

	
<p><i>Biuro Inżynierskie DUKT Wojciech Andrzejak</i> <i>ul. Poznańska 38, 62-070 Dopiewo</i> <i>tel. 602 330 171</i> <i>e-mail: wojciech.andrzejak@gmail.com</i></p>	<p><i>Gmina Opalenica</i> <i>ul. 3 Maja 1 64-330 Opalenica</i> <i>tel. 61 44 77 281</i> <i>e-mail: info@opalenica.pl</i></p>

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Stała organizacja ruchu dla pasa drogowego drogi gminnej nr 380124P ulicy Poznańskiej po przebudowie obejmującej budowę ciągu pieszo-rowerowego, remont jezdni, remont pozostałych elementów pasa drogowego i odwodnienia oraz poprawę infrastruktury związanej z bezpieczeństwem pieszych

PROJEKTANT	Wojciech Andrzejak	
SPRAWDZAJĄCY	Paweł Borowiak	
Dopiewo, lipiec 2025 r.		

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Karta uzgodnień
2. Oświadczenie projektanta
3. Opis techniczny
4. Zestawienie projektowanych znaków pionowych i poziomych

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|------|-----------------------------------|----------|
| 1. | Plan orientacyjny | 1:10 000 |
| 2.1. | Plan organizacji ruchu – arkusz 1 | 1:500 |
| 2.2. | Plan organizacji ruchu – arkusz 2 | 1:500 |

KARTA UZGODNIEŃ

do projektu stałej organizacji ruchu dla pasa drogowego drogi gminnej nr 380124P ulicy
Poznańskiej po przebudowie obejmującej budowę ciągu pieszo-rowerowego, remont jezdni,
remont pozostałych elementów pasa drogowego i odwodnienia oraz poprawę infrastruktury
związanej z bezpieczeństwem pieszych

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

**do projektu stałej organizacji ruchu dla pasa drogowego drogi gminnej nr 380124P ulicy
Poznańskiej po przebudowie obejmującej budowę ciągu pieszo-rowerowego, remont jezdni,
remont pozostałych elementów pasa drogowego i odwodnienia oraz poprawę infrastruktury
związanej z bezpieczeństwem pieszych**

Zgodnie § 4 ust. 3 pkt. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, oświadczam, że niniejszy projekt wykonany został na zlecenie Inwestora zadania:

Gmina Opalenica
ul. 3 Maja 1 64-330 Opalenica

lipiec 2025 r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu dla pasa drogowego drogi gminnej nr 380124P ulicy Poznańskiej po przebudowie obejmującej budowę ciągu pieszo-rowerowego, remont jezdni, remont pozostałych elementów pasa drogowego i odwodnienia oraz poprawę infrastruktury związanej z bezpieczeństwem pieszych

1. Podstawa opracowania.

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie zlecenia Inwestora - zarządcy drogi – Burmistrza Miasta i Gminy Opalenica

2. Dane wyjściowe do projektowania.

1. Mapa zasadnicza nieaktualizowana w skali 1:500;
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 r, poz. 2310 z późn. zmianami);
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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. zmianami) wraz z załącznikami;
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2017 r poz. 784 z późn. zmianami);
5. Wizja lokalna w terenie wraz z zaznaczeniem istniejącego oznakowania

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem niniejszego projektu jest stała organizacja ruchu drogowego obejmująca odtworzenie, uzupełnienie i miejscowe doprojektowanie oznakowania pionowego i poziomego w drodze gminnej - ulicy Poznańskiej w Opalenicy.

Zakres niniejszego projektu służy poprawie bezpieczeństwa w drogach gminnych i nie ingeruje w oznakowanie w drogach innych Zarządców.

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Ulica Poznańska w miejscowości Opalenica leży w centralnej i wschodniej części miasta, i prowadzi od centralnie zlokalizowanego rynku w kierunku wschodnim do włączenia w pas drogi wojewódzkiej nr 307. Łączna długość ulicy to ok. 1520 m z czego początkowe 120 m od włączenia w Rynek do krawędzi ze skrzyżowaniem z ulicą Reymonta nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Zakres projektu obejmuje jej odcinek o długości niespełna 1 kilometra od skrzyżowania z ulicą Reymonta w kierunku wschodnim.

