

Zielona Góra 02.07.2024 r.

**Biuro Projektowo – Realizacyjne  
OLPRO  
Mariusz Olkisz  
ul. Dekoracyjna 3, 65-155 Zielona Góra**

**PZZD.6121.136.2024.ST**

Na podstawie art. 10 ust. 5 Ustawy z dn. 20 czerwca 1997r Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r., poz.1990) – w związku z § 8 ust. 2 pkt. 1 lit. a lub b Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26.06.2024 r. (data wpływu), Biura Projektowo – Realizacyjnego OLPRO, Mariusz Olkisz, ul. Dekoracyjna 3, 65-155 Zielona Góra

**z a t w i e r d z a m**

projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Przebudowa oraz remont dróg gminnych i drogi powiatowej w ramach inwestycji pn.: „Rewitalizacja ulic w śródmieściu Sulechowa”

1) Stosownie do przepisów zawartych w § 12 ust. 1 cytowanego wyżej rozporządzenia, jednostka realizująca organizację ruchu powiadomi co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzania organizacji ruchu:

- Powiatowy Zielonogórski Zarząd Dróg (wg załącznika nr 1)
- Gminę Sulechów
- Komendę Miejską Policji w Zielonej Górze

2) Zatwierdzona wyżej organizacja ruchu powinna zostać wprowadzona do dnia 31.12.2025 r. - § 8 ust.7 w/w rozporządzenia.

3) Jeżeli w terminie co najmniej siedmiu dni od upływu terminu, o którym mowa w pkt. 2 zatwierdzonego projektu, brak jest zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu, Powiatowy Zielonogórski Zarząd Dróg działając w imieniu Starosty Zielonogórskiego poinformuje wnioskodawcę o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu - § 12 ust. 4 w/w rozporządzenia.

W załączeniu zwrot jednego egzemplarza ww. projektu organizacji ruchu.

Członek Zarządu

Wojciech Waligóra

Do wiadomości:

1. Gmina Sulechów IZD.7013.2.2022
2. Komenda Miejska Policji w Zielonej Górze RD 5321.177.2024.PK
3. a/a J.J., M.Z.

**GMINA SULECHÓW**

ul. Plac Ratuszowy 8  
66-100 Sulechów  
NIP 927-10-00-442

**OLPRO sp. z o.o. sp. k.**

ul. Dekoracyjna 3  
Zielona Góra

Na podstawie §7 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784) po rozpatrzeniu złożonego wniosku, jako zarządca dróg gminnych nr 103223F, 103203F, 103210F, 103251F, 103253F, 103241F, 103236F, 103215F, 103225F, 103207F, 103228F, 103226F, 103221F, 103281F na obszarze gminy Sulechów, **opiniuję bez uwag** projekt stałej organizacji ruchu.

Jednocześnie informuję o konieczności uzyskania zatwierdzenia ww. projektu organizacji ruchu, wydawanego przez Starostę Zielonogórskiego.

W załączeniu przekazuję zaopiniowany ww. projekt – 1 egz..

  
ZASTĘPCA STAROSTY  
ZIELONOGÓRSKIEGO

Otrzymują:

- 1) adresat
- 2) aa



KOMENDA MIEJSKA POLICJI

RD 5321.177.2024.PK

L. dz. ....

Zielona Góra 2024.06.14

## OPINIA

Na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Z 2023, poz. 1047) oraz § 7 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729 z 2003r.) po rozpatrzeniu wniosku:

OLPRO Sp. z o.o.  
ul. Dekoracyjna 3  
65-155 Zielona Góra

### opiniuję

projekt stałej organizacji ruchu i sposobu zabezpieczenia robót na czas wykonania zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa oraz remont dróg gminnych i drogi powiatowej w ramach inwestycji pn. „Rewitalizacja ulic w śródmieściu Sulechowa”, z następującymi uwagami:

- sugeruję w miejscach w których występuje oznakowanie D-18a z P-24 pozostawić oznakowanie pionowe D-18 z tabliczką podznakową T-29 , z uwagi na przepisy szczególne wskazujące już miejsce zastrzeżone dla osoby niepełnosprawnej;
- sugeruję u zbiegu ulic Nowy Rynek z Plac Ratuszowy pozostawić istniejące oznakowanie pionowe A-7.

