



*Biuro Inżynierskie DUKT Wojciech Andrzejak  
ul. Poznańska 38, 62-070 Dopiewo  
tel. 602 330 171  
e-mail: wojciech.andrzejak@gmail.com*



*Gmina Opalenica  
ul. 3 Maja 1 64-330 Opalenica  
tel. 61 44 77 281  
e-mail: info@opalenica.pl*

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

*Stała organizacja ruchu drogowego w drodze gminnej nr 380056P  
ul. Nowej wynikająca z projektu jej przebudowy w Opalenicy*

<b>PROJEKTANT</b>	<i>Wojciech Andrzejak</i>	
<b>SPRAWDZAJĄCY</b>	<i>Paweł Borowiak</i>	
<b><i>Dopiewo, grudzień 2021 r.</i></b>		

# **SPIIS ZAŁĄCZNIKÓW**

## **I CZĘŚĆ OPISOWA**

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

## **II CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |    |                        |          |
|----|------------------------|----------|
| 1. | Plan orientacyjny      | 1:10 000 |
| 2. | Plan organizacji ruchu | 1:500    |

# **KARTA UZGODNIENÍ**

**do projektu stałej organizacji ruchu drogowego w drodze gminnej nr 380056P  
ul. Nowej wynikająca z projektu jej przebudowy w Opalenicy**

---

# OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu drogowego w drodze gminnej nr 380056P  
ul. Nowej wynikająca z projektu jej przebudowy w Opalenicy

## 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. Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 Nr 170 poz. 1393)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 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. 2003 Nr 220 poz. 2181).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003 NR 177 poz. 1729).
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 Nowej 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 Nowa w miejscowości Opalenica leży w jej północno zachodniej części miasta i prowadzi od ulicy Polnej/5 Stycznia w kierunku zachodnim. Łączna długość ulicy to ok. 800 m z czego początkowe 200 m wg przyjętej kilometracji stanowi drogę bez przejazdu - do skrzyżowania z ulicą gen. Dąbrowskiego. Ulica ta prowadzi ruch z ulicy gen. Dąbrowskiego do drogi powiatowej nr 2716P (ul. Polnej) i 2709P (ul. 5 Stycznia).

Jest to droga publiczna o numerze 380056P.

W dniu dzisiejszym ulica Nowa ma dwa charakterystyczne odcinki, na zachód od ul. gen. Dąbrowskiego i na wschód od niego. Odcinek na zachód stanowi odcinek bez przejazdu o jezdni szerokości 5,0 m w przekroju ulicznym o jezdni z płyt ażurowych typu YOMB. Chodniki na tym odcinku wykonane są po obu stronach jezdni o nawierzchni z kostki betonowej podobnie jak nawierzchnie zjazdów. Brak jest placu do zawracania a dalszy przejazd możliwy jest drogą nieutwardzoną - działka nr ewid. 329.

Odcinek ulicy Nowej pomiędzy ul. gen. Dąbrowskiego a drogą powiatową ma jezdnię szerokości 6,0 m w przekroju ulicznym z chodnikami po obu stronach jezdni w obszarze z zabudową jednorodzinną i chodnikiem jednostronnym na odcinku wzdłuż zabudowy wielorodzinnej.

Wzdłuż całego odcinka odwodnienie pasa drogowego jest wgłębne do sieci kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do rowu przy ul. gen. Dąbrowskiego.

W pasie drogowym ul. Nowej zlokalizowana jest sieć kanalizacji sanitarnej, sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna doziemna i napowietrzna, sieć oświetlenia drogowego (na słupach eNN), sieć gazowa oraz sieć wodociągowa.

Stan techniczny nawierzchni jezdni ul. Nowej jest niezadowolający z licznymi łatami i nierównościami. Istniejące chodniki w większości posiadają szerokość ponad 1,5 m przy czym jest ona zależna od szerokości pasa drogowego i zagospodarowania działek sąsiednich.

