

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Instytucja wydająca opinię:

NAZWA OPRACOWANIA:

Projekt stałej organizacji ruchu drogowego dróg wewnętrznych oraz parkingów na terenie Centrum Biznesu „Nowe Gliwice” w Gliwicach stanowiących własność Górnośląskiego Akceleratora Przedsiębiorczości Rynkowej sp. z o.o.

INWESTOR:	Górnośląski Akcelerator Przedsiębiorczości Rynkowej sp. z o.o. ul. Wincentego Pola 16 44-100 Gliwice
PROJEKT:	KariST Karina Tobor ul. Miedziowa 7/13 41-922 Radzionków NIP: 6261235691

SPIS TREŚCI:

1.	PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA	2
2.	INWESTOR ZADANIA	2
3.	PODSTAWA OPRACOWANIA	2
4.	CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU NA DROGACH.....	2
5.	STAN PROJEKTOWANY	3
6.	UWAGI KOŃCOWE.....	8
7.	OŚWIADCZENIE	8

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. 1	Plan orientacyjny
Rys. 2.1	Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome + pionowe
Rys. 2.2	Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome + pionowe
Rys. 2.3	Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome + pionowe
Rys. 2.4	Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome
Rys. 2.5	Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome
Rys. 2.6	Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiot opracowania stanowi projekt stałej organizacji ruchu. Dokumentacja została wykonana dla dróg wewnętrznych oraz parkingów na terenie Centrum Biznesu „Nowe Gliwice” w Gliwicach. Inwestycja zlokalizowana jest przy ul. Bojkowskiej oraz Kopalnianej.

2. INWESTOR ZADANIA

Inwestorem zadania jest:

Górnośląski Akcelerator Przedsiębiorczości Rynkowej sp. z o.o.

ul. Wincentego Pola 16

44-100 Gliwice

3. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Rozporządzenie 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 (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. z późniejszymi zmianami – Prawo o ruchu drogowym,
- Wizja lokalna przeprowadzona w listopadzie 2025 r.,
- Zlecenie wykonania projektu organizacji ruchu.

4. CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU NA DROGACH

Teren Centrum Biznesu „Nowe Gliwice”, zlokalizowany w południowej części miasta Gliwice, stanowi zrewitalizowany obszar przemysłowy dawnej kopalni węgla kamiennego, przekształcony w zorganizowany kompleks o funkcjach edukacyjnych, biurowych, badawczo-rozwojowych oraz usługowych.

Obsługa komunikacyjna zewnętrzna realizowana jest przede wszystkim poprzez ul. Bojkowską, pełniącą funkcję głównej osi dojazdowej do kompleksu. Ulica ta ma charakter drogi publicznej o znaczeniu lokalno-zbiorczym, zapewniającej powiązania z układem ulicznym miasta oraz przejęcie zasadniczego strumienia ruchu generowanego przez funkcje zlokalizowane na terenie „Nowych Gliwic”. Uzupełniającym dojazdem jest ul. Kopalniana, przebiegająca w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, wykorzystywana zarówno jako osobny wjazd na teren, jak i ciąg obsługi technicznej oraz dojazd do wybranych parkingów i stref serwisowych.

Wewnętrzny układ drogowy ma charakter kampusowy i obejmuje system dróg wewnętrznych, placów manewrowych oraz dojazdów do parkingów zlokalizowanych przy poszczególnych budynkach. Drogi te pełnią funkcję rozprowadzającą ruch wewnętrzny, bez charakteru tranzytowego, i podporządkowane są obsłudze komunikacyjnej zabudowy oraz zapewnieniu dojazdu pojazdów uprzywilejowanych, w tym straży pożarnej. Drogi

wewnętrzne funkcjonują w warunkach uspokojonego ruchu, z dominacją ruchu pojazdów osobowych, sporadycznym udziałem pojazdów dostawczych oraz niskim udziałem ruchu ciężkiego. Konstrukcje nawierzchni wykonane jako bitumiczne oraz utwardzone nawierzchnie placowe. Odwodnienie realizowane jest poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni oraz system kanalizacji deszczowej.

5. STAN PROJEKTOWANY

Projektowana organizacja ruchu dla terenu Centrum Biznesu „Nowe Gliwice” obejmuje kompleksowy system oznakowania pionowego i poziomego, którego celem jest uporządkowanie zasad ruchu drogowego, zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz dostosowanie układu komunikacyjnego do funkcji edukacyjno-biznesowej i kampusowego charakteru obszaru. Przyjęte rozwiązania opracowano na podstawie analizy istniejącego układu drogowego, geometrii dróg wewnętrznych, lokalizacji budynków, parkingów oraz ciągów pieszych, a także w oparciu o obowiązujące przepisy prawa i wytyczne techniczne z zakresu inżynierii ruchu.