*O terminie wprowadzenia zmian w organizacji ruchu należy poinformować Komendę Miejską Policji w Zielonej Górze na 7 dni przed rozpoczęciem prac powołując się na liczbę RD j/w.*

*Prosimy również o podanie nazwiska i imienia oraz numeru telefonu kontaktowego osoby odpowiedzialnej za oznakowanie na danym odcinku prac.*

Wyk. w 3 egz.  
Egz. nr 1,2 Adresat  
Egz. nr 3 a/a WRD

Oprac./wyk. PK

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI  
w Zielonej Górze  
z up. p.o. Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego  
KMP w Zielonej Górze

podkom. Bartosz Zawada

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. OPIS TECHNICZNY
2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

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

## **OPIS TECHNICZNY**

### **DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

#### **1. Podstawa opracowania.**

- 1.1. Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Sulechów a OLPRO Sp. z o.o. Sp. k.
- 1.2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500.
- 1.3. Opinia geotechniczna.
- 1.4. Wizja lokalna w terenie.
- 1.5. Ustalenia podjęte z Inwestorem.
- 1.6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Infrastruktury z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz.U.1999 Nr 43, poz. 430, z późniejszymi zmianami.
- 1.7. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych – Dz.U.1985 Nr 14, poz. 60, z późniejszymi zmianami.
- 1.8. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – załącznik do zarządzenia nr 32 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r.
- 1.9. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2003 Nr 220 poz. 2181, z późniejszymi zmianami);  
Załącznik nr 1: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków pionowych i warunki umieszczania ich na drogach”;  
Załącznik nr 2: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków poziomych i warunki umieszczania ich na drogach”;  
Załącznik nr 4: „Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki umieszczania ich na drogach”.
- 1.10. Prawo o ruchu drogowym 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 2018 poz. 1990, z późniejszymi zmianami).

#### **2. Przedmiot inwestycji.**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa oraz remont dróg gminnych i wewnętrznych, drogi powiatowej oraz remont nawierzchni na działkach budowlanych w ramach inwestycji pod nazwą: „Rewitalizacja ulic w śródmieściu Sulechowa”, gmina Sulechów, powiat zielonogórski, województwie lubuskie.

Drogi objęte opracowaniem oraz ich skrzyżowania stanowią podstawowy węzeł komunikacyjny w tej części miasta. Łączna długość dróg publicznych objętych opracowaniem wynosi około **2145m**. Przebudowywane i remontowane ulice w dalszym ciągu przeznaczone będą do ruchu pojazdów wszystkich kategorii, a także ruchu pieszych i rowerzystów (na zasadach ogólnych).

Przebudowa obejmie swoim zakresem także skrzyżowania oraz odcinki ulic:

- Plac Kościelny	- droga gminna klasy D – nr 103234F,
- Brama Piastowska	- droga gminna klasy D – nr 103203F,
- Handlowa	- droga gminna klasy D – nr 103210F,
- Wspólna	- droga gminna klasy D – nr 103251F,
- Wąska	- droga gminna klasy D – nr 103253F,
- Sikorskiego	- droga gminna klasy D – nr 103241F,
- Plac Ratuszowy	- droga gminna klasy D – nr 103236F,
- Kopernika	- droga gminna klasy D – nr 103215F,
- Aleja Wielkopolska	- droga powiatowa klasy Z – nr 3805F,
- Łukasiewicza	- droga gminna klasy D – nr 103225F,
- Chopina	- droga gminna klasy D – nr 103207F,
- Nowy Rynek	- droga gminna klasy D – nr 103228F,
- Magazynowa	- droga gminna klasy D – nr 103226F,
- Licealna	- droga gminna klasy D – nr 103221F,
- Szkolna	- droga gminna klasy D – nr 103281F,

Zasadniczym celem opracowania jest przebudowa oraz remont dróg gminnych i drogi powiatowej w ramach inwestycji pod nazwą: „Rewitalizacja ulic w śródmieściu Sulechowa”, gmina Sulechów, powiat zielonogórski, województwo lubuskie. W celu zrealizowania wyżej określonego celu konieczne będzie wprowadzenie następujących istotnych zmian w zagospodarowaniu terenu (dotyczy branży drogowej):

- rozbiórka istniejących nawierzchni komunikacyjnych oraz elementów pasa drogowego takich jak: krawężniki, obrzeża, ogrodzenia, oznakowanie pionowe itp.,
- rozbiórka innych istniejących elementów zagospodarowania terenu kolidujących z inwestycją – w niezbędnym zakresie,
- roboty ziemne w zakresie niezbędnym zakresie,
- wycinka części istniejących drzew,
- ustawienie elementów ograniczających poszczególne nawierzchnie komunikacyjne czyli krawężników, obrzeży, oporników i palisad betonowych,
- budowa konstrukcji nawierzchni przebudowywanych i remontowanych dróg publicznych oraz ich skrzyżowań,



