



Pracownia Projektowa  
Infrastruktury Drogowej  
Marcin Kasalka

63-400 Ostrów Wielkopolski,  
ul. Staroprzygodzka 25  
Tel. 607 335 657, 505 281 941  
ppidkasalka@gmail.com

**Inwestor:** Powiatowy Zarząd Dróg  
ul. Staszica 1  
63-400 Ostrów Wielkopolski

**Numer projektu:** 681

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

### Przebudowa drogi nr 5289P w m. Lamki na odc. dł. ok. 670m

**Adres obiektu budowlanego:**

Województwo **Wielkopolskie**  
Powiat: **Ostrowski**  
Gmina: **Gmina Ostrów Wielkopolski**  
Obręb: **LAMKI**  
Numer działki: **140, 187**

**Spis zawartości:**

Część opisowa  
Część rysunkowa

PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU: **21.02.2021 - 25.05.2025**

|            |                                  |  |  |
|------------|----------------------------------|--|--|
| Projektant | <b>mgr inż. Marcin Kasalka</b>   | <b>WKP/0305/POOD/11</b><br>Uprawniony do projektowania bez<br>ograniczeń w specjalności drogowej |  |
| Opracował  | <b>mgr inż. Tomasz Dryjański</b> |  |  |

Data opracowania: wrzesień 2020r.

## **Spis treści**

### **1. KARTA UZGODNIENÍ I ZATWIERDZEŃ**

### **2. CZĘŚĆ OGÓLNA**

- 2.1. Podstawa opracowania
- 2.2. Cel i zakres opracowania
- 2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi
- 2.4. Charakterystyka ruchu na drodze

### **3. ORGANIZACJA RUCHU**

- 3.1 Oznakowanie pionowe
- 3.2 Oznakowanie poziome
- 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

### **4. WYMAGANIA TECHNICZNE**

- 4.1 Oznakowanie pionowe
- 4.2 Oznakowanie poziome
- 4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

### **5. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

|                            |                  |               |
|----------------------------|------------------|---------------|
| Plan orientacyjny          | - skala 1:20 000 | - rys. nr 1.0 |
| Plan oznakowania           | - skala 1:500    | - rys. nr 2.0 |
| Inwentaryzacja oznakowania | - skala 1:500    | - rys. nr 3.0 |

## **1. KARTA UZGODNIEŃ I ZATWIERDZEŃ**

## **2. CZĘŚĆ OGÓLNA**

### **2.1. Podstawa opracowania**

- projekt budowlany robót drogowych,
- mapa zasadnicza 1:500,
- inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020r. poz. 110 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz.U z 2019r. poz.2310),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177z 2017r. poz. 748),
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz.U. z 2019r. poz. 2311).

### **2.2. Cel i zakres opracowania**

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie projektu stałej organizacji ruchu wprowadzonej po wykonaniu przebudowy drogi 5289P w m. Lamki – ul. Szkolna wraz z opiniami niezbędnymi do zatwierdzenia przez właściwy organ administracji samorządowej. Przebudowa polegać będzie na wykonaniu ścieżki rowerowej wzdłuż lewej krawędzi drogi - na odc. ok. 670m.

Cała inwestycja objęta niniejszym projektem w całości zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w powiecie ostrowskim, gm. Ostrów Wielkopolski, m. Lamki.

### **2.3. Opis stanu istniejącego i parametry geometrii drogi**

Opracowanie obejmuje odcinek drogi nr 5289P o długości około 670m. Początek opracowania znajduje się ok. 12,5m od krawędzi jezdni DK36 w miejscu dowiązania do istniejącego chodnika z dopuszczonym ruchem dla rowerzystów. Koniec zlokalizowany jest w miejscu dowiązania do chodnika przy Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II w Lamkach.

Na omawianym odcinku droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,3m. Po stronie planowanej ścieżki rowerowej obecnie znajduje się pobocze oraz rowy przydrożne

stanowiące wyposażenie techniczne drogi. Rowy przydrożna na tym odcinku występują w formie odkrytej oraz zakrytej. Rury ułożone na odcinkach krytych posiadają różną średnicę. Po przeciwnej stronie (wzdłuż prawej krawędzi drogi) zlokalizowany jest chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

Wzdłuż drogi powiatowej, po obu stronach, znajduje się zabudowa jednorodzinna.. Sporadycznie występuje zabudowa usługowa oraz łąki i pola uprawne.

W pasie drogowym znajduje się uzbrojenie terenu w postaci: kanalizacji sanitarnej, wodociągu, sieci energetycznej (napowietrznej i podziemnej), gazowej oraz sieci teletechnicznej.

Oznakowanie poziome (na jezdni) oraz oznakowania pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

## **2.4. Charakterystyka ruchu na drodze**

Ze względu na zakres opracowanie szczegółowe pomiary ruchu drogowego nie były przeprowadzone. Na omawianym terenie nie występują przystanki komunikacji zbiorowej.

