



M A K O C O N S U L T I N G

u l . P e o w i a k ó w 9 / 2 7

2 2 - 4 0 0 Z a m o ś ć

www.makoconsulting.com.pl



PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZADANIE	BUDOWA PRZEDŁUŻENIA ULICY STREFOWEJ ORAZ BUDOWA ULICY BOCZNEJ OD ULICY STREFOWEJ
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ
ZAWARTOŚĆ	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	PODPIS
PROJEKTANT	INŻ. MARLENA KOBOJEK	

15 MAJ 2023 r

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Inwestor	3
3. Podstawa opracowania	3
4. Istniejący stan zagospodarowania	3
5. Projektowane zagospodarowanie terenu	4
6. Opis projektowanego oznakowania	5
7. Warunki wykonania stałej organizacji ruchu.....	5
8. Wykaz znaków pionowych i poziomych	6
9. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	7

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny	skala 1:10 000
2. Projekt stałej organizacji ruchu	skala 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu dla inwestycji tj. **„BUDOWA PRZEDŁUŻENIA ULICY STREFOWEJ ORAZ BUDOWA ULICY BOCZNEJ OD ULICY STREFOWEJ”**.

2. Inwestor:

MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ

3. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023 poz. 682 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipiec 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2017 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. 2017 nr 0 poz. 1062 z póź. zmianami)

4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiot opracowania stanowi istniejąca droga stanowiąca przedłużenie ulicy Strefowej oraz ulica boczna od ul. Strefowej. Istniejące drogi charakteryzują się nawierzchnią z płyt betonowych oraz nawierzchnią gruntową / z tłucznia. W podłożu stwierdzono obecność uzbrojenia podziemnego które stanowi: sieć wodociągowa, gazowa, elektroenergetyczna oraz kanalizacji sanitarnej.

Struktura ruchowa na drodze to pojazdy osobowe oraz dostawcze. Przedmiotowa droga ma charakter lokalny o kategorii ruchu KR4.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano budowę drogi stanowiącej przedłużenie ul. Strefowej oraz budowę drogi bocznej od ul. Strefowej.

Przedłużenie ul. Strefowej

Zakres robót zaprojektowano od km 0+024.90 do km 0+575.85 . Projektowana droga charakteryzuje się szerokością 7,0 m, spadkiem daszkowym 2% oraz nawierzchnią asfaltową. Drogę obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm oraz zakończono placem do zawracania. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zaprojektowano lewostronną drogę dla pieszych, oraz zjazdy. Drogę dla pieszych zaprojektowano o szerokości stałej równej 2,0 m, spadku poprzecznym 2% oraz o nawierzchni z płyt betonowych koloru szarego 50x50 cm gr 7 cm. Dodatkowo zaprojektowano pas bezpieczeństwa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr 6 cm (szerokość pasa wraz z krawężnikiem wynosi 0,50 m) . Drogę dla pieszych oraz pas bezpieczeństwa obramowano od strony jezdni krawężnikiem betonowym 20x30x100 cm oraz obrzeżem 6x20x100 cm od strony zieleńców. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni asfaltowej oraz obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm. Szerokość zjazdów dostosowano do istniejących warunków i wynoszą one 6,00- 12,20 m.

Ulica Boczna do ul. Strefowej

Zakres robót zaprojektowano od km 0+021.87 do km 0+357.85. Projektowana droga charakteryzuje się szerokością 6,0 m, spadkiem daszkowym 2% oraz nawierzchnią asfaltową. Drogę obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zaprojektowano obustronną drogę dla pieszych oraz zjazdy. Drogę dla pieszych zaprojektowano o szerokości stałej równej 2,0 m, spadku poprzecznym 2% oraz o nawierzchni z płyt betonowych koloru szarego 50x50 cm gr 7 cm. Dodatkowo zaprojektowano pas bezpieczeństwa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr 6 cm (szerokość pasa wraz z krawężnikiem wynosi 0,50 m) . Drogę dla pieszych oraz pas bezpieczeństwa obramowano od strony jezdni krawężnikiem betonowym 20x30x100 cm oraz obrzeżem 6x20x100 cm od strony zieleńców. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni

asfaltowej oraz obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30x100 cm. Szerokości zjazdów dostosowano do istniejących warunków i wynoszą one od 5,5 – 8,1 m.