- budowa konstrukcji nawierzchni zjazdów,
- przebudowa i remont nawierzchni chodników,
- przebudowa konstrukcji nawierzchni miejsc postojowych dla samochodów osobowych wraz z przebudową konstrukcji jezdni manewrowej,
- budowa konstrukcji nawierzchni opasek,
- przebudowa kanalizacji deszczowej,
- przebudowa i/lub zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia kolidującego z projektowanym zagospodarowaniem terenu, zgodnie z warunkami wydanymi przez gestorów sieci – w niezbędnym zakresie,
- budowa oświetlenia drogowego,
- wymiana istniejących pokryw studni telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych,
- zabezpieczenie istniejących sieci teletechnicznych oraz elektroenergetycznych rurami osłonowymi,
- wprowadzenie zmian w stałej organizacji ruchu (wymiana istniejącego oraz wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego,
- wymiana na nowe elementów małej architektury (ławki, kosze na śmieci itp.),
- przebudowa istniejących naświetli piwnicznych,
- rekultywacja terenów zielonych,

**Roboty związane z przedmiotową inwestycją wykonywane będą na działkach o numerach:**

584/2, 584/4, 585/2, 585/4, 586 - obręb 0001; 161/3, 163, 167, 171, 174, 175/1, 176, 177/22, 178/7, 178/10, 182/1, 183/1, 186/2, 186/5, 187/2, 192/1, 194, 203, 206, 214, 218, 222, 225, 228/1, 229/15, 235, 237, 238/5, 238/6, 240, 394, 1331/5, 1331/6 - obręb 0002.

### **3. Zakres opracowania.**

Zakres opracowania obejmuje stałą organizację ruchu dla zadania „Przebudowa oraz remont dróg gminnych i drogi powiatowej oraz remont Placu Przykościelnego i przy Zborze w ramach inwestycji pn.: „Rewitalizacja ulic w śródmieściu Sulechowa”.

### **4. Opis stanu istniejącego.**

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie, zlokalizowany jest w ścisłym centrum miasta Sulechów, w gminie Sulechów, w powiecie zielonogórskim, w województwie lubuskim. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie zabudowanym, w zasadniczej części na terenie dróg publicznych:

- **droga gminna nr 103234F – ul. Plac Kościelny** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Brama Piastowska a ul.

Okrężną. Ulica Plac Kościelny posiada jezdnię o nawierzchni z kostki kamiennej i płyt kamiennych o zmiennej szerokości 4,50÷11,50m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki kamiennej oraz betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Plac Kościelny należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.

- **droga gminna nr 103203F – ul. Brama Piastowska** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Okrężną a ul. Plac Ratuszowy. Ulica Brama Piastowska posiada jezdnię o nawierzchni z kostki kamiennej o zmiennej szerokości 3,60÷5,00m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki kamiennej oraz betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Brama Piastowska należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103210F – ul. Handlowa** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Brama Piastowska a ulicami Wspólną, Wąską i Sikorskiego. Ulica Handlowa posiada jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości 5,00m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Handlowej należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103251F – ul. Wspólna** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Handlową a ul. Sikorskiego. Cała powierzchnia pasa drogowego ulicy Wspólnej stanowi funkcję jezdni i posiada nawierzchni z kostki betonowej o zmiennej szerokości 3,50÷4,10m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi a także istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi oraz ścianami sąsiadujących budynków. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Wspólnej należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103253F – ul. Wąska** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Handlową a ul. Sikorskiego. Cała



powierzchnia pasa drogowego ulicy Wspólnej stanowi funkcję jezdni i posiada nawierzchni z kostki betonowej o zmiennej szerokości 3,00÷3,50m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi a także istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi oraz ścianami sąsiadujących budynków. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Wąskiej należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.

- **droga gminna nr 103241F – ul. Sikorskiego** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą ul. Plac Ratuszowy a ul. Okrężną, Armii Krajowej, PCK. Ulica Sikorskiego posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 6,50÷11,00m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi oraz kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki oraz płyt oraz betonowych. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Sikorskiego należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103236F – ul. Plac Ratuszowy** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicami Brama Piastowska, Kopernika, Łukasiewicza, Szkolną, Licealną oraz Chopina. Ulica Plac Ratuszowy posiada jezdnię o nawierzchni z kostki kamiennej o zmiennej szerokości 4,00÷12,00m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki kamiennej oraz betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Plac Ratuszowy należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103215F – ul. Kopernika** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy Aleją Wielkopolską a ul. Plac Ratuszowy. Ulica Kopernika posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 5,50÷6,50m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Kopernika należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga powiatowa nr 3805F – Aleja Wielkopolska** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Wolsztyńską a

ul. Jana Pawła II. Aleja Wielkopolska posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 7,50÷11,50m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi i kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu Alei Wielkopolskiej jest dobry, wymaga jedynie miejscowych remontów oraz napraw.