Ulica Poznańska stanowi główną drogę zbiorczą w tej części miasta, komunikując wszystkie drogi, dojazdy i ulice do niej dochodzące.

W dniu dzisiejszym ulica Poznańska na projektowanej części posiada odcinki charakterystyczne pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami, charakteryzujące się głównie różnymi szerokościami jezdni na poszczególnych odcinkach i lokalizacją chodnika względem jej krawędzi. Szerokość jezdni w świetle

krawężników wynosi od 6,20 m do 13,30 m na odcinku od skrzyżowania z ulicą Reymonta do skrzyżowania z ulicą Łąkową/27 Grudnia, i odpowiednio 7,50 m pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Łąkową/27 Grudnia, a skrzyżowaniem z ulicą Strumykową oraz 8,00 m i 7,00 m od skrzyżowania z ulicą Strumykową do włączenia w pas drogi wojewódzkiej nr 307. Zasadniczo cały odcinek ulicy Poznańskiej posiada przekrój uliczny z chodnikami o szerokościach nie mniejszych niż 1,50 m, zlokalizowanymi po obu jej stronach oraz odcinkiem chodnika z dopuszczeniem ruchu rowerowego o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m.

Jezdnia ulicy Poznańskiej na całym odcinku posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego, natomiast chodniki na całym odcinku wykonane są po obu stronach jezdni o nawierzchni z kostki betonowej podobnie jak nawierzchnie zjazdów i nawierzchnia zatoki autobusowej. Ulica Poznańska przecina (zgodnie z założoną kilometracją) w km 0+585,00 rzekę Mogilnicę Zachodnią, przez którą przeprowadza się obiektem inżynierskim o konstrukcji murowanej (jezdni i chodnik) oraz kładką o konstrukcji stalowo betonowej (chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego). Przedmiotowe opracowanie nie przewiduje prac budowlanych i instalacyjnych w obrębie w/w obiektów inżynierskich oraz ingerencji w istniejące obiekty, za wyjątkiem prac nawierzchniowych jezdni zlokalizowanej na obiekcie.

Warto nadmienić, że w obrębie ulicy Poznańskiej dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługowa, do których prowadzą zjazdy indywidualne i publiczne w obrębie pasa drogowego. Wzdłuż całego odcinka odwodnienie pasa drogowego jest wgłębne do sieci kanalizacji deszczowej.

W pasie drogowym ul. Poznańskiej zlokalizowana jest sieć kanalizacji deszczowej i kanalizacji sanitarnej, istniejący kanał technologiczny/światłowodowy, sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna doziemna, sieć oświetlenia drogowego (na słupach eNN), sieć gazowa oraz sieć wodociągowa.

Stan techniczny nawierzchni jezdni ul. Poznańskiej jest niezadowalający z licznymi łatami i nierównościami. Istniejące chodniki w większości posiadają szerokość nie mniejszą niż 1,50 m.

Na projektowanym odcinku ulica Poznańska posiada 7 skrzyżowań z drogami publicznymi, przy czym skrzyżowania z ulicami Moniuszki/Zamkową oraz ulicą Strumykową stanowią odpowiednio skrzyżowania typu mini rondo i rondo. Ruch pojazdów na ulicy Poznańskiej stanowi główny ruch pojazdów w obrębie miasta, przy czym występuje na niej ograniczenie dopuszczalnej masy własnej pojazdów do 15 ton o czym informuje znak B-18 zlokalizowany na wjeździe do miasta i jednocześnie na ulicę Poznańską z drogi wojewódzkiej nr 307.

W latach wcześniejszych (przed 2013) przed wybudowaniem przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich obwodnicy drogi nr 307, ulica Poznańska stanowiła główną drogę przejazdową przez miasto Opalenica.

5. Stan projektowany

W projekcie przewidziano przebudowę nawierzchni jezdni ulicy Poznańskiej obejmującą co do zasady frezowanie nawierzchni, wykonanie nowej warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej w niewielką korektą

W projekcie przewidziano przebudowę nawierzchni jezdni ulicy Poznańskiej obejmującą co do zasady frezowanie nawierzchni, wykonanie nowej warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej. Na długości odcinka funkcjonuje 7 łuków poziomych z których dwa wymagają poszerzenia na łuku do 6,5 m (łuk o promieniu 150 m przy wierzchołku 1) oraz do 7,00 m. Poszerzenie przy łuku 150 m i wierzchołku 1 przewidziano poprzez lewostronne poszerzenie jezdni względem jej osi o szerokość do 40 cm na łuku.

