



65-034 Zielona Góra ul. Boh. Westerplatte 11  
☎ (0-68) 47-84-500 fax. (0-68) 47-84-502

nr rej. 18/09

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

**OBIEKT:** „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 276 w miejscowości Radnica od km 6+200 do km 9+500”

**DZIAŁKI:** Obręb Radnica - **913; 541;** 536(**536/1;** 536/2); 542( **542/1;** 542/2); **508; 564;** 575 (**575/1;** 575/2); **577;** 292 (**292/1;** 292/2); 302 (302/1; **302/2;** 325 (**325/2;** 325/1); 326 (**326/2;** 326/1); 466 (**466/1;** 466/2); **598**

(przed nawiasem podano numer działki ulegającej podziałowi, w nawiasie numery działek po podziale, tłustym drukiem zaznaczono numery działki przeznaczone pod inwestycję)

**INWESTOR:** Zarząd Województwa Lubuskiego  
Ul. Podgórna 7, 65-057 Zielona Góra

**UMOWA:** ZDW – ZG - III/432/2009 z dn. 07.10.2009 r.

**EGZ. NR**

Akceptacja	Imię i nazwisko	Data i podpis
<b>Projektant:</b>	mgr inż. Mateusz Mokwiński	08.2012

Zielona Góra – SIERPIEŃ 2012

# **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 276 w miejscowości Radnica  
od km 6+200 do km 9+500”

## **OPIS TECHNICZNY**

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	3
2.	MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	3
3.	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA .....	3
4.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I WARUNKÓW RUCHU .....	3
5.	OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ.....	4
6.	UWAGI KOŃCOWE.....	6
7.	OPINIA Z URZĘDU GMINY W KROŚNIE ODRZAŃSKIM .....	7
8.	OPINIA KWP W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM .....	8
9.	OPINIA ZDW Z 2011 R.....	9
10.	OPINIA ZDW Z 2012 R. ....	10
11.	UWAGI PROJEKTANTA DO OPINII ZDW:.....	12

## **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1.	Plan orientacyjny	skala 1:10000
2.1	Plan sytuacyjny	skala 1:500
2.2	Plan sytuacyjny	skala 1:500
2.3	Plan sytuacyjny	skala 1:500
2.4	Plan sytuacyjny	skala 1:500
2.5	Plan sytuacyjny	skala 1:500

# OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa ZDW-ZG- III/432/2009 z dn. 07.10.2009 r.

## 2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Wizja w terenie, dokumentacja fotograficzna oraz pomiary uzupełniające;
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz.1393);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz.1729);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 r. sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami);
- Prawo o ruchu drogowym 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późniejszymi zmianami).

## 3. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest stała organizacja ruchu dla rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 276 od km 6+200 do km 9+500 na terenie miejscowości Radnica, w powiecie krośnieńskim, województwo lubuskie. Droga przebiega na działkach będących własnością Województwa Lubuskiego - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze oraz Gminy Krosno Odrzańskie.

Celem niniejszego opracowania jest należyte oznakowanie drogi wojewódzkiej nr 276 oraz skrzyżowań z drogami przyległymi w Radnicy.

## 4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I WARUNKÓW RUCHU

Droga wojewódzka nr 276 stanowi ciąg komunikacyjny województwa lubuskiego. Inwestycja realizowana jest w terenie zabudowanym.

Droga wojewódzka stanowi główny wjazd do centrum miast Krosna Odrzańskiego oraz Świebodzina

Odcinek drogi wojewódzkiej objęty niniejszym opracowaniem nie posiada nazwy ani nie jest też oświetlony latarniami

Średni dobowy ruch (SDR) pomierzony w 2005 na drodze wojewódzkiej nr 276 oraz prognozowany przedstawia się następująco:

lp	Rok		Sam. osob.	Sam. dost.	Sam. ciężarowe bez przyczep	Sam. ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ogółem
			c	d	e	f	g	o
1	2005	p/d	1225	133	81	58	14	1528
2	mnożniki		o-d-e-f-g	x1,029 <sup>5</sup>	x1,02 <sup>5</sup>	x1,03 <sup>5</sup>	1	x1,039 <sup>5</sup>
3	2010	p/d	1527	153	89	67	14	1850
4	mnożniki		o-d-e-f-g	x1,025 <sup>5</sup>	x1,02 <sup>5</sup>	x1,03 <sup>5</sup>	1	x1,032 <sup>5</sup>

Droga wojewódzka nr 276 w zakresie opracowania stanowi ulicę o zmiennej szerokości o nawierzchni bitumicznej.