Na całym obszarze objętym opracowaniem zaprojektowano wprowadzenie strefy ruchu, oznakowanej znakami pionowymi D-52 „Strefa ruchu” przy wszystkich wjazdach na teren oraz znakami D-53 „Koniec strefy ruchu” przy wyjazdach. Rozwiązanie to powoduje objęcie dróg wewnętrznych przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, co ma istotne znaczenie w zakresie jednoznacznego określenia zasad pierwszeństwa przejazdu, odpowiedzialności kierujących, zasad parkowania oraz poruszania się pieszych. Jednocześnie umożliwia ono spójne powiązanie oznakowania pionowego i poziomego w jednolity system organizacji ruchu.

W granicach strefy ruchu wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h, oznakowane znakami B-43. Przyjęta prędkość dopuszczalna jest adekwatna do charakteru terenu, na którym występuje intensywny ruch pieszy, duża liczba wjazdów na parkingi, częste manewry cofania oraz ograniczona widoczność na łukach i skrzyżowaniach wynikająca z historycznej, nieregularnej struktury zabudowy. Ograniczenie prędkości ma charakter systemowy i jest konsekwentnie wspierane przez zastosowanie środków fizycznego uspokojenia ruchu.

W zakresie informacji i orientacji kierujących zaprojektowano oznakowanie pionowe D-18 „Parking” oraz D-18a „Parking – miejsce zastrzeżone”, wskazujące lokalizację parkingów ogólnodostępnych oraz miejsc postojowych przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami. Rozmieszczenie znaków zapewnia czytelne prowadzenie ruchu do poszczególnych zespołów postojowych oraz ogranicza nieuporządkowane manewry związane z poszukiwaniem miejsc parkingowych. W rejonach o ograniczonej dostępności wprowadzono znaki D-4a „Droga bez przejazdu”, których zadaniem jest eliminacja zbędnego ruchu tranzytowego oraz manewrów zawracania.

Drogi pożarowe zostały oznakowane tablicami informacyjnymi T-0 „Droga pożarowa”. Oznaczenia te jednoznacznie identyfikują ciągi przeznaczone do dojazdu pojazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej

i są skoordynowane z zakazami zatrzymywania się oraz geometrią dróg i placów manewrowych. Przyjęte rozwiązania zapewniają spełnienie wymagań dotyczących minimalnych szerokości przejazdu, nośności nawierzchni oraz dostępności do elewacji i wejść do obiektów.

Oznakowanie poziome stanowi integralne uzupełnienie oznakowania pionowego i zostało zaprojektowane w celu jednoznacznego prowadzenia ruchu oraz uporządkowania parkowania. Linie P-4 (linia podwójna ciągła) zastosowano do separacji torów jazdy, wyznaczenia osi jezdni oraz w miejscach wymagających jednoznacznego rozdzielenia przestrzeni ruchu pojazdów.

Na wlotach skrzyżowań dróg wewnętrznych oraz przy wyjazdach z parkingów zaprojektowano linie P-14, wyznaczające miejsca warunkowego zatrzymania. Rozwiązanie to porządkuje relacje pierwszeństwa przejazdu w obrębie strefy ruchu i ogranicza ryzyko kolizji w punktach krzyżowania się potoków ruchu. Linie P-7c zastosowano na skrzyżowaniach o nieregularnym przebiegu w celu czytelnego poprowadzenia torów jazdy i eliminacji niejednoznacznych trajektorii ruchu.

Stanowiska postojowe oznakowano znakami P-18, z zachowaniem wymaganych szerokości i długości miejsc postojowych, dostosowanych do rodzaju obsługiwanych pojazdów. Miejsca przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami wyróżniono oznakowaniem P-20 oraz symbolem P-24, w powiązaniu z oznakowaniem pionowym D-18a.

Elementem uzupełniającym projektowaną organizację ruchu są urządzenia fizycznego uspokojenia ruchu w postaci progów wyspowych, rozmieszczonych na wybranych odcinkach dróg wewnętrznych, w szczególności w rejonach skrzyżowań oraz w pobliżu parkingów. Poduszki te wymuszają redukcję prędkości pojazdów, przy jednoczesnym zachowaniu przejezdności dla pojazdów uprzywilejowanych oraz komunikacji technicznej.

Zastosowane progi wyspowe powinny spełniać wymagania obowiązujących przepisów oraz norm technicznych. W szczególności urządzenia te powinny być zgodne z przepisami prawa krajowego – progi należy oznakować oznakowaniem poziomym P-25, zgodnie z zapisami Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, w tym pkt 4.2.6., który wskazuje, że oznakowanie poziome należy umieszczać na całej szerokości powierzchni najazdowej i zjazdowej progów.