Geometria jezdni pozostaje bez zmian i pokrywa się ze stanem istniejącym.

Na wszystkich przejściach dla pieszych objętych zakresie niniejszego opracowania przewidziano wykonanie nawierzchni fakturowej typu FON oraz oświetlenia przejścia w postaci opraw LED typu hybrydowego. Przejścia wzdłuż północnej krawędzi jezdni ul. Poznańskiej wyznaczono jako przejścia przejazdami dla rowerzystów – w większości jako istniejące.

Początek projektowanej przebudowy przyjęto przy krawędzi skrzyżowania z ulicą Reymonta na działkach o nr ewid. 1816/3 i 2148 i oznaczono jako 0+000,00. W tym miejscu przyjęto połączenie planowanej przebudowy nawierzchni z betonu asfaltowego z istniejącą nawierzchnią również z betonu asfaltowego.

Na początku zakresu w km od 0+000,00 do km 0+091,99 jezdnię przewidziano w przekroju daszkowym 2% i zmiennej szerokości i zmiennej lokalizacji wierzchołka przekroju, który z prawej krawędzi pasa ruchu od km 0+000,00 zmienia się na oś jezdni w km 0+060,00. Na odcinku tym szerokość jezdni jest zmienna od 13,30 m do 6,50 m i obejmuje jezdnię przeznaczoną dla ruchu pojazdów o szerokości 6,50 m oraz fragment nawierzchni o zmiennej szerokości przy prawej krawędzi oraz wjazdach na posesje. Jezdnia ograniczona jest obustronnie krawężnikiem betonowym o wym. 20x30 cm odpowiednio wyniesionym, obniżonym na wjazdach i wtopionym w obszarze przejść dla pieszych. Od km 0+091,99 do skrzyżowania z ulicami Łąkową i 27 Grudnia w km 0+149,32 jezdnia posiada przekrój daszkowy 2% i stałą szerokość jezdni 6,50 m. Na odcinku występuje luk poziomy w km od 0,079,99 do km 0+103,99. W obrębie skrzyżowania wyokrąglenia zaplanowano w śladzie istniejących krawężników promieniami odpowiednio: 4,00 m, 5,00 m 9,00 m i 10,50 m. Przy krawędziach jezdni dla ułatwienia spływu wód uwzględniono wykonanie ścieku z kostki betonowej. Na odcinku tym istniejące chodniki zlokalizowane głównie przy krawędzi jezdni i zjazdy przewidziano dostosować do nowej niwelety jezdni zachowując ich istniejącą szerokość lub uzupełniając je do minimalnej szerokości chodnika netto wynoszącej 2,00 m. Przed skrzyżowaniem w km 0+149,32 przewidziano przebudowę istniejącego wyniesionego przejścia dla pieszych w formie progu wypowego. Próg ten należy przebudować dostosowując jego nawierzchnię do nowej niwelety jezdni uwzględniając 1,25 m na najazdy i 4,0 m powierzchni progu. Wyniesienie względem niwelety jezdni przewidziano na 6 cm.

Na odcinku od skrzyżowania z ulicami Łąkową i 27 Grudnia w km 0+149,32 do skrzyżowania typu mini rondo z ulicami Moniuszki i Zamkową w km 0+341,11 ślad jezdni ulicy Poznańskiej pozostaje w tym samym miejscu bez zmiany geometrii. Skrzyżowanie typu mini rondo z ulicami Moniuszki i Zamkową na odcinku od km 0+324,44 do km 0+358,41 planuje się poddać przebudowie zarówno poprzez wymianę nawierzchni jezdni, nawierzchni chodników, a także krawężników i ścieków, przy czym geometria skrzyżowania pozostanie bez zmian zarówno w obrębie jezdni jak i przylegających chodników. Omawiany odcinek ulicy Poznańskiej od km 0+149,32 do km 0+324,44 przewidziano w przekroju daszkowym 2% i szerokości jezdni 7,50 m. W obrębie tego odcinka występuje załamanie osi jezdni o kąt 0,64° w km 0+156,87 oraz dwa łuki w poziomie o promieniu 200,00 m od km 0+185,95 do km 0+229,51 oraz o promieniu 150,00 m od km 0+267,35 do km 0+342,65. W km 0+324,44 jezdnia i chodniki dowiązują się do nawierzchni w obrębie wspomnianego skrzyżowania typu mini rondo, przewidzianego do przebudowy z zachowaniem istniejącej geometrii. Wyspa środkowa skrzyżowania o konstrukcji jak progi wypowe, planowana jest jako wtopiona. Jezdnia ograniczona jest obustronnie krawężnikiem betonowym o wym. 20x30 cm odpowiednio wyniesionym, obniżonym na wjazdach i

