylinki o szerokości wynoszącej ok 5,50 m. Wzdłuż drogi po prawej stronie widnieje chodnik z płyt betonowych o wymiarach 35x35x5 cm o zmiennej szerokości od 1,50 do 1,80 m. Odwodnienie drogi na całej inwestycji powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W pasie drogowym brak jest kolidującej zieleni do wycinki.

Działki, na których zlokalizowana jest projektowana droga gminna są uzbrojone w następującą infrastrukturę podziemną:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć gazowa,
- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna.

Nie wyklucza się także istnienia innych, nienaniesionych linii, urządzeń i ewentualnych odchyłek w planie przebiegu linii. W przypadku napotkania na niezinventaryzowane urządzenia należy niezwłocznie powiadomić właściwy organ.

4.2. Istniejące oznakowanie

W obszarze projektowanej inwestycji droga gminna posiada oznakowanie pionowe, przedstawione na projekcie stałej organizacji ruchu.

Tabelaryczne zestawienie istniejącego oznakowania pionowego:

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Warstwa	Wielkość	Wymiar	Kilometr	Trasa	Opis	Szt.
	A-7		Istniejące							1
	A-17		Istniejące							1
	B-2		Istniejące							1
	B-22		Istniejące							1
	B-35		Istniejące							1
	B-36		Istniejące							4
	B-36		Do likwidacji							1
	C-2		Istniejące							1
	C-13/16		Istniejące							2
	D-3		Istniejące							2
	D-6b		Istniejące							2
	F-4		Istniejące							2
	Tab.		Istniejące							1
	T-27		Istniejące							2
Razem =										22

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projektowane zagospodarowanie terenu będzie polegało na wykonaniu nowej nawierzchni z kostki betonowej o szerokości od 5,40 do 5,50 m oraz chodnik po prawej stronie jezdni z kostki betonowej o szerokości od 1,0 do 2,0 m. Niniejsza inwestycja łączy się z koniecznością przebudowy zjazdów do terenów przyległych jak. Konieczna jest również przebudowa kolizji z sieciami.

5.2. Projektowane oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia 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, Dziennik Ustaw - załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonego projektu stałej organizacji ruchu.

Projektowane oznakowanie należy wykonać jako oznakowanie średnie zgodnie z wytycznymi stosowania znaków pionowych. Wszystkie znaki należy wykonać z folii odblaskowej II generacji z blachy ocynkowanej o krawędziach podwójnie giętych.

Przy pracach związanych z usytuowaniem wszystkich znaków pionowych należy zachować szczególną ostrożność i w miarę możliwości prace wykonywać ręcznie, z uwagi na możliwość uszkodzenia istniejącego, projektowanego lub nie zewidencjonowanego uzbrojenia podziemnego.

Wymiana znaku pionowego B-36 ze względu na zły stan techniczny.

Tabelaryczne zestawienie projektowanego oznakowania pionowego:

Oznakowanie pionowe										
ID	Nazwa	Blok	Stan	Wars twa	Wielkość	Wymiar	Kilometraż	Trasa	Opis	Szt.
	B-33		Projektowane							1
	B-36		Projektowane							1
Razem =										2

6. WARUNKI TECHNICZNE UMIESZCZANIA ZNAKÓW

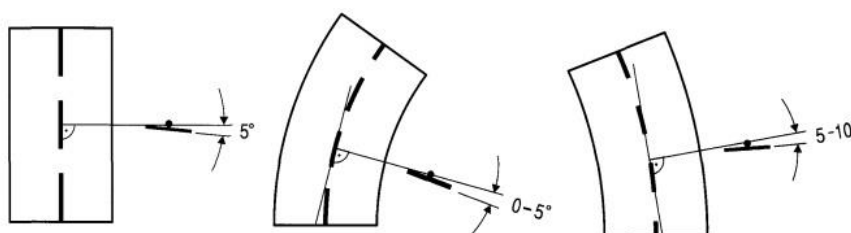
6.1. Zasady ogólne

- po prawej stronie jezdni lub nad nią, jeżeli obowiązują jadących każdym pasem ruchu,
- nad poszczególnym pasem ruchu, jeżeli dotyczą jadących wyłącznie tym pasem ruchu,
- po lewej stronie jezdni samodzielnie jeżeli dopuszczają to przepisy lub jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, gdy posiadają one więcej niż jeden pas ruchu oraz na drogach jednokierunkowych,
- na jezdni jeżeli droga jest zamknięta lub ruch na niej jest ograniczony,
- na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku,
- w trakcie prowadzonych prac należy unikać składowania materiału bądź urobku na jezdni,
- stosować znaki z grupy znaków średnie wykonanych z folii odblaskowej typu 2,
- znaki pionowe należy umieścić na słupkach stalowych z rury ocynkowanej o średnicy 6,0 cm.

6.2. Sposób umieszczania znaków

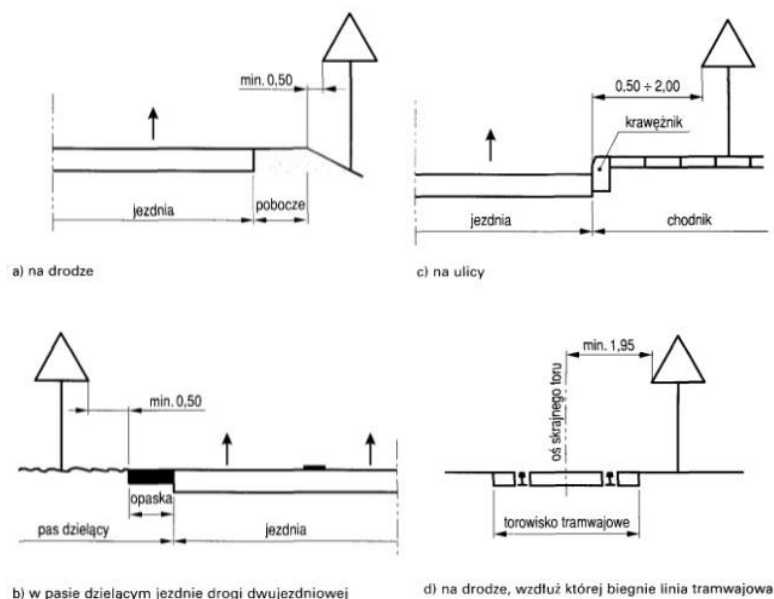
Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych, takich jak słupki, ramy wysięgniki, konstrukcje bramowe wykonane z materiałów trwałych, z wyłączeniem betonu. Dopuszcza się również możliwość umieszczania znaków z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, np. latarni słupów telekomunikacyjnych, ścian budynków itp.

Tarcze znaków powinny być odchylone o 5° względem linii prostopadłej do osi jezdni. Natomiast na łukach poziomych odchylenie to należy skorygować w zależności od wielkości promienia łuku oraz jego kierunku.



Rys. 1. Usytuowanie tarczy znaku względem osi jezdni

6.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania



Rys. 2. Odległość znaków od krawędzi jezdni

7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

Podczas opracowywania niniejszego projektu poddano wszechstronnej analizie wpływ każdego projektowanego elementu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno z punktu widzenia kierowców jak i pozostałych uczestników ruchu. Projektowany remont drogi gminnej spełnia wymagania pola widoczności.

8. UZASADNIENIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

Konieczność wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu związana jest z remontem projektowanej drogi gminnej.

9. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu: październik 2024 r.

Opracował:
mgr inż. Bartosz Michalak

CZĘŚĆ RYSUNKOWA