Ponadto powierzchnia progów powinna posiadać właściwości antypoślizgowe spełniające wymagania europejskiej normy 48 SRT, zapewniające odpowiedni poziom szorstkości i bezpieczeństwa ruchu pojazdów, w szczególności w warunkach opadów atmosferycznych oraz obniżonej przyczepności nawierzchni.

Podczas zimowego utrzymania dróg należy stosować technologie odśnieżania i zwalczania śliskości niepowodujące uszkodzeń progów wyspowych oraz oznakowania poziomego.

W rejonie budynku nr 4 projektowane jezdnie, wykonane z szarej betonowej kostki brukowej, pełnią jednocześnie funkcję dróg pożarowych, zapewniających dojazd jednostek ochrony przeciwpożarowej. Ich przebieg, szerokość użytkowa oraz geometria zostały dostosowane do wymagań wynikających z przepisów ochrony przeciwpożarowej, w szczególności w zakresie zapewnienia ciągłości przejazdu oraz możliwości wykonywania manewrów przez pojazdy ratownicze.

Nawierzchnie wykonane z czerwonej betonowej kostki brukowej stanowią strefy przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, pełniące funkcję ciągów komunikacji pieszej oraz przestrzeni o charakterze rekreacyjno-kampusowym. Rozróżnienie kolorystyczne nawierzchni stanowi element funkcjonalnego podziału przestrzeni oraz wizualnego uspokojenia ruchu. Na terenach wybrukowanych czerwoną kostką brukową nie dopuszcza się parkowania ani postoju pojazdów, z wyjątkiem miejsc jednoznacznie wyznaczonych i oznakowanych. Parkowanie pojazdów na obszarze objętym opracowaniem dopuszczalne jest wyłącznie w miejscach wyznaczonych poprzez oznakowanie pionowe oraz poziome stanowisk postojowych. Przyjęte rozwiązanie eliminuje przypadkowe zajmowanie przestrzeni przeznaczonych dla pieszych, poprawia czytelność organizacji ruchu oraz zwiększa bezpieczeństwo użytkowników terenu.

W celu jednoznacznego podkreślenia funkcji dróg pożarowych oraz wyeliminowania ryzyka ich zastawiania przez pojazdy parkujące, na jezdniach tych – oprócz oznakowania pionowego – zastosowano oznakowanie poziome w postaci piktogramów znaku B-36 „zakaz zatrzymywania się”, malowanych bezpośrednio na nawierzchni. Piktogramy rozmieszczono w sposób powtarzalny na całej długości ciągów pełniących funkcję dróg pożarowych, co zapewnia ich wysoką czytelność i skuteczność oddziaływania na kierujących, również w warunkach ograniczonej widoczności oznakowania pionowego.

Zastosowanie znaków B-36 w formie oznakowania poziomego stanowi wzmocnienie przekazu organizacji ruchu i ma charakter prewencyjny, ograniczając nieprawidłowe parkowanie w strefach kluczowych dla bezpieczeństwa pożarowego obiektów. Rozwiązanie to jest szczególnie uzasadnione w warunkach kampusowego układu dróg wewnętrznych, gdzie brak klasycznych krawężników oraz bliskie sąsiedztwo ciągów pieszych i jezdni może sprzyjać niejednoznacznej interpretacji zasad postoju.

Całość przyjętych rozwiązań – obejmująca odróżnienie funkcjonalne nawierzchni, oznakowanie pionowe dróg pożarowych, zakazy zatrzymywania się oraz piktogramy znaków B-36 malowane na jezdni – tworzy spójny system organizacji ruchu, zapewniający utrzymanie pełnej przejeźdności dróg pożarowych, poprawę bezpieczeństwa użytkowników terenu oraz spełnienie wymagań ochrony przeciwpożarowej i zasad inżynierii ruchu.

Oznakowanie poziome przewidziane w niniejszym projekcie należy wykonać w technologii grubowarstwowej z zastosowaniem mas chemoutwardzalnych.

Dobór znaków pionowych przewidziano zgodnie z zasadami stosowania generacji i wielkości:

- wszystkie znaki zaprojektowano jako II generacja, wielkość mała,
- wyjątki stanowią: znaki D-52 i D-53 oraz B-34 i B-44 – w rozmiarze dużym (jedynym dopuszczalnym).

Słupki do znaków pionowych przewidziano jako ocynkowane, Ø 60,3, wyposażone w kapturki przeciwdeszczowe zabezpieczające wnętrze rury oraz w przyspawane kotwy umożliwiające trwałe osadzenie w betonie.