wtopionym w obszarze przejść dla pieszych. Przy krawężniach jezdni dla ułatwienia spływu wód uwzględniono przełożenie ścieku z kostki betonowej. W km 0+212,55 oraz 0+238,80 występują zjazdy publiczne o nawierzchni z betonu asfaltowego, które przewidziano do dostosowania wysokościowego względem projektowanej jezdni ulicy, a wyokrąglenia zaplanowano w śladzie istniejących krawężników łukami o promieniach odpowiednio: 4,00 m, 6,00 m i 9,00 m. Na przedmiotowym odcinku zjazdy istniejące przewidziano dostosować do nowej niwelety jezdni. Istniejące chodniki zlokalizowane przy krawędzi jezdni oraz oddzielone pasem dzielącym również przewidziano dostosować do nowej niwelety jezdni. Chodnik przewidziano do przełożenia i uzupełnienia oraz minimalnej szerokości netto 2,00 m, ponadto zlokalizowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości min. 3,00 m netto z kostki betonowej po północnej stronie pasa drogowego od zjazdu publicznego w km 0+212,55. W km od 0+191,26 do km 0+199,76 przewidziano przebudowę istniejącego wyniesionego przejścia dla pieszych w formie progu wyspowego. Próg ten należy przebudować dostosowując jego nawierzchnię do nowej niwelety jezdni uwzględniając 1,25 m na najazdy i 6,0 m powierzchni progu. Wyniesienie względem niwelety jezdni przewidziano na 6 cm.

Kolejny odcinek ulicy Poznańskiej objęty niniejszym opracowaniem to odcinek pomiędzy skrzyżowaniem typu mini rondo z ulicami Moniuszki i Zamkową tj. od km 0+358,41 do km 0+600,00 wraz ze skrzyżowaniem typu rondo z ulicą Strumykową od km 0+600,00 do km 0+690,76, które również planowane jest do przebudowy poprzez wymianę nawierzchni jezdni, i częściowo chodników, przy czym geometria skrzyżowania pozostanie bez zmian zarówno w obrębie jezdni jak i chodników. Jezdnia na odcinku od km 0+358,41 do km 0+600,00 powiela geometrię stanu istniejącego i stanowi odcinek prosty o przekroju daszkowym 2% i szerokości jezdni 7,50 m. Podobnie jezdnia na odcinku od km 0+600,00 do km 0+690,76 w obrębie ronda powiela geometrię stanu istniejącego skrzyżowania. Jezdnia ograniczona jest obustronnie krawężnikiem betonowym o wym. 20x30 cm odpowiednio wyniesionym, obniżonym na wjazdach i wtopionym w obszarze przejść dla pieszych. Przy krawężniach jezdni dla ułatwienia spływu wód uwzględniono przełożenie ścieku z kostki betonowej. W km 0+532,25 występuje skrzyżowanie z ulicą Przybyszewskiego o nawierzchni z kostki betonowej, które przewidziano do dostosowania wysokościowego względem projektowanej jezdni ulicy Poznańskiej i oddzielono je opornikiem wtopionym 20x30, a wyokrąglenia zaplanowano w śladzie istniejących krawężników łukami o promieniach odpowiednio: 9,50 m i 11,50 m. Na przedmiotowym odcinku zjazdy istniejące przewidziano dostosować do nowej niwelety jezdni. Istniejący chodnik po stronie prawej oraz odcinek lewostronny do skrzyżowania z ulicą Przybyszewskiego w 0+532,25 przewidziano do przełożenia i uzupełnienia oraz minimalnej szerokości netto 1,75 m, ponadto zlokalizowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości min. 3,00 m netto z kostki betonowej po północnej stronie pasa drogowego. Na opisywanym odcinku ulica Poznańska przecina w km 0+585,00 rzekę Mogilnicę Zachodnią, przez którą przepływa się obiektem inżynierskim o konstrukcji murowanej/betonowej w obrębie jezdni oraz kładką o konstrukcji stalowo betonowej (kontynuacja ciągu pieszo-rowerowego o min. Szerokości 2,50 m). Przedmiotowe opracowanie nie przewiduje prac budowlanych i instalacyjnych w obrębie w/w obiektów inżynierskich oraz ingerencji w istniejące obiekty za wyjątkiem prac nawierzchniowych jezdni ulicy zlokalizowanej na obiekcie. W km od 0+570,50 przewidziano przejście dla pieszych. W obrębie ronda w km 0+636,64 oraz w km 0+676,42 zlokalizowane są zjazdy publiczne, planowane do przebudowy i regulacji wysokościowej względem niniejszego projektu ulicy Poznańskiej, z pozostawieniem istniejącej geometrii bez zmian.