- **droga gminna nr 103225F – ul. Łukasiewicza** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy, ulicą Plac Ratuszowy, Szkolną a Aleją Wielkopolską. Ulica Łukasiewicza posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 6,50÷9,50m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki kamiennej oraz betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Łukasiewicza należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103207F – ul. Chopina** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Nowy Rynek a ul. Plac Ratuszowy. Ulica Chopina posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,50m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Chopina należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103228F – ul. Nowy Rynek** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą Sikorskiego a ul. Chopina. Ulica Nowy Rynek posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 7,00÷8,40m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Nowy Rynek należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.

- **droga gminna nr 103226F – ul. Magazynowa** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicami Licealną, Szkolną a Aleją Wielkopolską. Ulica Magazynowa posiada jezdnię o nawierzchni z kostki kamiennej oraz kostki betonowej o zmiennej szerokości 4,00÷11,00m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi oraz betonowymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki kamiennej oraz betonowej. Stan techniczny większej części nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Magazynowej należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103221F – ul. Licealna** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą 1 Maja a ul. Plac Ratuszowy. Ulica Licealna posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości 5,00÷6,00m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Licealnej należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.
- **droga gminna nr 103281F – ul. Szkolna** – stanowi dojazd do nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Stanowi ona odcinek pomiędzy ulicą 1 Maja a ul. Plac Ratuszowy oraz ul. Łukasiewicza. Ulica Szkolna posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, z kostki kamiennej oraz kostki betonowej o zmiennej szerokości 3,60÷6,90m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami kamiennymi. Pozostałe powierzchnie pomiędzy krawężnikami a istniejącymi ogrodzeniami sąsiadujących posesji, murkami oporowymi, ścianami sąsiadujących budynków oraz granicami pasa drogowego pełnią funkcję chodników. Chodniki posiadają nawierzchnię z kostki kamiennej. Stan techniczny wszystkich nawierzchni komunikacyjnych w ciągu ul. Szkolnej należy określić, jako zły i wymagający pilnego remontu.

Posesje znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie pasów dróg objętych opracowaniem skomunikowane są z nimi za pośrednictwem zjazdów indywidualnych i publicznych o nieujednoliconych parametrach i nawierzchniach. Drogi objęte opracowaniem oraz ich skrzyżowania stanowią podstawowy węzeł komunikacyjny w tej części miasta, a jednocześnie stanowią dojazd do terenów zlokalizowanych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Tereny sąsiadujące stanowią w głównej mierze kamienice mieszkaniowe z lokalami usługowymi, a także obiekty użyteczności publicznej (urzędy, kościół, park).

W obrębie istniejących pasów drogowych znajdują się linia oświetlenia ulicznego (lampy na słupach, zasilane linią kablową).

Odwodnienie pasa drogowego realizowane jest za pomocą istniejących wpustów ulicznych sprowadzających wodę opadową i roztopową do istniejących kanalizacji deszczowych kd315, kd500 i kd800 biegnących w pasach drogowych przedmiotowych dróg.

#### **Istniejące uzbrojenie terenu.**

Teren objęty opracowaniem uzbrojony jest w liczne sieci podziemne takie jak:

- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieć ciepłownicza,
- sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- linie elektroenergetyczne,
- linie telekomunikacyjne,

### **5. Charakterystyka dróg objętych opracowaniem.**

#### **a) Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi.**

W ramach inwestycji nie przewidziano wykonywania przejazdów, ogrodzeń, placów postojowych i placów pod śmietniki.

W ramach opracowania przewidziano natomiast przyłącza i urządzenia instalacyjne, zapewniające możliwość użytkowania projektowanych i istniejących obiektów budowlanych zgodnie z ich przeznaczeniem.

Szczegółowe rozwiązania zostaną opisane na etapie projektu technicznego.

#### **b) Sposób odprowadzenia lub oczyszczenia ścieków / odprowadzenie wód opadowych.**

Teren wszystkich pasów drogowych dróg objętych opracowaniem kształtowano wysokościowo za pomocą odpowiednio dobranych spadków podłużnych i poprzecznych w taki sposób, aby zapewnić sprawny spływ wód opadowych do projektowanych oraz istniejących wpustów deszczowych.