Ruch pojazdów jest ruchem osiedlowym, nieznacznie zwiększonym przez połączenie z drogą powiatową.

Ulica gen. Dąbrowskiego jest drogą publiczną o numerze 380036P i prowadzi na kierunku północ-południe od ulicy Polnej (droga powiatowa nr 2716P) do ulicy Porążyńskiej.

Ulica ta ma jezdnię o nawierzchni z betonu asfaltowego szerokości ok. 6,0 m w przekroju półulicznym z jednostronnym chodnikiem po stronie zabudowy mieszkaniowej.

## **5. Stan projektowany**

W projekcie przewidziano przebudowę nawierzchni jezdni ulicy Nowej obejmującą co do zasady frezowanie części nawierzchni, wykonanie nowej warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej w niewielką korektą jej geometrii.

Początek projektowanej przebudowy przyjęto niemal na granicy ewidencyjnej działek nr ewid. 329 i 353/1 na krawędzi istniejącej nawierzchni z płyt ażurowych i oznaczono jako 0+000,00. W tym miejscu ujęto zabezpieczenie krawędzi jezdni krawężnikiem ulicznym wtopionym i wykonanie jezdni o szerokości 5,0 m. W km 0+186,40 oznaczono skrzyżowanie ulicy Nowej z ulicą gen. Dąbrowskiego poprzez wyokraglenie krawędzi jezdni łukami  $R=3,0$  m i  $R=5,0$  m. Krawędź toru ruchu obustronnie wyznaczona została łukami o promieniu  $R=5,0$  m. Na tym odcinku ulicy Nowej uwzględniono rozebranie istniejącej nawierzchni z płyt ażurowych wraz z jej podbudową i wykonanie nowej konstrukcji o nawierzchni z betonu asfaltowego. Ślad jezdni pozostaje w tym samym miejscu a krawędzie jezdni przewidziano ograniczyć zasadniczo krawężnikiem ulicznym 15x30 cm oraz w obszarze zjazdów krawężnikiem najazdowym 15x22 cm. Istniejące chodniki przewidziano dostosować do nowej niwelety jezdni zachowując ich istniejącą szerokość.

W kilometrze 0+186,40 - skrzyżowania ulicy Nowej z ulicą gen. Dąbrowskiego uwzględniono wykonanie nowej nawierzchni na ul. gen. Dąbrowskiego w kierunku północnym na długości ok. 14 m oraz nową nawierzchnię w kierunku południowym na odcinku ok. 72 m co wiąże się z odtworzeniem nawierzchni po wymianie kanału sieci kanalizacji deszczowej. W tym zakresie przewidziano istniejący przekrój półuliczny ulicy gen. Dąbrowskiego zachować uwzględniając ograniczenie krawędzi jezdni krawężnikiem 15x30 cm ustawionym jako wtopiony i wykonanie przy nim ścieku z kostki betonowej. W ścieku uwzględniono wykonanie nowych wpustów tak by można było usunąć istniejący ściek w poboczu jezdni i terenie zielonym. Nowe pobocze przewidziano umocnić kruszywem łamanym 0-31,5 mm granitowym na szerokości 1,0 m. Planowaną ingerencję w ulicę gen. Dąbrowskiego uwzględniono zakończyć za istniejącym przepustem przenosząc najniższy punkt niwelety jezdni za przepust i w tym

miejscu wyznaczenie nowych wpustów. Na tym odcinku nie przewidziano konieczności przebudowy istniejącego chodnika.

W obszarze samego skrzyżowania ulicy Nowej i ulicy gen. Dąbrowskiego uwzględniono wyznaczenie łącznie trzech przejść dla pieszych - dwóch przez ulicę gen. Dąbrowskiego i jednego przez ulicę Nową.