Pozostałym zakresem przebudowy ulicy Poznańskiej jest odcinek od km 0+690,76 tj. na styku zagospodarowania w obrębie skrzyżowania typu rondo z ulicą Strumykową, do końca projektowanego odcinka w miejscu włączenia do jezdni w pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 307 w km 1+397,63. Przebieg jezdni ulicy Poznańskiej pozostaje w tym samym miejscu z korektami krawędzi wynikającymi z przyjętej geometrii. Początkowo od km 0+690,76 do km 0+882,22 szerokość jezdni wynosi 8,00 w przekroju daszkowym 2%, następnie w km 0+892,22 następuje początek łuku w planie, pomiędzy którym i środkiem łuku w km 0+979,76 szerokość jezdni ulega płynnej obustronnej zmianie szerokości do 7,00 m. Na całej długości łuku o promieniu $R=1200$ m uwzględniono pochylenie jednostronne 2%. Łuk kończy się w km 0+995,00 będący jednocześnie końcem zakresu opracowania i włączeniem do istniejącej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego. Początek łuku poprzedzony są prostą przejściową o długości 10,00 m na której odbywa się zmiana pochylenia z daszkowego na odcinku prostym, na jednostronne na odcinku łukowym. Jezdnia ograniczona jest obustronnie krawężnikami betonowymi o wym. 20x30 cm odpowiednio wyniesionym, obniżonym na wjazdach i wtopionym w obszarze przejść dla pieszych. Przy krawędziach jezdni dla ułatwienia spływu wód uwzględniono przełożenie ścieku z kostki betonowej. W km 0+722,49 występuje skrzyżowanie ze zjazdem publicznym o nawierzchni z kostki betonowej, w km 0+773,79 występuje skrzyżowanie z ulicą Parkową o nawierzchni z betonu asfaltowego, i kolejno w km 0+826,69 występuje skrzyżowanie ze zjazdem publicznym o nawierzchni z kostki betonowej. Na długości odcinka zlokalizowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości min. 3,00 m netto z kostki betonowej po północnej stronie pasa drogowego. Wszystkie wjazdy publiczne i skrzyżowania przewidziano do dostosowania wysokościowego względem projektowanej jezdni ulicy. Istniejącą zatokę autobusową na tym odcinku przewidziano do przebudowy zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. skosami wjazdowym 1:8 i zjazdowym 1:4 przy zachowaniu istniejącej szerokości zatoki wynoszącej 3,00 m. Peron przewidziano do regulacji wysokościowej względem projektowanych rzędnych. Zjazdy istniejące na przedmiotowym odcinku przewidziano dostosować do nowej niwelety jezdni.

W km od 0+690,76 do km 0+696,76 przewidziano przejście dla pieszych w formie progu wyspowego. Próg ten należy wykonać dostosowując jego nawierzchnię do nowej niwelety jezdni uwzględniając 1,0 m na najazdy i 4,0 m.