Parametry drogi wojewódzkiej nr 276:

- klasa drogi: Z;
- droga jednojezdniowa, dwupasowa;
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN;
- szerokość jezdni w przekroju ulicznym: 6,5 – 8,5m;
- szerokość chodników od 1,25 m – 2,0 m;
- prędkość projektowa:  $V_p=50$  km/h;
- kategoria ruchu: KR 3;

Teren na którym przewiduje się roboty nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie objętym robotami.

W zakresie opracowania oraz w bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są następujące skrzyżowania:

8+266,65 z drogą gminną nr DG 000815F.

## 5. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

Projektowana stała organizacja ruchu ma na celu aktualizację oraz wprowadzenie zmian wynikających z tytułu zmiany geometrii drogi wojewódzkiej jak również skrzyżowań w zakresie od km 6+200 do 9+500.

### Oznakowanie pionowe

Droga wojewódzka znajduje się na terenie zabudowanym gdzie obowiązuje ograniczenie dopuszczalnej prędkości do 50(w nocy 60), miejscowo występuje istniejące ograniczenie do 40 km/h

Istniejące oznakowanie zostało zinwentaryzowane i przedstawione na planach sytuacyjnych.

Zestawienie istniejących znaków, które należy przestawić:

Nazwa	Szt.
D15+D1*5+T11+A30+A7	10

Zestawienie istniejących znaków do likwidacji:

Nazwa	Szt.
B-33	2

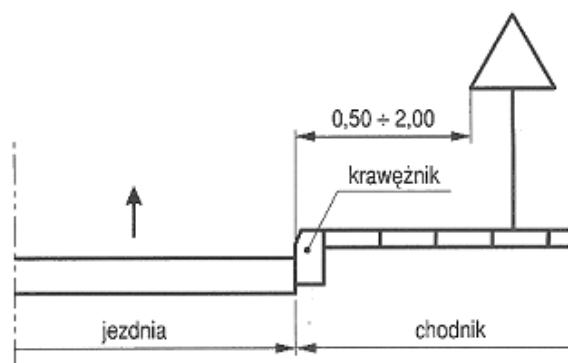
Zestawienie projektowanych znaków:

Nazwa	Szt.
A-7	8
A-12a	1
A-12b	1
D-6	8
D-15	2
D-18	3
D-18a	1
T-27	2

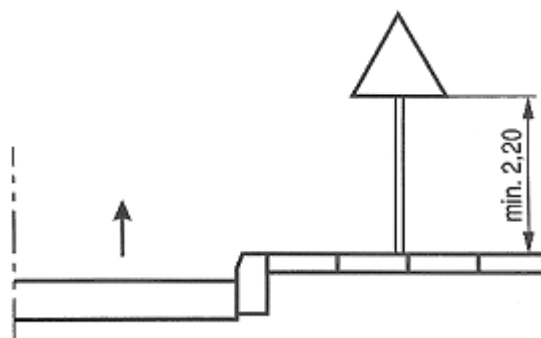
Szczegóły rozwiązania przedstawiono na rysunku nr 2.1- 2.5.

Znaki drogowe użyte do stałego oznakowania powinny być formatu średniego wykonane z folii odblaskowej 2 generacji. Znaki D6 oraz T-27 i A17 wykonać z folii fluorescencyjnej.

### Lokalizacja i sposób umieszczania znaków



Odległości ustawienia znaków w stosunku do jezdni



Wysokość umieszczania znaków

### Oznakowanie poziome

Zmiana zagospodarowania pasa drogowego wymaga dostosowania oznakowania poziomego. Z uwagi na wymianę nawierzchni drogi wojewódzkiej istniejące oznakowanie poziome w zakresie opracowania można pominąć w znacznym zakresie. Istniejące oznakowanie poziome ( kolor szary) w częściach nie ulegających zmianą geometrycznym pozostanie do odtworzenia. Kolorem niebieskim zaznaczono elementy zmieniane.