Włączenie ulicy Zbożowej do ulicy Nowej przewidziano w km 0+385,53 a krawędzie jezdni przewidziano wyokrąglić łukami  $R=8,0$  m i  $R=9,5$  m. Samą nawierzchnię ul. Zbożowej przewidziano pozostawić z kostki betonowej przy czym należy ją przełożyć dla dowiązania wysokościowego do projektowanej niwelety jezdni ul. Nowej. Zakres ingerencji przewidziano na długości ok. 6,0 m. Ulica Zbożowa oznakowana jest jako strefa ruchu a jej włączenie przewidziano jako zjazd publiczny (włączenie do ruchu). Zakres niniejszego opracowania nie zmienia zagospodarowania terenu w ulicy Zbożowej. W miejscu przecięcia osi jezdni ulicy Zbożowej i ulicy Nowej przewidziano załom o kącie zwrotu 1stopień a dalej od km 0+400,82 do km 0+429,86 łuk w planie o promieniu  $R=400$  m. W obszarze łuku w planie przewidziano na jego początku wyznaczenie przejścia dla pieszych a w końcowym włączenie zjazdu publicznego od strony południowej. Krawędzie zjazdu przewidziano dowiązać do krawędzi jezdni ul. Nowej łukami o promieniach  $R=6,0$  m i  $R=7,0$  m a jezdnię zjazdu o szerokości 6,0 m. Zjazd ten przewidziano odtworzyć na długości ok. 12 m rozbierając istniejącą jego konstrukcję i wykonując nową jak dla nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego.

W dalszym odcinku ulicy Nowej przewidziano łuk w planie wymagający poszerzenia jezdni z uwagi na promień wyokrąglający  $R=60$  m. Łuk ten przewidziano ok. km 0+480,86 do km 0+517,43 a zmianę szerokości jezdni uwzględniono na odcinkach 5,0 m przed i za łukiem symetrycznie po 0,25 m z każdej strony. Za tym łukiem przewidziano dowiązanie do istniejącego wyniesionego przejścia dla pieszych w formie progu wyspowego. Próg ten należy przebudować dostosowując jego nawierzchnie do nowej niwelety jezdni uwzględniając 1,0 m na najazdy i 4,0 m powierzchni progu. Wyniesienie względem niwelety jezdni przewidziano na 6 cm.

Ostatni łuk w planie w ulicy Nowej ujęto o promieniu  $R=190$  m od km 0+569,80 do km 0+654,96 w obszarze którego przewidziano włączenie ulicy Poprzecznej - w km 0+624,80. Włączenie to przewidziano jako skrzyżowanie i w tym celu w ramach opracowania ujęto wymianę nawierzchni jezdni ul. Poprzecznej z płyt betonowych na masę z betonu asfaltowego. Dodatkowo geometria skrzyżowania została tak zmodyfikowana by osie jezdni przecinały się pod kątem prostym. Krawędzie jezdni w obszarze skrzyżowania przewidziano wyokrąglić łukami o promieniach  $R=6,0$  m,  $R=10,0$  m i  $R=15,0$  m dostosowując się w możliwym stopniu do istniejących krawędzi jezdni. W obszarze tego skrzyżowania przewidziano wyznaczenie dwóch przejść dla pieszych po jednym przez ulicę Poprzednią i ulicę Nową. Za przejściem w ulicy Nowej przewidziano uwzględnienie istniejącego zjazdu publicznego służącego dla obsługi parkingu przy sklepie i jego dowiązanie łukami o promieniach  $R=5,0$  m do krawędzi ulicy Nowej. Od tego też miejsca przy lewej krawędzi jezdni przewidziano wykonanie nowego chodnika przy krawędzi jezdni szerokości netto 2,0 m aż do przejścia dla pieszych przy ulicy Polnej. Ostatni odcinek ulicy Nowej od ok. km0+660 do końca zakresu prowadzony jest jako odcinek prosty niemalże bez zjazdów. Na tym odcinku od strony północnej istnieją budynki wielorodzinne a od strony południowej użytki rolne (pole). W ramach opracowania na tym odcinku przewidziano przebudowę istniejących elementów separujących i ich wymianę na nowe typu U-12a. Ich lokalizację projektuje się na długości ok. 48 m. Na końcu zakresu opracowania przewidziano dowiązać się do istniejącej geometrii skrzyżowania uwzględniając wymianę

krawężnika, regulację wysokościową nawierzchni i wyznaczenie wpustów w najniższych miejscach nawierzchni..