Na całym odcinku ulicy Poznańskiej wzdłuż krawędzi jezdni przewidziano wykonanie ścieku z kostki betonowej dla poprawy spływu wód opadowych w kierunku wpustów. Ściek ten należy przerwać na szerokości projektowanych przejść dla pieszych - tak by pieszy mógł płynnie pokonać całą szerokość jezdni i wejść w obszar chodników.

Istniejące chodniki i zjazdy przeznaczone do przełożenia i uzupełnienia na całym odcinku przewidziano przebudować jako ich rozebranie i ponowne wykorzystanie kostki betonowej z rozbiórki poprzez ponowne wbudowanie na nowej podbudowie z dostosowaniem do nowej niwelety jezdni.

Zjazdy publiczne z betonu asfaltowego przyjęto wykonać jak nawierzchnię jezdni tj. dostosować do stanu projektowanego poprzez sfrezowanie, a następnie wykonanie 2 warstw z betonu asfaltowego: wiążącej i ścieralnej.

Zjazdy publiczne z kostki betonowej przewidziano przebudować jako ich rozebranie i wykonanie całkowicie nowej konstrukcji z nowego materiału z dostosowaniem do nowej niwelety jezdni.

W zakresie rodzaju materiału nawierzchni należy nawierzchnie chodników czy zjazdów wykonać zgodnie ze standardem funkcjonującym w terenie. Ewentualne rozbieżności należy wyjaśnić z Inwestorem.

W ramach opracowania w zakresie planu sytuacyjnego istnieje możliwość kolizji z drzewami i konieczność przesadzenia lub wycinki drzew. Jeśli zajdzie taka konieczność, kwestia ew. wycinki i nasadzeń dokładnie winna zostać oszacowana po sprawdzeniu w jakim stopniu korona drzewa lub ew. stan korzeniowy wchodzi w kolizję z planowanym chodnikiem. Drzewa mogące wchodzić w kolizję z planowanym chodnikiem winny zostać przesadzone po ich uprzednim zabezpieczeniu związanym z przesadzeniem.

W przypadku decyzji Inwestora o wycince, zgoda na ich wycięcie objęta winna być odrębnym wnioskiem i postępowaniem administracyjnym. Ponadto na projektowanym odcinku w obszarze obiektu inżynierskiego oraz przy budynku Szkoły Podstawowej zlokalizowane są bariery U-12a, których stan jest dobry - nie wymagają wymiany. Bariery w obrębie obiektu inżynierskiego planuje się do pozostawienia bez zmian, natomiast przy obiekcie Szkoły Podstawowej w km od 0+164,00 do km 0+208,00 przewidziano ich przestawienie w tych samych lokalizacjach i długościach lecz względem nowego krawężnika jako krawędzi jezdni.

Przyjęte rozwiązanie planowanego zagospodarowania przedstawione jest na Rys. nr 2.1 i 2.2

6. Plan organizacji ruchu

Na planach organizacji ruchu (Rys. nr 2.1 i 2.2) przedstawiono projektowane i istniejące oznakowanie pionowe i poziome. W zakresie projektu przewidziano kompleksowe oznakowanie projektowanego odcinka ulicy Poznańskiej objętego przebudową.

W projekcie uwzględniono:

- odtworzenie/wykonanie oznakowania poziomego osiowego, krawężniowego na całym odcinku ulicy Poznańskiej o szerokości jezdni od 6,5 do 8,0 m oraz dodatkowo na wlotach dróg publicznych;
- oznakowanie przejść dla pieszych znakami pionowymi D-6 oraz dodatkowo A-16 gdy są one wyznaczone poza obszarem skrzyżowań;
- wzdłuż zjazdów publicznych wykonanie oznakowania krawężniowego;
- wzdłuż zatoki autobusowej wykonanie oznakowania krawężniowego;
- usunięcie części istniejącego oznakowania pionowego sprzecznego lub niespełniającego wymogów (np. wymiana znaku B-33 „40km/h” na B-33 „20km/h”, usunięcie niezgodnych znaków C-13/C-16, C-13a/C-16a i D-6b);
- uzupełnienie oznakowania pionowego (zastosowanie brakujących znaków D-6 przy przejściach),
- przesunięcia części znaków pionowych.
- wymianę części oznakowania pionowego na nowe wraz z wymianą wszystkich słupków w obrębie pasa ulicy Poznańskiej.
- oznakowanie aktywne przejścia dla pieszych w km 0+570,50 wraz z podświetlanym znakiem D-6 i sygnalizatorem ostrzegawczym;
- przebudowę oraz wymianę istniejącego oznakowania sygnalizacji świetlnej przejścia dla pieszych w km 0+195,51 poprzez zastosowanie znaków świetlnych S-1 i S-5.