Droga wojewódzka w zakresie opracowania w niektórych odcinkach posiada jezdnię ograniczoną krawężnikami przez co nie ma konieczności stosowania linii krawędziowych. Zastosowano oznakowanie segregacyjne w osi jezdni. Ponadto oznakowano przejścia dla pieszych oraz wloty skrzyżowań. Zrezygnowano z oznaczania miejsc postojowych gdyż zostaną one wydzielone kostką betonową.

Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego:

Nazwa	Suma długości	Suma powierzchni
P-1a	230	27,6
P-1b	2143,0	257,16
P-1e	181	43,4
P-6	109	13,1
P-3a	285	51,3

P-4	381,5	91,5
P-7a	242	58,1
P-7c	1412	84,7
P-7d	2993	359,2
P-10	xxx	128
P-13	7	3,2
P-14	28	35,0
P-21	xxx	89,2

Projektowane oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym kolorem szarym( do odtworzenia istniejące) jak i kolorem niebieskim( nowo projektowane). Stosować oznakowanie grubowarstwowe.

Dodatkowo na dwóch azylach stosować punktowe elementy odblaskowe koloru białego.

### **Opis występujących zagrożeń i utrudnień:**

Nie przewiduje się utrudnień i zagrożeń w ruchu. Projektowane rozwiązania mają na celu usprawnienie ruchu pojazdów i innych uczestników drogi oraz zminimalizowanie zagrożeń w ruchu, jakie mogłoby wystąpić po wybudowaniu skrzyżowania.

### **Termin wprowadzenia oznakowania**

Przewidywany termin wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu planowany jest na 26.10.2013 r.

## **6. UWAGI KOŃCOWE**

Osoby pracujące przy wprowadzaniu stałej organizacji ruchu w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą koloru pomarańczowego wyposażoną w elementy odblaskowe.

W opracowaniu uwzględniono uwagi z pisma nr ZDW-ZG-II-510-59/11 z dnia 20.06.2011r.

Projektant:

mgr inż. Mateusz Mokwiński

## 7. OPINIA Z URZĘDU GMINY W KROŚNIE ODRZAŃSKIM

URZĄD MIASTA  
w Krośnie Odrzańskim  
Wydział Rozwoju, Inwestycji  
i Planowania Przestrzennego

„Zielona Góra” z o.o. Zielona Góra  
wpłynęło dnia:

11-07-2012

Krosno Odrzańskie, 2012-07-10

L.dz. 1337

IR-VII.7221.11.2012

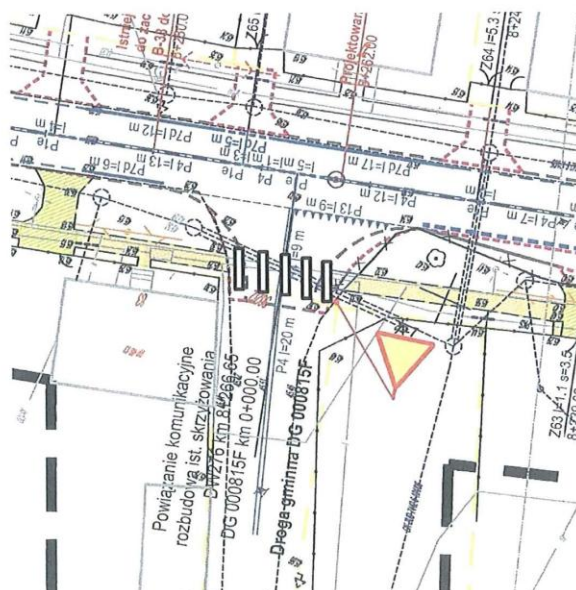
**PROMOST**  
ul. Boh. Westerplatte 11  
65-034 Zielona Góra

Odpowiadając na Wasz wniosek nr 40/DW 276/ACG/2010 z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie zaopiniowania oznakowania skrzyżowania drogi wojewódzkiej 276 z drogą gminną 000815F w miejscowości Radnica wnosimy o zaprojektowanie na w/w skrzyżowaniu znaku poziomego P-10 „przejście dla pieszych” oraz znaków pionowych D-6.