## **3. ORGANIZACJA RUCHU**

Zakres prac związanych z przebudową drogi obejmować będzie wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej i szer. 2,0m. Ścieżka usytuowana będzie wzdłuż lewej krawędzi na odcinku od drogi krajowej DK36 aż do szkoły Podstawowej im. Jana Pawła II. Projektowany układ wymusił zmianę oznakowania pionowego.

### **3.1 Oznakowanie pionowe**

Oznakowanie pionowe zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020r., poz. 110 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 r., poz. 2311).

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE ZNAKÓW PIONOWYCH:

- Znaki pionowe regulujące ruch rowerzystów projektuje się jako mini.
- Pozostałe znaki pionowe projektuje się jako średni.
- Lica znaków należy pokryć folią odblaskową typu 1.
- Skrajnia pionowa dla znaków zlokalizowanych przy chodniku/ścieżce rowerowej winna wynosić **min. 2,5m.**

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie pionowe jest w stanie technicznym dobrym.

Projekt organizacji ruchu zakłada przeniesienie oznakowania D-6, B-20 oraz E-2a wraz ze słupkami w nowe miejsce, zgodnie z planem sytuacyjnym. Konstrukcja podtrzymująca tablicę E-2a musi być zlokalizowana poza nawierzchnią ścieżki.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 2.0** w skali 1: 500

## WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO

| Oznakowanie pionowe |                |      |              |           |          |        |            |       |      |      |
|---------------------|----------------|------|--------------|-----------|----------|--------|------------|-------|------|------|
| ID                  | Nazwa          | Blok | Stan         | Warstwa   | Wielkość | Wymiar | Kilometraż | Trasa | Opis | Szt. |
|                     | D-6            |      | Przeniesione | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | E-2a           |      | Przeniesione | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | B-20           |      | Przeniesione | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | D-15           |      | Projektowane | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | C-13a          |      | Projektowane | gaPionowe | mini     |        |            |       |      | 3    |
|                     | C-13           |      | Projektowane | gaPionowe | mini     |        |            |       |      | 6    |
|                     | D-15           |      | Projektowane | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 2    |
|                     | T-3a           |      | Projektowane | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | T-30a          |      | Projektowane | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | D-6            |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | T-0            |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 2    |
|                     | T-0 (D-6/T-27) |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 2    |
|                     | D-15           |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | B-33           |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 2    |
|                     | A-1            |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | A-17           |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | B-13a          |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |
|                     | C-16           |      | Istniejące   | gaPionowe | średni   |        |            |       |      | 1    |

Tablice projektowane = 10

Słupki projektowane = 6

Tablice przewidziane do przeniesienia = 3

Słupki przewidziane do przeniesienia = 4

### 3.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020r., poz. 110 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 r., poz. 2311).

W stanie istniejącym, na omawianym terenie, oznakowanie poziome występuje na jezdni w obrębie skrzyżowania ul. Szkolną z DK36 oraz w obrębie szkoły – w postaci przejścia dla pieszych.

Projektowane oznakowanie przedstawiono na **planie sytuacyjnych rys. 2.0** w skali 1: 500.

#### WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

| Oznakowanie poziome |       |              |           |            |       |      |              |           |             |
|---------------------|-------|--------------|-----------|------------|-------|------|--------------|-----------|-------------|
| ID                  | Nazwa | Stan         | Warstwa   | Kilometraż | Trasa | Opis | Dł./Pow/Szt. | Pow. mal. | Pow. mal. 2 |
| P-23 mini           |       | Projektowane | gaPoziome |            |       |      | 33.0000      | 0.00      | 0.00        |
| P-14                |       | Projektowane | gaPoziome |            |       |      | 7.9186       | 3.00      | 0.00        |
| P-4                 |       | Projektowane | gaPoziome |            |       |      | 15.0000      | 4.00      | 0.00        |
| P-17                |       | Projektowane | gaPoziome |            |       |      | 20.0000      | 3.00      | 0.00        |

### 3.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Analizując projekt przebudowy drogi stwierdzono konieczności zastosowania balustrady w miejscu przebudowy wlotów rowów do systemu odwodnienia pasa drogowego [balustrada U-11a dł. 6m + 6m + 4m = 16m].

## 4. WYMAGANIA TECHNICZNE

### 4.1 Oznakowanie pionowe

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość reguluje „Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia 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”, zgodnie, z którym zaprojektowano organizację ruchu.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze.

### **UWAGA!!!**

**Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch rowerzystów, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,50 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).**

## **4.2 Oznakowanie poziome**

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości  $\geq 1,5$  również w warunkach dużej wilgotności powietrza np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której jest umieszczone, zgodnie z obowiązującymi normami,
- odpowiednim okresem trwałości, min 4 lata,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

## **4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

Należy stosować wyłącznie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie, właściwie oznaczone, dla których:

- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co, do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa,
- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych – w odniesieniu do wyrobów podlegających tej certyfikacji,



Urządzenia BRD należy stosować zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.