#### **c) Układ komunikacyjny.**

Decyzja o wprowadzeniu do planu inwestycji miejskich zadania polegającego na rewitalizacji ulic w śródmieściu Sulechowa, podyktowana została przede wszystkim potrzebą dostosowania elementów pasa drogowego do aktualnie istniejących potrzeb mieszkańców miasta oraz ze względu na konieczność podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu zarówno zmotoryzowanych jak i pieszych.

Przy doborze konkretnych rozwiązań projektowych kierowano się następującymi kryteriami:

- optymalne dostosowanie geometrii ulicy pod względem przepustowości i bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- zapewnienie prawidłowego odwodnienia i oświetlenia dróg,
- zastosowanie rozwiązań konstrukcyjnych pozwalających na bezawaryjne funkcjonowanie zmodernizowanego układu drogowego,
- zagospodarowanie pasa drogowego również pod względem walorów estetycznych.

Do projektowania poszczególnych elementów układu komunikacyjnego przyjęto następujące założenia wyjściowe:

- ul. Plac Kościelny:

Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 4,50÷11,50m,
Szerokość pasa ruchu	- 2,25÷2,50m,
Szerokość chodników	- 1,25÷3,00m,

- ul. Brama Piastowska:

Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 3,60÷5,00m,
Szerokość pasa ruchu	- 1,80÷2,50m,
Szerokość chodników	- 1,00÷5,00m,

- ul. Handlowa:

Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka betonowa,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,

Szerokość jezdni	- 5,00m,
Szerokość pasa ruchu	- 2,50m,
Szerokość chodników	- 1,25÷5,70m,
• ul. Wspólna:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka betonowa,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 3,50÷4,10m,
Szerokość pasa ruchu	- 3,50÷4,10m,
• ul. Wąska:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka betonowa,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 3,00÷3,50m,
Szerokość pasa ruchu	- 3,00÷3,50m,
• ul. Sikorskiego:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 6,50÷9,00m,
Szerokość pasa ruchu	- 6,50÷9,00m,
Szerokość chodników	- 2,00÷8,00m,
• ul. Plac Ratuszowy:	
Kategoria drogi	- gminna,



Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 4,00÷12,00m,
Szerokość pasa ruchu	- 4,00÷12,00m,
Szerokość chodników	- 2,00÷8,00m,
• ul. Kopernika:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 5,50÷6,50m,
Szerokość pasa ruchu	- 5,50÷6,50m,
Szerokość chodników	- 2,00÷4,50m,
• Aleja Wielkopolska:	
Kategoria drogi	- powiatowa,
Klasa drogi	- Z,
Nawierzchnia	- bitumiczna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 40$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR3,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 7,50÷11,50m,
Szerokość pasa ruchu	- 3,50÷5,75m,
Szerokość chodników	- 2,00÷5,30m,
• ul. Łukasiewicza:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,

Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 6,50÷9,50m,
Szerokość pasa ruchu	- 6,50÷9,50m,
Szerokość chodników	- 2,00÷4,00m,
• ul. Chopina:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 5,50m,
Szerokość pasa ruchu	- 5,50m,
Szerokość chodników	- 1,50÷2,50m,
• ul. Nowy Rynek:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 7,00÷8,40m,
Szerokość pasa ruchu	- 7,00÷8,40m,
Szerokość chodników	- 2,00÷5,50m,
• ul. Magazynowa:	
Kategoria drogi	- gminna,
Klasa drogi	- D,
Nawierzchnia	- kostka kamienna, kostka betonowa,
Prędkość projektowa	- $V_p = 30$ km/h,
Kategoria ruchu	- KR1,
Obciążenie od ruchu pojazdów	- 115 kN/oś,
Szerokość jezdni	- 4,00÷11,00m,

Szerokość pasa ruchu - 3,30÷11,00m,

Szerokość chodników - 1,25÷4,00m,

• ul. Licealna:

Kategoria drogi - gminna,

Klasa drogi - D,

Nawierzchnia - bitumiczna,

Prędkość projektowa -  $V_p = 30$  km/h,

Kategoria ruchu - KR1,

Obciążenie od ruchu pojazdów - 115 kN/oś,

Szerokość jezdni - 5,00÷6,00m,

Szerokość pasa ruchu - 2,50÷3,00m,

Szerokość chodników - 1,65÷4,80m,

• ul. Szkolna:

Kategoria drogi - gminna,

Klasa drogi - D,

Nawierzchnia - kostka kamienna,

Prędkość projektowa -  $V_p = 30$  km/h,

Kategoria ruchu - KR1,

Obciążenie od ruchu pojazdów - 115 kN/oś,

Szerokość jezdni - 3,60÷6,90m,

Szerokość pasa ruchu - 3,60÷6,90m,

Szerokość chodników - 2,00÷4,50m,

**d) Sposób dostępu do drogi publicznej.**

Z uwagi na to, że przedmiotowy odcinek znajduje się w pasach drogowych dróg publicznych (wraz z terenami przyległymi), obsługa komunikacyjna (wjazd/wyjazd) możliwa będzie poprzez istniejące odcinki dróg publicznych.

W ciągu przebudowywanych i remontowanych dróg zaplanowano przebudowę istniejących skrzyżowań, które stanowią bezpośrednie powiązania komunikacyjne z przedmiotowym odcinkiem.

Komunikacja pomiędzy nieruchomościami znajdującymi się w sąsiedztwie planowanej inwestycji, a przebudowywanymi i remontowanymi drogami odbywać się będzie poprzez istniejące drogi wewnętrzne oraz istniejące i przebudowywane zjazdy indywidualne i publiczne.

Na przedmiotowym odcinku nie przewiduje się wzrostu natężenia pojazdów kołowych osobowych oraz typu ciężkiego.

Natężenie ruchu na powyższych drogach jest umiarkowane.

## 6. Projektowana stała organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu zakłada wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego na ul. Plac Kościelny, ul. Brama Piastowska, ul. Handlowa, ul. Wspólna, ul. Wąska, ul. Sikorskiego, ul. Plac Ratuszowy, ul. Kopernika, Aleja Wielkopolska, ul. Łukasiewicza, ul. Chopina, ul. Nowy Rynek, ul. Magazynowa, ul. Licealna, ul. Szkolna w postaci znaków pionowych: A-7, B-1, B-2, B-18, B-20, B-22, B-35, B-36, C-2, C-4, D-1, D-3, D-4a, D-6, D-18a, D-40, D-41, D-44, D-45, D-52, D-53, E-2b, T-0, T-29, U-12, U-12c, oznakowania poziomego w postaci P-1d, P-3b, P-4, P-7b, P-7d, P-8b, P-8d, P-8g, P-10, P-12, P-13, P-14, P-18, P-19, P-20, P-21, P-24, P-25.

Lokalizację zarówno oznakowania istniejącego, jak i projektowanego przedstawiono na rysunku nr 1.

Tab. 1. Projektowane oznakowanie pionowe

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE			
Lp.	Rodzaj znaku	Ilość	J.m.
1	A-7 – ustęp pierwszeństwa	8	szt.
2	B-1 - zakaz ruchu w obu kierunkach	7	szt.
3	B-2 - zakaz	10	szt.
4	B-18 - zakaz	3	szt.
5	B-20 - stop	1	szt.
6	B-22 - zakaz	2	szt.
7	B-35 – zakaz	1	szt.
8	B-36 – zakaz	10	szt.
9	C-2 – nakaz jazdy w prawo za znakiem	3	szt.
10	C-4 – nakaz jazdy w lewo za znakiem	4	szt.
11	D-1 – droga z pierwszeństwem	3	szt.
12	D-3 -	9	szt.
13	D-4a	1	szt.
14	D-6 – przejście dla pieszych	4	szt.
15	D-18a – parking	13	szt.
16	D-40	5	szt.
17	D-41	4	szt.
18	D-44	4	szt.
19	D-45	2	szt.
20	D-52	1	szt.
21	D-53	1	szt.
22	E-2b	2	szt.
23	T-0 – tabliczki	15	szt.
24	T-29 – tabliczka	10	szt.
25	U-12 – wygrozdzenie	39	m
26	U-12c - słupki	16	szt.
27	U-18a	1	m