Naczelnik Wydziału Rozwoju,  
Inwestycji i Planowania Przestrzennego

mgr inż. Ryszard Stupski

### PROPONOWANA LOKALIZACJA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH



## 8. OPINIA KWP W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM

KOM. WÓDEKA

Rd – 532/11

Gorzów Wlkp. 26.05.2011

### O P I N I A

Na podstawie Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity - Dz. U. Nr 108, poz. 908 z 2005 r. z póź. zm.) oraz § 7 ust. 2 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 2003 r.) po rozpatrzeniu wniosku:

**„PROMOST” Sp. z o.o.**  
**65-034 Zielona Góra**  
**ul. Westerplatte 11**

### o p i n i u j ę

projekt stałej organizacji ruchu dot. rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 276 w m. Radnica od km 6+200 do km 9+500z następującym zastrzeżeniem:

- nieprawidłowa długość linii P-4 w km 7+040, 9+280;
- nieprawidłowa długość linii P-4 przed i za przejściem dla pieszych w km 8+180, 8+370 (brak linii z kierunku Świebodzina), 8+630 – wymagana min. długość linii P-4 to 20m;
- przeanalizować zastosowane oznakowanie znakami D-1 skrzyżowania(?) z drogą wewnętrzną w km 7+985, 8+130, 8+610 (brak określonego charakteru drogi podporządkowanej) – wg ustawy Prawo o ruchu drogowym określenie skrzyżowania nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą wewnętrzną; brak także w tym przypadku właściwego oznakowania poziomego;
- brak oznakowania pionowego przejścia dla pieszych w km 8+900;
- przeanalizować zastosowanie linii P-7c w obrębie skrzyżowań, przejść dla pieszych, linii P-4 (np. rys. 2.4, 2.5, ), gdyż jest to linia zezwalająca na postój pojazdów na poboczu w obrębie wymienionych miejsc co pozostaje sprzeczne z art. 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym.
- nieprawidłowe oznakowanie poziome na wlotach dróg podporządkowanych na skrzyżowanie - pkt. 7.6. Załącznika nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach /Dz. U. Nr 220, poz. 2181/ - znaki poziome należy stosować na wlotach podporządkowanych na odcinku nie krótszym niż 30 m przy dopuszczalnej prędkości na wlocie do 60 km/h /oznakowanie poziome stosuje się wg. jednakowych zasad, bez względu na to, czy droga ma znaki poziome na całej długości, czy też wymagane jest oznakowanie samego wlotu/ - w związku z powyższym zastosowanie mieć będzie § 8 ust. 5 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem.

**O terminie wprowadzenia zmian w organizacji ruchu należy poinformować tut. KWP oraz KPP w Krośnie Odrzańskim 7 dni przed rozpoczęciem prac powołując się na liczbę Rd j/w.**

#### Otrzymują:

1. „PROMOST” Sp. z o.o.  
ul. Westerplatte 11  
65-36 Zielona Góra
2. KPP Krosno Odrz.
3. aa.

„PROMOST” Sp. z o.o. Zielona Góra  
wpłynęło dnia

30-05-2011

l. dz. 1133

KOMENDANT WOJEWÓDZKI POLICJI  
w Gorzowie Wlkp.  
z up. EKSPERT WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO  
KWP w Gorzowie Wlkp.  
kom. mgr inż. Przemysław Muszyński



## 9. OPINIA ZDW Z 2011 R.

Zielona Góra, 07.06.2011r.