Część znaków zlokalizowanych za zewnętrzną krawędzią chodników (w terenie zielonym) należy zamontować na słupkach z wysięgnikiem tak by krawędź tablicy znaku znajdowała się max 2,0 m od krawędzi jezdni. Każdorazowo należy zapewnić skrajnię poziomą i pionową dla ciągu pieszo-rowerowego jak i jezdni.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: **31 grudzień 2028 r..**

7. Uwagi końcowe

Pokazane na planie organizacji ruchu znaki należy ustawić w miejscach, gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności. Oznakowanie poziome zaleca się wykonać w technice grubowarstwowej gładkiej. Znaki przewidziane niniejszym opracowaniem przewidziano jako małe typ II - w obrębie drogi gminnej poza znakami, które należy wykonać jako duże, czy typu III (m.in. tablice D-6). Znaki winny być ustawione zgodnie z przepisami podanymi w podstawie opracowania.

Sporządził

mgr inż. Wojciech Andrzejak

Dopiewo, lipiec 2025 r.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH

do projektu stałej organizacji ruchu dla pasa drogowego drogi gminnej nr 380124P ulicy
Poznańskiej po przebudowie obejmującej budowę ciągu pieszo-rowerowego, remont jezdni,
remont pozostałych elementów pasa drogowego i odwodnienia oraz poprawę infrastruktury
związanej z bezpieczeństwem pieszych

Symbol	Opis	Ilość [szt.], [mb], [mb s]	Uwagi
A-7	„ustąp pierwszeństwa”	6	projektowane
A-11a	„próg zwalniający”	2	projektowane
A-16	„uwaga przejście dla pieszych”	2	projektowane
B-33	„ograniczenie prędkości do 20 km/h”	1	projektowane
B-34	„koniec ograniczenia prędkości do 20 km/h”	1	projektowane
B-36	„zakaz zatrzymywania”	1	projektowane
D-1	„droga z pierwszeństwem”	3	projektowane
D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	4	projektowane
D-6	„przejście dla pieszych”	4	projektowane
C-13/16	„droga dla pieszych i rowerów”	6	projektowane
T	„4m”	1	projektowane
T-1	wskazuje odległość od miejsca niebezpiecznego	8	projektowane
T-6a	trasa z pierwszeństwem zmienia kierunek na skrzyżowaniu	1	projektowane
U-12c	słupek blokujący elastyczny	6	wymiana na nowe
U-16a/b	próg zwalniający wyspowy - płytowy	2	wymiana na nowe
-	separator gumowy	8	wymiana na nowe
S-1	sygnalizator świetlny	2	wymiana na nowe

S-5	sygnalizator świetlny	2	wymiana na nowe
D-6	oznakowanie aktywne D-6 podświetlane wraz z sygnalizatorem ostrzegawczym	2	projektowane
P-1b	„linia pojedyncza przerywana - krótka”	145	projektowane
P-1e	„linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka”	260	projektowane
P-3b	„linia jednostronnie przekraczalna - krótka”	50	projektowane
P-4	„linia podwójna ciągła”	533	projektowane
P-7a	„linia krawędziowa - przerywana szeroka”	60	projektowane
P-7b	„linia krawędziowa - ciągła szeroka”	145	projektowane
P-7c	„linia krawędziowa - przerywana wąska”	56	projektowane
P-10	„przeście dla pieszych”	454	projektowane
P-11	„przejazd dla rowerów”	32	projektowane
P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	63	projektowane
P-14	„linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”	40	projektowane
P-19	„linia wyznaczająca pas postojowy”	56	projektowane
P-21a	„liniowanie wąskie”	135 m ²	projektowane
P-25	„próg zwalniający”	30	projektowane
	malatura w kolorze czerwonym	90	projektowane
	demontaż znaków	~20	
	przestawienie znaków	~10	