



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	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 110550L UL. MOKRA
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13 22-400 ZAMOŚĆ
ZAWARTOŚĆ	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

FUNKCJA	SPECJALNOŚĆ	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	INŻYNIERYJNA DROGOWA	MGR INŻ. DAMIAN ŁOKAJ	LUB/0149/PWOD/11	
PROJEKTANT SPRAWDZAJĄCY	INŻYNIERYJNA DROGOWA	MGR INŻ. MARLENA KOBÓJEK	LUB/0176/PWBD/24	

23 MARZEC 2026 r

KARTA UZGODNIENIA

OPINIA ZARZĄDU DRÓG GRODZKICH W ZAMOŚCIU	data i podpis
OPINIA KOMENDANTA POLICJI	data i podpis
ZATWIERDZENIE PROJEKTU: TERMIN WPROWADZENIA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI RUCHU	data i podpis
TERMIN POINFORMOWANIA O WPROWADZONEJ ORGANIZACJI RUCHU	data i podpis
TERMIN PRZEPROWADZENIA KONTROLI WYKONANIA ZADAŃ TECHNICZNYCH WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI ZATWIERDZONEGO PROJEKTU	data i podpis

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

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

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. „PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 110550L UL. MOKRA”.

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. 2025 poz. 418 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889 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. 2024 poz. 1251 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

Istniejąca ulica charakteryzuje się nawierzchnią z trylinki oraz z kostki betonowej. Ulicę Moką stanowi droga jednojezdniowa, jednopasowa o przekroju ulicznym, gdzie jezdnię ograniczono za pomocą krawężników. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowane są zjazdy zwykłe o nawierzchni z kostki brukowej betonowej oraz z płyt ażurowych. Odwodnienie drogi odbywa się w sposób powierzchniowy, częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz częściowo do istniejącego rowu. Wzdłuż całego odcinka występuje skorodowane oświetlenie uliczne oraz uzbrojenia podziemnego w postaci: sieci wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej oraz elektroenergetycznej. Ponadto w obrębie obszaru opracowania zainwentaryzowano drzewa i krzewy kolidujące z projektowaną inwestycją.

CHARAKTERYSTYKA STANU PROJEKTOWANEGO:

- Kategoria ruchu: **KR2**
- Długość drogi: **354,75 m**
- Klasa drogi: **D**
- Przekrój drogi: **miejski**
- Szerokość jezdni: **5,0m**
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię: **115 KN**
- Prędkość do projektowania: **30 km/h**
- Pojazd miarodajny: **pojazd komunalny PK**
- Struktura ruchowa: **samochody osobowe, pojazdy komunalne**

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy odcinek drogi zaprojektowano w liniach rozgraniczających tworzących pas drogowy, uwzględniając potrzebę ochrony drogi i jej użytkowników oraz terenów przyległych do pasa drogowego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

Początek opracowania, a tym samym początek zakresu robót zaprojektowano w km 0+000.00, a koniec opracowania zaprojektowano w km 0+357.67 natomiast koniec zakresu robót jest zlokalizowany w km 0+354.75. Na całym odcinku zaprojektowano jezdnię asfaltową,

dwukierunkową o szerokości 5.0 m, ze spadkiem daszkowym 2% wraz z obramowaniem jezdni przy pomocy krawężnika 15x30x100 cm.

Wyokrąglenia krawędzi jezdni w rejonie skrzyżowań zaprojektowano łukami o promieniach od $R=3$ m do $R=6$ m, co wynika z konieczności dostosowania geometrii do istniejących linii rozgraniczających i ograniczeń terenowych, przy zachowaniu przejezdności dla pojazdów obsługi komunalnej i służb ratunkowych. Wzdłuż całego odcinka ul. Mokrej przewidziano wykonanie opaski z betonowej kostki brukowej o szerokości zmiennej, pełniącej funkcję nawierzchni przeznaczonej do ruchu pieszego. Opaskę zaprojektowano jako element separujący ruch pieszego od ruchu pojazdów oraz zabezpieczający konstrukcję jezdni przed degradacją krawędziową. Ponadto przyjęte rozwiązania geometryczne i spadki poprzeczne umożliwiają sprawne odwodnienie powierzchniowe, a zastosowanie obramowania i utwardzonych elementów przy krawędziach ogranicza wnikanie wody w konstrukcję nawierzchni i poprawia trwałość eksploatacyjną układu drogowego.

Na skrzyżowaniu z ul. Zieloną zaprojektowano odtworzenie istniejącej nawierzchni drogi oraz wykonanie obustronnych chodników o szerokości 2.0m.

Skrzyżowania z drogami publicznymi

W ramach opracowania zaprojektowano przebudowę istniejących skrzyżowań w następujących lokalizacjach:

- skrzyżowanie ul. Zieloną w km 0+129,68
- skrzyżowanie ul. K. J. Popiełuszki w km 0+035,12

Zjazdy zwykłe

W ramach opracowania zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów zwykłych. Szerokości zjazdów dostosowano do istniejącego stanu. Połączenie krawędzi zjazdu z krawędzią jezdni wykonano za pomocą skosów. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego – zgodnie z częścią graficzną opracowania. Zjazdy zakończono za pomocą obrzeża betonowego 8x30cm. Krawężnik w miejscu połączenia zjazdu i drogi zaprojektowano o odstąpieniu 2 cm. Należy zastosować dwa krawężniki jako przejście z wysokości odstąpienia 12cm do 2cm.

Opaska

Zaprojektowano opaskę o szerokości zmiennej oraz o spadku poprzecznym o wartości od 2 % w kierunku jezdni. Funkcjonalnie opaska stanowi nawierzchnię do poruszania się pieszych. Nawierzchnię opaski zaprojektowano z kostki brukowej betonowej koloru szarego obramowaną obrzeżem betonowym o wymiarach 6x20cm.

Droga dla pieszych

Na skrzyżowaniu ul. Zieloną zaprojektowano drogę dla pieszych o szerokości 2,0m oraz o spadku poprzecznym o wartości 2% w kierunku jezdni. Nawierzchnię drogi dla pieszych zaprojektowano z kostki brukowej betonowej koloru szarego. Drogi dla pieszych oddzielono od zieleńca obrzeżem betonowym o wymiarach 6x20cm.

Przejścia dla pieszych

Zaprojektowano sugerowane przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ul. Zieloną.

Ponadto na przejściach dla pieszych zaprojektowano krawężniki wtopione.

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
- konstrukcje wsporcze znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o średnicy min 70 mm. Od góry słupek powinien być zabezpieczony 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 3 (trzeciej generacji) (charakterystyczny widok plastra miodu)
- należy zastosować oznakowanie poziome grubowarstwowe

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 i poziomych

Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
B-33	Projektowane	4
D-1	Projektowane	6
B-20	Projektowane	4
Razem szt. = 14		

Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
A-7	Do likwidacji	3
B-18	Do likwidacji	1
B-36	Do likwidacji	1
B-33	Do likwidacji	1
Razem szt. = 6		

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupiek	Projektowane	13
Razem szt. = 13		

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupiek	Do likwidacji	5
Razem szt. = 5		

Oznakowanie poziome		
Nazwa	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-12	20.25	10.20
Całkowita pow. malowania [m2]= 10.20 Łącznie pow. malowania [m2]= 10.20		

9. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

31 Grudzień 2026 r.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

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