ZDW-ZG-II-510-59/11

**PROMOST Sp. z o.o.**  
**ul. Boh. Westerplatte 11**  
**65-034 Zielona Góra**

**Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze** działając zgodnie z § 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. nr 177, poz. 1729)

### opiniuje z uwagami

projekt organizacji ruchu mający obowiązywać po przebudowie drogi wojewódzkiej nr 276 w Radnicy km 6+200-9+500:

- skorygować opis techniczny w zakresie zastosowanego oznakowania pionowego, określić wielkość znaków i rodzaj folii (w opisie opisano oznakowanie tymczasowe),
- rozważyć zasadność stosowania linii P-6 przed P-4 i P-3a w granicach obszaru zabudowanego (z jednej strony P-6 z drugiej P-1b),
- na zjazdach zastosować linię P-1e długości 3m,
- zweryfikować ilość ustawianych znaków A-7 na zjazdach (nie wszędzie potrzebne),
- znaki D-15 ustawić na centralnym miejscu środka zatoki oraz licem do kierunku jazdy, wprowadzić linię bezpieczeństwa na peronach P-7d,
- niepotrzebne znaki przewidzieć do likwidacji,
- rozważyć zasadność utrzymania projektowanych przejść dla pieszych z azylami (za małą szerokość jezdni, brak znaków C-9 i obwiedni wyspy), lepszym rozwiązaniem dla spowolnienia ruchu były by szyki w obrębie wjazdu do miejscowości,
- poszerzyć chodnik o perony w obrębie przystanków,
- nanieść kolorem istniejący chodnik (niewidoczny),
- w obrębie skrzyżowania wprowadzić odpowiednie oznakowanie poziome (2.4),
- rozważyć zasadność przedłużenia chodnika do budynku nr 76 (2.4),
- dokonać przeglądu istniejącego oznakowania pod kątem obowiązujących przepisów i złego stanu technicznego znaków i ewentualnie przewidzieć znaki do wymiany,
- dostosować linię P-4 przed miejscami niebezpiecznymi do wymaganych przepisami 20m,
- wyjaśnić powód zastosowanej linii krawędziowej P-7c w ark 2.4-2.6,
- w obrębie przejścia dla pieszych z Agatką zrezygnować z miejsca parkingowego z kopertą i z 2 miejsc parkingowych przylegających po przeciwnej stronie w/w przejścia oraz rozważyć zasadność wykonania przejścia dla pieszych z azylem w obrębie szkoły,
- w związku ze zmianą siedziby Straży Pożarnej zmienić lokalizację istniejących znaków A-30 z tabliczką T-16,
- znaki D-6 z tabliczką T-27 oraz A-17 zaprojektować na tablicach na folii fluorescencyjnej,
- wprowadzić znaki F-6 w związku z istniejącym zakazem występującym na drodze podporządkowanej (B-5 z T-22)-rys. 2.5,
- sugerujemy rezygnację z przejścia dla pieszych w km 8+900 (w przypadku pozostawienia uzupełnić znaki D-6),
- brak połączenia ciągów komunikacyjnych dla pieszych w obrębie skrzyżowania 8+900 oraz do budynku mieszkalnego 6a,
- skorygować oznakowanie poziome w osi jezdni w obrębie km 8+800 (nieprawidłowe).

Zielona Góra, 2012-07-30

ZDW-ZG-II-510-68/12

ZARZĄD DROG WOJEWÓDZKICH  
65-042 Zielona Góra, Al. Niepodległości 30  
tel. (68) 325-48-64, (68) 327-05-71  
sekr. (68) 328-03-00 fax (68) 328-03-37  
NIP 973-00-10-122 Regon 006092820

Zielona Góra, 2012-07-30

ZDW-ZG-II-510-68/12


PROMOST Sp. z o.o.  
ul. Boh. Westerplatte 11  
65-034 Zielona Góra

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze działając zgodnie z § 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. nr 177, poz. 1729)

**opiniuje ponownie z uwagami**

projekt organizacji ruchu mający obowiązywać po przebudowie drogi wojewódzkiej nr 276 w Radnicy km 6+200-9+500:

1. uzupełnić podpis projektanta na planie orientacyjnym,
2. poprawić zapis w opisie technicznym „parametry drogi woj. 137”,
3. zastosować oznakowanie poziome grubowarstwowe,
4. nieczytelne oznakowanie poziome uniemożliwia dokładne sprawdzenie projektu (P-3a, P-4 i linie krawędziowe)-poprawić,
5. na początku opracowania poprawić oznakowanie poziome (w obszarze zabudowanym zastosowano linię P-1a),
6. zweryfikować ilość ustawianych znaków A-7 na zjazdach (nie wszędzie są zasadne),
7. wprowadzić linię bezpieczeństwa na peronach P-7d,
8. rozważyć zasadność utrzymania projektowanych przejść dla pieszych z azylami szczególnie na wjeździe do miejscowości (2 domy), a nie stosowane w centrum miejscowości - lepszym rozwiązaniem dla spowolnienia ruchu byłyby szlaki w obrębie wjazdu do miejscowości,
9. poszerzyć chodnik o perony w obrębie przystanków,
10. nanieść kolorem istniejący i projektowany chodnik (niewidoczny),
11. wysować prawidłowo symbole znaków D-51 (z tabliczkami), wpisać ich km,
12. w obrębie skrzyżowania wprowadzić odpowiednie oznakowanie poziome (linie P-4 min. 50m na drodze wojewódzkiej oraz na drogach podporządkowanych 30m),
13. dokonać przeglądu istniejącego oznakowania pod kątem obowiązujących przepisów i złego stanu technicznego znaków i ewentualnie przewidzieć znaki do wymiany,
14. sprawdzić czy jest uzasadnienie do wprowadzania znaków A-12 na początku i końcu opracowania (czy jezdnia jest zawężona do mniej niż 5,5m?),
15. rozważyć zasadność wykonania miejsca parkingowego dla osoby niepełnosprawnej oraz wykonania przejścia dla pieszych z azylem w obrębie szkoły,
16. rozważyć konieczność zastosowania linii P-4 w obrębie zjazdów w km 6+900, jeżeli potrzebna to zastosować linię P-4 dłg. 50m,
17. usunąć z projektu zapis „projektowany D-15” przy znakach D-6 na przejściu dla pieszych w km 7+077,27 oraz km 8+184, 8+635,5, 8+097,83 i 9+262,
18. wpisać symbol barier energochłonnych,
19. sprawdzić status dróg gminnych w km 7+980, 8+606, 8+900, 8+610, 8+130....(opisane jako wewnętrzne)- pod kątem utrzymania znaków D-1 i wprowadzenia linii P-4,
20. prawidłowo opisać linię P-1b w km 7+410-1050m w km 8+000-1040m,
21. rys 2.4 - brak oznakowania P-4 przed przejściem dla pieszych z którego korzystają dzieci,
22. wpisać km wszystkich znaków (brak np. przy D-18),

  
01-08-2012  
L.dz. 1446

23. w zależności od statusu drogi wprowadzić i utrzymać bądź nie znaki F-6 w związku z istniejącym zakazem występującym na drodze podporządkowanej (B-5 z T-22)-rys. 2.4, na zaprojektowanych F-6 wrysować rzeczywisty przebieg drogi wojewódzkiej,
24. brak połączenia ciągów komunikacyjnych dla pieszych w obrębie skrzyżowania 8+900 oraz do budynku mieszkalnego 6a,
25. opisać km znaków w porozumieniu z RDW Zielona Góra,
26. nanieść na plan sytuacyjny słupki prowadzące (dowiązać do istniejącego km) oraz rozważyć zasadność umieszczenia słupków U-2 w obrębie skrzyżowań.

Stosownie do ww. przepisów projekt organizacji ruchu podlega zaopiniowaniu w odpowiednim Starostwie Powiatowym oraz zatwierdzeniu przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego w Zielonej Górze – Departament Gospodarki i Infrastruktury. **W przypadku nie wprowadzenia oznakowania w ciągu 12 miesięcy od dnia zatwierdzenia projekt wymaga ponownego zaopiniowania w tut. Zarządzie z uwagi na możliwość wystąpienia zmian w istniejącym oznakowaniu.**

Jeżeli w terminie co najmniej siedmiu dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu określonym przez organ zarządzający ruchem, jednostka wprowadzająca organizację ruchu nie zawiadomi organu zarządzającego ruchem, zarządu drogi, oraz właściwego komendanta Policji, organ zarządzający ruchem poinformuje o utracie ważności zatwierdzonego projektu.