Całość oznakowania pionowego i poziomego zaprojektowano na terenach pozostających we władaniu zarządcy dróg wewnętrznych. Wszystkie zastosowane materiały i elementy oznakowania powinny posiadać Deklaracje Właściwości Użytkowych, potwierdzające ich zgodność z obowiązującymi normami i wymaganiami technicznymi.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe			
Symbol	Ilość	Wielkość	Odblaskowość
B-2	3	Mała	II Generacja
B-36	6	Mała	II Generacja
B-43	6	Duża	II Generacja
B-44	6	Duża	II Generacja
C-2	1	Mała	II Generacja
D-3	2	Mała	II Generacja
D-4a	2	Mała	II Generacja
D-18	5	Mała	II Generacja
D-18 (strzałka w prawo)	10	Mała	II Generacja
D-18 (strzałka w lewo)	10	Mała	II Generacja
D-18a	6	Mała	II Generacja
D-52	6	Duża	II Generacja
D-53	6	Duża	II Generacja
T-0 - Droga pożarowa	6	Mała	II Generacja
T-0 – „Tylko dla służb komunalnych”	1	Mała	II Generacja
T-3a	2	Mała	II Generacja
T-29	5	Mała	II Generacja
T-30b	1	Mała	II Generacja
T-30c	1	Mała	II Generacja

Tabela 1 Zestawienie oznakowania pionowego

Oznakowanie poziome		
Symbol	Suma kolor biały - Powierzchnia m2	Suma kolor niebieski - Powierzchnia m2
B-36	19,25	0
P-14	102,6	0
P-18	33,72	0
P-1e	1,32	0
P-20	66,13	255,42
P-4	187,14	0
P-7c	1,02	0
Suma końcowa	411,2	255,42

Tabela 2 Zestawienie oznakowania poziomego

Urządzenia BRD	
Symbol	Ilość
Próg wyspowy typu „Poduszka berlińska”	60

Tabela 3 Zestawienie urządzeń BRD

6. UWAGI KOŃCOWE

- Wymagania odnośnie ustawienia oznakowania zgodnie z Dz. U. Nr 220, poz. 2181 i załącznikami nr 1-4.
- Skrajnia pozioma ustawienia znaków pionowych - 0,5 m od krawędzi drogi.
- Skrajnia pionowa - minimum 2,00 m w poboczu i 2,20 w chodniku.
- Pojazdy wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym obowiązane są do wysyłania żółtych sygnałów odblaskowych.
- Osoby wykonujące roboty w pasie drogowym winny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej, wyposażonej w elementy odblaskowe, ułatwiające spostrzeganie przez kierujących.

Przewidywany termin wdrożenia stałej organizacji ruchu: 27.12.2026

7. OŚWIADCZENIE

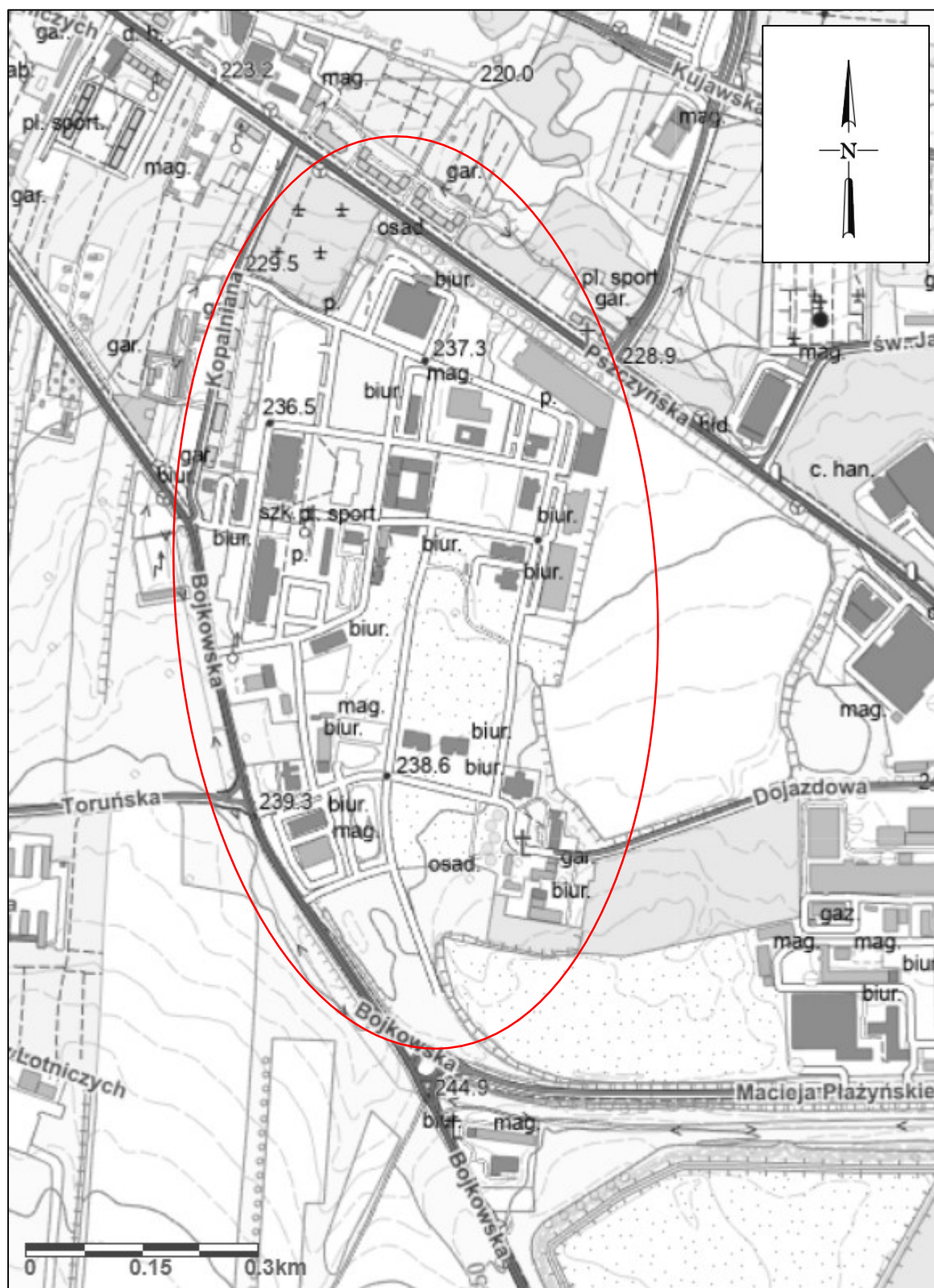
Oświadczam, że niniejszy projekt stałej organizacji ruchu został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z:

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.),
- Ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (z późn. zm.).

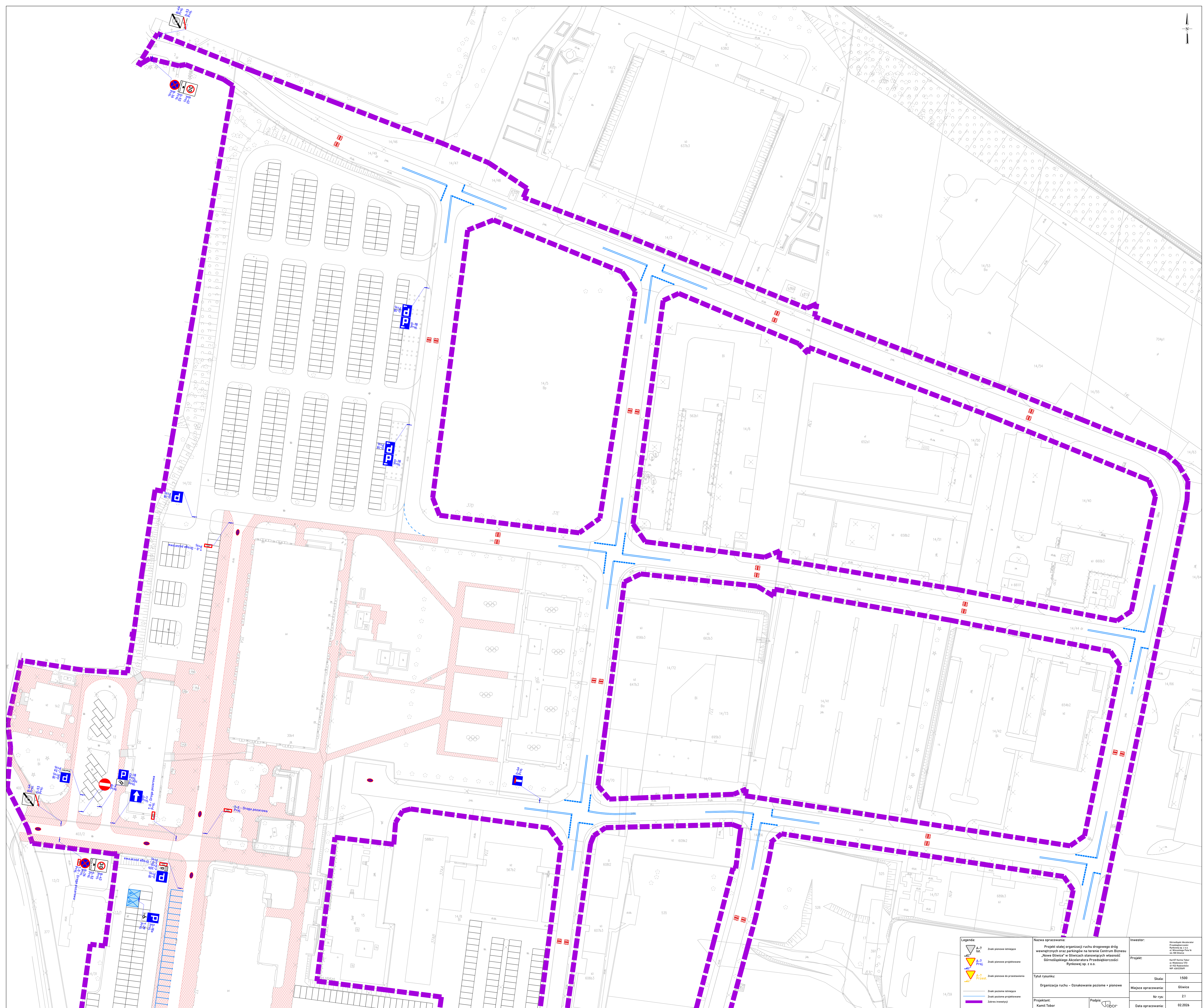
Projekt sporządzono zgodnie z obowiązującymi normami, zasadami wiedzy technicznej oraz aktualnym stanem prawnym. Przyjęte rozwiązania projektowe zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz spełniają wymagania właściwych przepisów.