Tab. 2. Istniejące oznakowanie pionowe do likwidacji

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE			
Lp.	Rodzaj znaku	Ilość	J.m.
1	A-7 – ustęp pierwszeństwa	7	szt.
2	A-11a -	1	szt.
3	B-1 - zakaz ruchu w obu kierunkach	7	szt.
4	B-2 - zakaz	11	szt.
5	B-18 - zakaz	3	szt.
6	B-20 - stop	2	szt.
7	B-22 - zakaz	2	szt.
8	B-33 – zakaz	1	szt.
9	B-35 – zakaz	2	szt.
10	B-36 – zakaz	16	szt.
11	C-2 – nakaz jazdy w prawo za znakiem	3	szt.
12	C-4 – nakaz jazdy w lewo za znakiem	3	szt.
13	C-7 – nakaz	1	szt.
14	D-1 – droga z pierwszeństwem	1	szt.
15	D-3 -	12	szt.
16	D-4a	1	szt.
17	D-6 – przejście dla pieszych	8	szt.
18	D-18a – parking	16	szt.
19	D-40	5	szt.
20	D-41	4	szt.
21	D-44	4	szt.
22	D-45	2	szt.
23	E-2b	2	szt.
24	T-0 – tabliczki	16	szt.
25	T-29 – tabliczka	12	szt.
26	U-12 – wyгородzenie	20	m
27	U-18a –	2	m

Tab. 3. Projektowane oznakowanie poziome

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME		
Lp.	Rodzaj znaku	Ilość
1	P-1d linia pojedyncza przerywana prowadząca wąska	7 m
2	P-3b linia jednostronnie przekraczalna	48 m
3	P-4 linia podwójnie ciągła	9 m
4	P-7b linia krawędziowa ciągła szeroka	258 m
5	P-7d linia krawędziowa ciągła wąska	13 m
6	P-8d strzałka kierunkowa do skręcania w prawo	1 szt.
7	P-8b strzałka kierunkowa do skręcania w lewo	5 szt.
8	P-8g strzałka kierunkowa do skręcania w lewo lub w prawo	1 szt.

9	P-10 przejście dla pieszych	szer. 4,0	41 m
10	P-12 linia bezwzględne zatrzymania		7 m
11	P-13 linia warunkowego zatrzymania		34 m
12	P-14 linia warunkowego zatrzymania		16 m
13	P-18 stanowisko postojowe		109 szt.
14	P-19 linia wyznaczająca pas postojowy		419 m
15	P-20 koperta		8 szt.
16	P-21 powierzchnia wyłączona z ruchu		20m <sup>2</sup>
17	P-24 miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej		16 szt.
18	P-25 próg zwalniający		41 m
19	Powierzchnia malowana kolor niebieski		265m <sup>2</sup>

Tab. 4. Istniejące oznakowanie poziome do usunięcia

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME		
Lp.	Rodzaj znaku	Ilość
1	P-10 przejście dla pieszych	szer. 4,0
2	P-12 linia bezwzględne zatrzymania	
3	P-14 linia warunkowego zatrzymania	

## 7. Wymagania dotyczące projektowanego oznakowania

### Oznakowanie pionowe:

Rozmiar znaków „średnie” – dotyczy:

- znaków A-7, B-20.

Rozmiar znaków „mini” – dotyczy pozostałych znaków.

Folia II generacji.

Krawędzie znaków podwójnie gięte na całym obwodzie.

Słupki wykonane z rur stalowych ocynkowanych  $\varnothing$  60,3mm z zaślepkami (malowanych proszkowo na czarno).

Znaki projektowane należy wykonać, zlokalizować i zamontować (**skrajnia pozioma i pionowa**), zgodnie z warunkami określonymi w załączniku nr 1 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.) W razie potrzeby wynikającej z istniejącego zagospodarowania terenu, dopuszcza się zmianę lokalizacji znaków pionowych (do 5m od lokalizacji wskazanej w projekcie) pod warunkiem