6. Opis projektowanego oznakowania

Szczegółowe oznakowanie poziome oraz pionowe znajduje się w części graficznej załączonej do niniejszego opracowania.

7. Warunki wykonania stałej organizacji ruchu:

Lokalizacja oznakowania winna zostać ustawiona w miejscach wskazanych na planie sytuacyjnym w sposób umożliwiający jego najlepszą możliwą widoczność. Symbole znaków i słupków w opracowaniu nie odzwierciedlają ich rzeczywistych rozmiarów. Po wykonaniu prac oznakowanie docelowe musi stanowić przedmiot oddzielnego odbioru branżowego z udziałem inspektora nadzoru, przedstawiciela właściwej rzeczowo Komendy Policji, organu zarządzającego ruchem i Inwestora.

Warunki wykonania oznakowania pionowego i poziomego:

- należy zastosować oznakowanie z grupy znaków wielkości średnich, a oznakowanie C13/16 o wielkości mini.
- konstrukcje wsporcze znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o średnicy min 60 mm. Od góry słupki powinny być zabezpieczone kapturkiem.
- słupki do znaków należy zabetonować w podłożu zgodnie ze sztuką budowlaną i instrukcją o znakach drogowych pionowych w sposób uniemożliwiający ich wyrwanie lub przewrócenie (fundamenty betonowe o wymiarach 25x25x60 cm - beton B-15)
- tarcze znaków drogowych powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo o grubości 1,5 mm z podwójnie zagiętymi krawędziami na całym obwodzie oraz z profilami usztywniająco - montażowymi.
- tarcze znaków powinny być mocowane do słupków za pomocą uchwytów uniwersalnych (wyposażonych w specjalne podkładki w formie miseczki, utrudniające demontaż znaku przez osoby niepowołane) lub w uzasadnionych przypadkach za pomocą taśm montażowych (np. do montażu tarcz znaków na słupach i latarniach o dowolnych średnicach i kształtach)
- pomiędzy obejmą tarczy znaku a słupkiem należy zastosować specjalną taśmę antypoślizgową (zwiększającą współczynnik tarcia), zabezpieczającą tarczę znaku przed obrotem na słupku

- odległość pozioma, znaku od krawędzi jezdni nie mniej niż 0,5 m.
- nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.
- lico tarczy znaku wykonane z folii odblaskowej Typ 2 (charakterystyczny widok plastra miodu)
- należy zastosować oznakowanie poziome grubowarstwowe na jezdni
- należy zastosować oznakowanie poziome cienkowarstwowe na miejscach parkingowych
- miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych należy pomalować na kolor niebieski

Uwaga: Nie dopuszcza się wykonania oznakowania poziomego w warunkach atmosferycznych, które spowodują zmniejszoną trwałość oznakowania.

Nie dopuszczalne warunki to:

- temperatura powietrza poniżej 10 °C
- opady deszczu, śniegu

8. Wykaz znaków pionowych

Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
C-9	Projektowane	1
D-4a	Projektowane	1
A-7	Projektowane	1
D-6	Projektowane	1
D-1	Projektowane	2

Razem szt.= 6

Konstrukcje wsporcze	
Nazwa	Szt.
Słupek	3
Słupek+wspornik-lewy	2

Razem szt.= 5

Oznakowanie poziome			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-1b	Projektowane	757.69	30.31
P-14	Projektowane	3.00	1.13
P-1e	Projektowane	6.74	0.81
P-10	Projektowane	2.00	2.00
P-10/11	Projektowane	6.17	15.00
P-4	Projektowane	25.00	6.00
P-13	Projektowane	7.96	2.09

Całkowita pow. malowania [m²]= 57,34

9. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

15.12.2024 r.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| 1. Plan Orientacyjny | skala : 1:10000 |
| 2. Stała organizacja ruchu | skala : 1:500 |