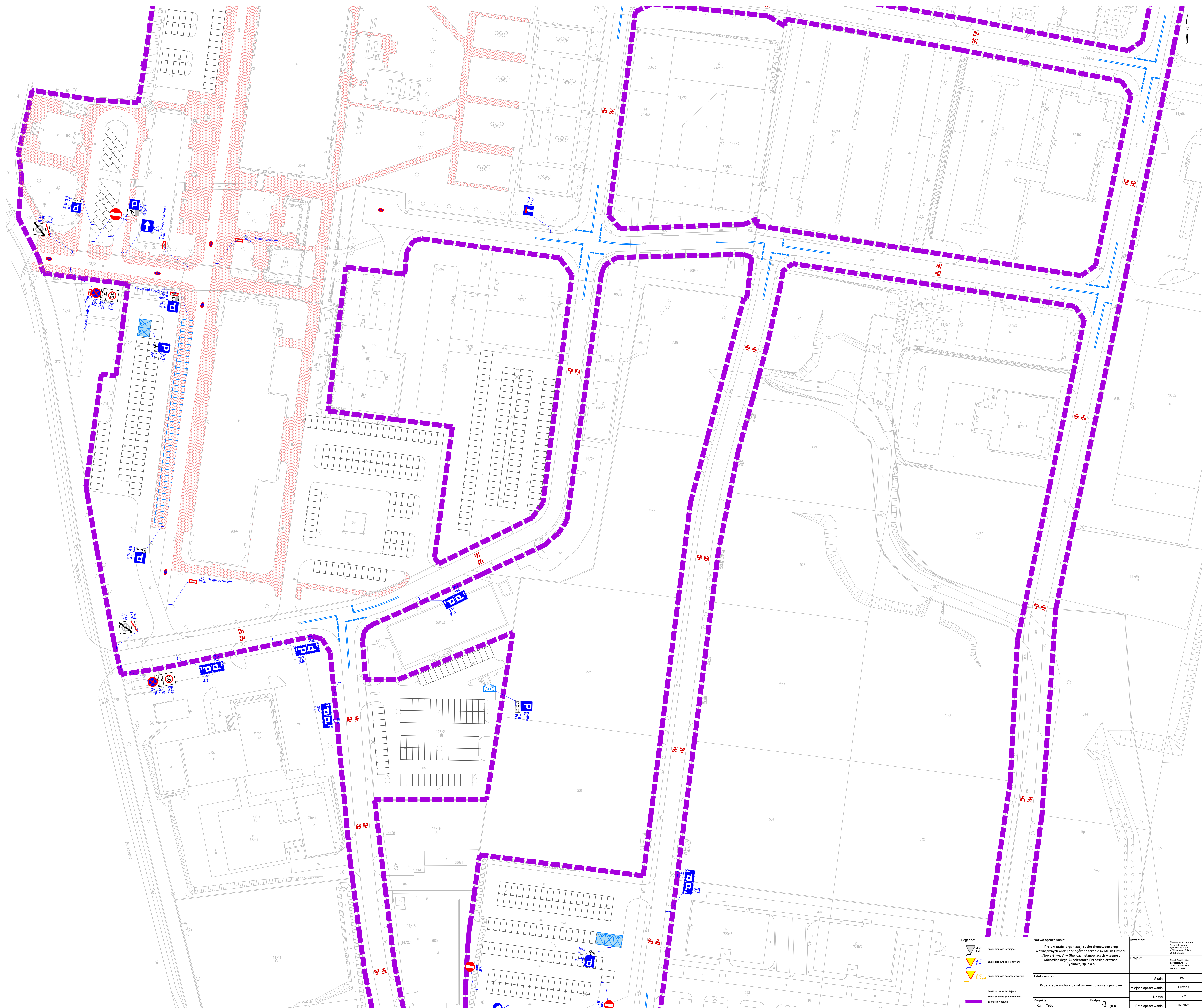
Projektował: Kamil Tobor, tel. 579 623 456