**Jednostka wprowadzająca oznakowanie na drogach wojewódzkich ustali z właściwym miejscowo Rejonem Dróg Wojewódzkich termin i szczegóły realizacji robót co najmniej 7 dni przed ich wprowadzeniem.**

**Z-ca DYREKTORA**  
ds. Zarządzania Drogami i Mostami

*Grzegorz Szulc*

**Otrzymuje do wiadomości:**

Wydział Dokumentacji  
w/m

Rejon Dróg Wojewódzkich  
w Zielonej Górze

a/a B.K.

## 11. Uwagi projektanta do opinii ZDW:

- Ad.1. Wykonano.
- Ad.2. Poprawiono.
- Ad.3. Dodano zapis w opisie w pkt. 5.
- Ad.4. Skorygowano czytelność usuwając zbędne elementy z pasa drogowego.
- Ad.5. Zmieniono linie P-1a na P-1b.
- Ad.6. Projektant świadomie wprowadził nadprogramową liczbę znaków A7 ze względu na realne „styl” jazdy mieszkańców miejscowości jak i ludzi przejeżdżających przez nią.
- Ad.7. Skorygowano projektowaną linię bezpieczeństwa na peronach P-7d.
- Ad.8. Ze względu na daleko posunięte proces uzyskiwania decyzji ZRID niemożliwa jest zmiana zaakceptowanej geometrii przez wydział dokumentacji ZDW.
- Ad.9. Chodnik w sąsiedztwie peronów ma szerokość normatywną tj. 2,0 m. a w samym centrum miejscowości nawet 3,0 m.
- Ad.10. Naniesiono w legendzie kolorem chodnik istniejący oraz projektowany.
- Ad.11. Skorygowano symbol znaku D-51 wraz z tabliczką oraz podano kilometraż.
- Ad.12. Skorygowano długości linii P-4 w zależności od klasy skrzyżowań.
- Ad.13. Wykonano przegląd znaków – dwa znaki zostaną wymienione na nowe ze względu na istniejący stan.
- Ad.14. Istnieje uzasadnienie dla wprowadzenia znaków A-12 na początku miejscowości gdyż następuję zmiana szerokości o więcej niż 0,2 m ( 0,5).
- Ad.15. Zrezygnowano z miejsca postoju dla osoby niepełnosprawnej gdyż nie można ich wykonywać pod skosem oraz są za blisko przejścia dla pieszych.
- Ad.16. Wydłużono linię P-4 do 50 m.
- Ad.17. Usunięto błędny zapis D-15.
- Ad.18. Zastosować bariery Sp-09.
- Ad.19. W miejscowości zlokalizowana jest tylko i wyłącznie jedna droga publiczna. Reszta to drogi wewnętrzne. Ze względu na bezpieczeństwo przemieszczających się zdecydowano o wprowadzaniu oraz utrzymaniu znaków A7 i D1.
- Ad.20. Skorygowano długość linii P-1b na 1040m.
- Ad.21. Wprowadzono oznaczenie P-4 tym samym odcinając parking dla kierowców jadących od Świebodzina.
- Ad.22. Wszystkie znaki uzupełniono o kilometraż.
- Ad.23. Znak F6 odpowiada rzeczywistemu przebiegowi drogi i został wprowadzony zgodnie z uwagami z opinia z dnia 20.06.2011r.
- Ad.24. Brak ciągłości komunikacyjnej ze względu na „wąskie gardło”. Inwestor zatwierdził geometrię oraz sam zrezygnował z niego.
- Ad.25. Istniejące słupki kilometrażowe są źle umieszczone ( przesunięcie rzędu 15-22 m). Błąd zgłaszany 2 lata temu Inwestorowi. W projekcie w zakresie objętym zleceniem skorygowano ich lokalizację.
- Ad.26. Naniesiono nowe słupki prowadzące dowiązujące się do starej kilometracji. Rezygnacja ze słupków U-2 ze względu na ponadgabarytowe pojazdy korzystające ze zjazdów.