## 6. Plan organizacji ruchu

Na planie organizacji ruchu (Rys. nr 2) przedstawiono projektowane i istniejące oznakowanie pionowe i poziome. W zakresie projektu przewidziano kompleksowe oznakowanie odcinka ulicy Nowej objętego przebudową.

W projekcie uwzględniono:

- odtworzenie/wykonanie oznakowania poziomego osiowego na całym odcinku ulicy Nowej o szerokości jezdni 6,0 m oraz dodatkowo na wlotach dróg publicznych na długości ok. 20 m;
- oznakowanie przejść dla pieszych znakami pionowymi D-6 oraz dodatkowo A-16 gdy są one wyznaczone poza obszarem skrzyżowań;
- wzdłuż zjazdów publicznych wykonanie oznakowania krawędziowego z usunięciem istniejącego oznakowania sprzecznego (usunięcie istniejących D-1);
- zmianę oznakowania w obszarze skrzyżowania ul. Nowej z ul. Dąbrowskiego poprzez zastąpienie znaku A-7 znakiem B-20 na ul. Nowej z uwagi na brak widoczności;
- uzupełnienie oznakowania poprzez montaż dodatkowych tabliczek podznakowych (T-1, itp.).

Część znaków zlokalizowanych za zewnętrzną krawędzią chodników (w terenie zielonym) należy zamontować na słupkach z wysięgnikiem tak by krawędź tablicy znaku znajdowała się max 1,5 m od krawędzi jezdni.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: **31 grudzień 2024 r. - ważność projektu**

## 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 winny być ustawione zgodnie z przepisami podanymi w podstawie opracowania.

Sporządził

Dopiewo, grudzień 2021 r.

# ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH

Dotyczy projektu stałej organizacji ruchu drogowego w drodze gminnej nr 380056P ul. Nowej wynikająca z projektu jej przebudowy w Opalenicy

Symbol	Opis	Ilość [szt.], [mb], [mb s]	Uwagi
A-16	„uwaga przejście dla pieszych”	4	projektowane
B-20	„STOP”	1	projektowane
B-21	„zakaz skrętu w lewo”	2	projektowane
B-34	„koniec ograniczenia prędkości do 20 km/h”	2	projektowane
D-4c	„droga bez przejazdu”	1	projektowane
D-6	„przejście dla pieszych”	8	projektowane
T-1	wskazuje odległość od miejsca niebezpiecznego	2	projektowane
T-21	wskazuje odległość znaku od miejsca, od którego lub w którym znak obowiązuje	2	projektowane
T-23b	wskazuje samochody ciężarowe pow. 10 t.	2	projektowane
U-12a	„bariera ochronna”	56	projektowane
U-12c	Słupek blokujący	2	wymiana na nowe
P-1b	„linia pojedyncza przerywana - krótka”	342	projektowane
P-1e	„linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka”	165	projektowane
P-4	„linia podwójna ciągła”	220	projektowane
P-7c	linia krawędziowa przerywana wąska	57	projektowane
P-7d	linia krawędziowa ciągła wąska	12	projektowane
P-10	przejście dla pieszych	240	projektowane
P-12	„linia bezwzględnego zatrzymania STOP”	4	projektowane
P-13	„linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	25	projektowane



P-14	„linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”	40	projektowane
P-17	„przystanek autobusowy”	20	projektowane
P-25	„próg zwalniający”	12	projektowane