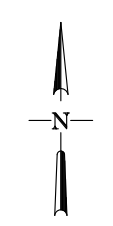
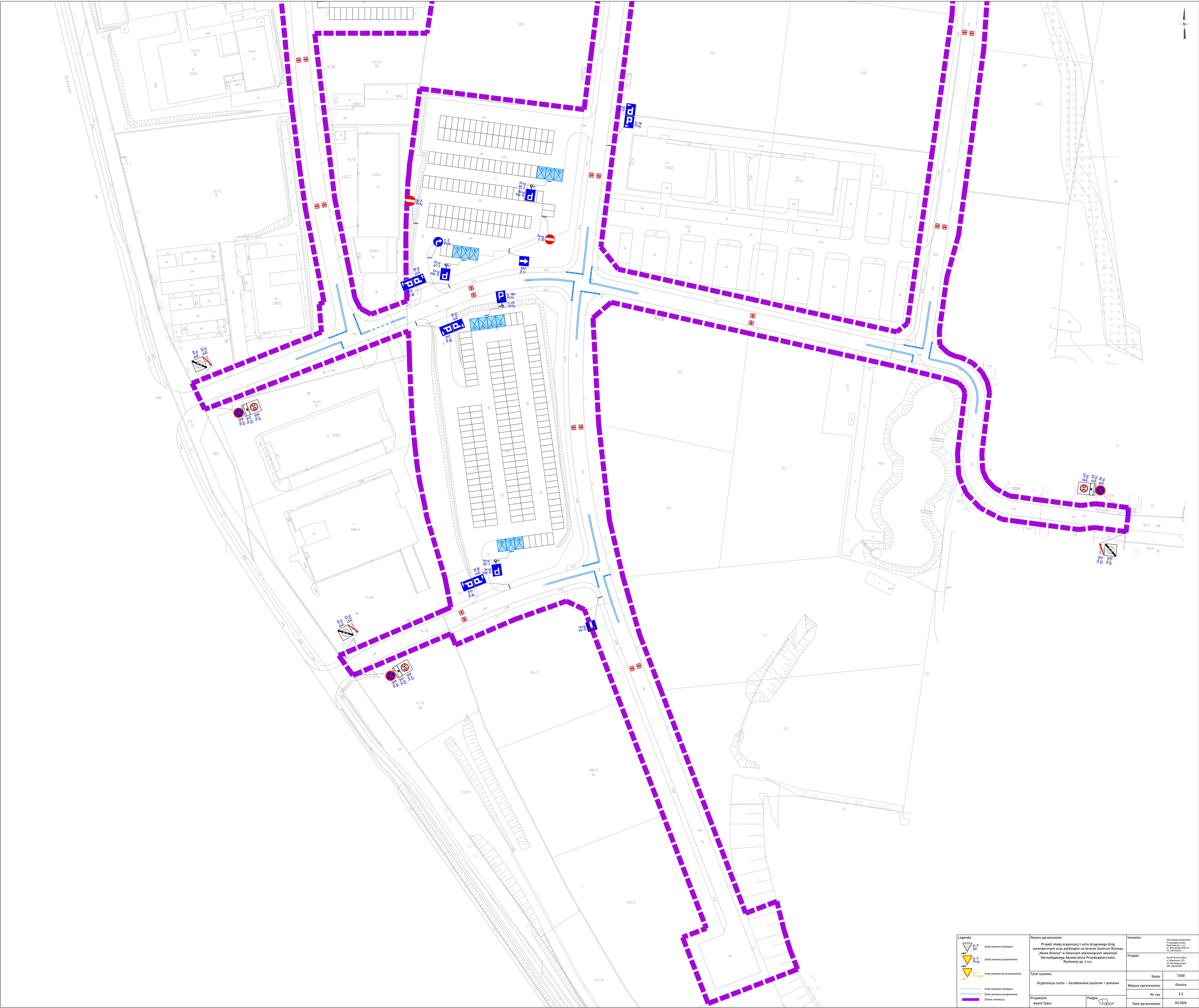
CZĘŚĆ RYSUNKOWA


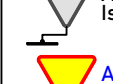
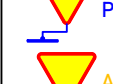