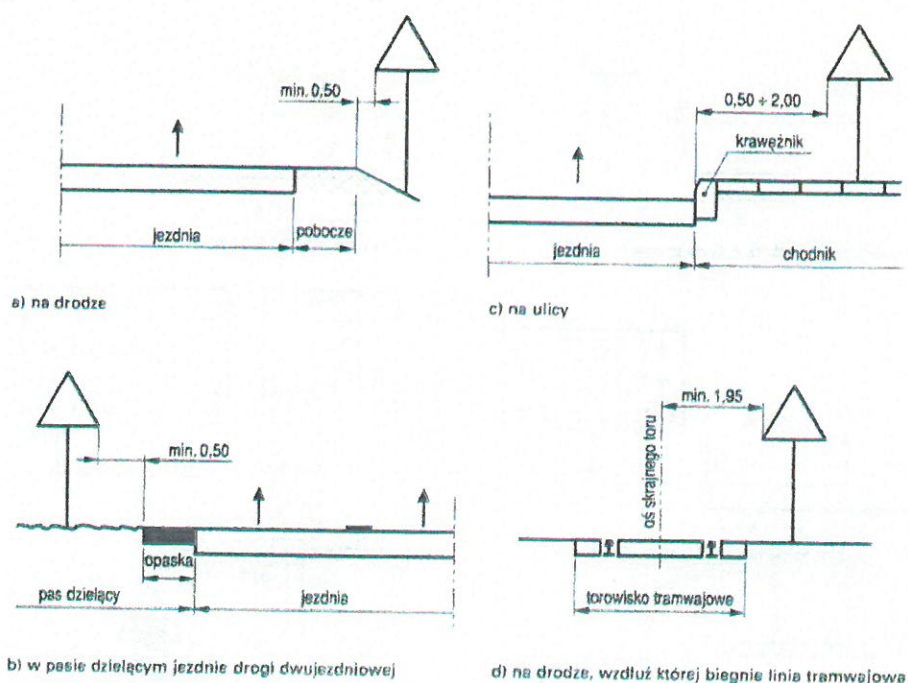
zachowania

warunków określonych w rozporządzeniu jw.

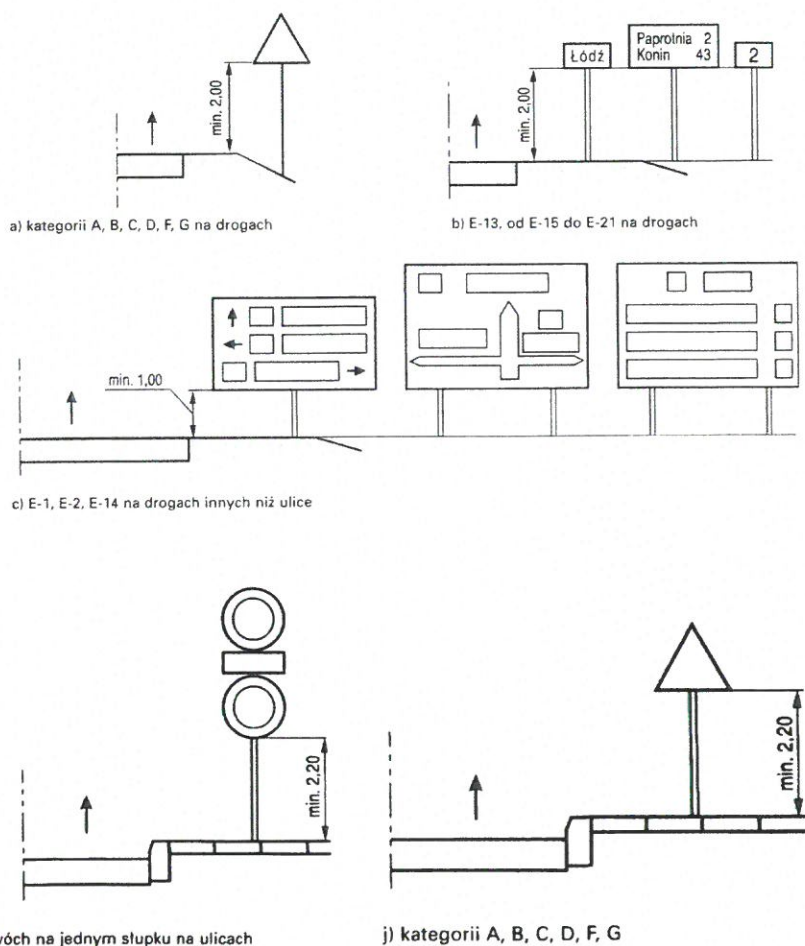
Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej od osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku. Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m.

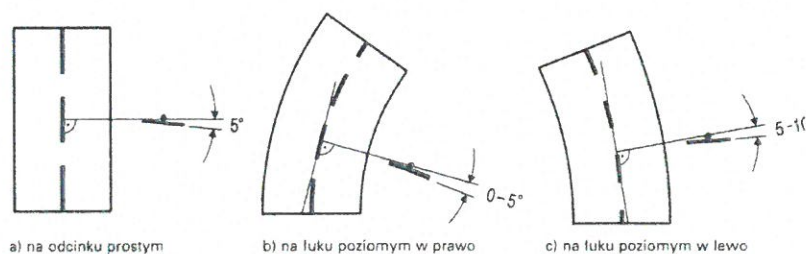
Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Wysokość umieszczania znaków min. 2,0 m nad krawędzią pobocza.



Sposób umieszczania znaków względem osi jezdni z odchyleniem rzędu  $5^\circ$ .



Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej.

## 8. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – 30 czerwca 2025 roku.

Opracował:

mgr inż. Grzegorz Rusnak