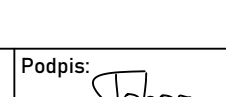


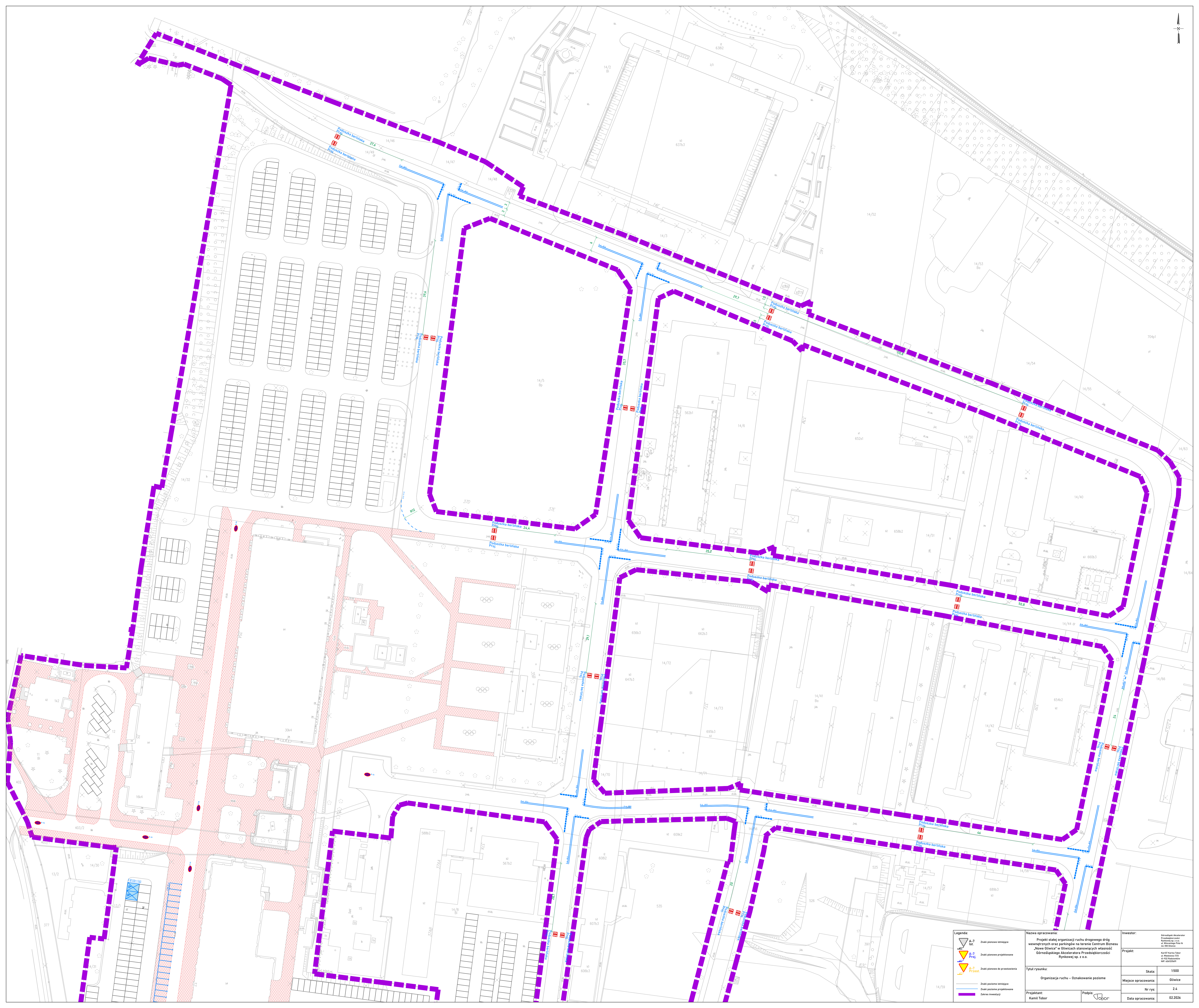
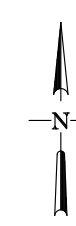
Plan Orientacyjny
Skala 1:10 000
Rys. 1







Legenda:  A-7 Ist.  A-7 Proj.  A-7 Projekt  Ist.  Proj.  Projekt	Nazwa opracowania: Projekt stałej organizacji ruchu drogowego dróg wewnętrznych oraz parkingów na terenie Centrum Biznesu „Nowe Gliwice” w Gliwicach stanowiących własność Górnolęskiego Akceleratora Przedsiębiorczości Rybnickiej sp. z o.o.		Inwestor: Górnolęski Akcelerator Przedsiębiorczości Rybnickiej sp. z o.o. ul. Wesoła 100 44-100 Rybnik	
	Tytuł rysunku: Organizacja ruchu – Oznakowanie poziome – pionowe		Projekt: Kamil Tobor ul. Wesoła 100 44-100 Rybnik NIP: 662328471	
	Projektant: Kamil Tobor		Skala: 1:500	Miejsce opracowania: Gliwice
	Podpis: 		Nr rys: 2.3	Data opracowania: 02.2024



Legenda:

- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce do przebudowania
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
- Złoty pasowce istniejące
- Złoty pasowce projektowane
-

