



BIURO INŻYNIERII DROGOWEJ EDYTA MAJCHRZAK

ul. Cyprysowa 4/1
62-330 Nekla

tel. +48 535 486 829
www.bidprojekty.pl

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

na czas robót dla inwestycji pn.:

„Remont ogrodzenia Starego Arboretum Kórnickiego”

ODCINEK I

INWESTOR:

INSTYTUT DENDROLOGII POLSKIEJ AKADEMII NAUK

ul. Parkowa 5, 62-035 Kórnik

Stanowisko / imię i nazwisko	Numer uprawnień (<i>specjalność</i>)	Podpisy
Projektant branży drogowej: mgr inż. Edyta Majchrzak	WKP/0355/PWOD/17 (<i>specjalność inżynierska drogowa</i>)	

Data opracowania: lipiec 2026r.

egz.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I.	KARTA UZGODNIENÍ.....	3
II.	OPIS TECHNICZNY.....	4
1.	WPROWADZENIE.....	4
1.1.	Podstawa opracowania.....	4
1.2.	Materiały wyjściowe i archiwalne	4
1.3.	Inwestor.....	4
1.4.	Jednostka projektowa	4
2.	OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO.....	5
2.1.	Lokalizacja i przedmiot opracowania.....	5
2.2.	Cel opracowania.....	5
2.3.	Zakres opracowania.....	5
2.4.	Charakterystyka projektowanej inwestycji	6
3.	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE	6
4.	ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS BUDOWY.....	7
4.1.	Ogólne założenia organizacji ruchu na czas budowy	7
4.2.	Termin i czas trwania budowy	8
4.3.	Elementy systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu	9
4.4.	Podstawowe wymagania techniczne dotyczące oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym.....	9
4.5.	Ochrona interesu osób trzecich	11
III.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	12
Rys. nr 1	PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:20 000
Rys. nr 2.1	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 1	skala 1:500
Rys. nr 2.2	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 2	skala 1:500
Rys. nr 2.3	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 3	skala 1:500
Rys. nr 2.4	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 4	skala 1:500
Rys. nr 2.5	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 5	skala 1:500
Rys. nr 2.6	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 6	skala 1:500
Rys. nr 2.7	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 7	skala 1:500

I. KARTA UZGODNIEŃ DO PROJEKTU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

dot.: inwestycji pod nazwą „Remont ogrodzenia Starego Arboretum Kórnickiego”
ODCINEK I

II. OPIS TECHNICZNY

1. WPROWADZENIE

1.1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na podstawie umowy zawartej między INSTYTUTEM DENDROLOGII POLSKIEJ AKADEMII NAUK a BIUREM INŻYNIERII DROGOWEJ Edyta Majchrzak.

1.2. Materiały wyjściowe i archiwalne

- Umowa zawarta pomiędzy jednostką projektową, a zamawiającym oraz jego wytyczne,
- Mapa zasadnicza w skali 1:500 w zapisie elektronicznym,
- Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające wykonane przez zespół projektowy,
- Ustawa z dnia 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 nr 170 poz. 2310),
- 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. 2019 poz. 2311),
- 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. 2017 poz. 784),

1.3. Inwestor

INSTYTUT DENDROLOGII POLSKIEJ AKADEMII NAUK
ul. Parkowa 5, 62-035 Kórnik

1.4. Jednostka projektowa

BIURO INŻYNIERII DROGOWEJ Edyta Majchrzak
ul. Cyprysowa 4/1, 62-330 Nekla

2. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

2.1. Lokalizacja i przedmiot opracowania

Projektowana inwestycja pn. „Remont ogrodzenia Starego Arboretum Kórnickiego” zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiecie poznańskim, na terenie miasta Kórnik, wzdłuż ulic Zamkowej, Parkowej i Średzkiej.

Całość inwestycji podzielono na cztery odcinki realizacyjne. Niniejsza dokumentacja obejmuje ODCINEK I o długości około 394 m, zlokalizowany głównie wzdłuż ul. Zamkowej, z niewielkim fragmentem przy ul. Parkowej.

Przedmiotem opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót związanych z remontem przedmiotowego odcinka ogrodzenia.

2.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest sporządzenie projektu niezbędnego do wykonania właściwej organizacji ruchu na czas remontu ogrodzenia, który zakłada przede wszystkim:

- przygotowanie materiałów wraz z opiniami niezbędnymi do uzyskania zatwierdzenia tymczasowej organizacji ruchu,
- zapewnienie bezpieczeństwa w strefie robót wszystkim uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace budowlane,
- zapewnienie możliwości prowadzenia robót przy zachowaniu ciągłości ruchu drogowego,
- ograniczenie do minimum utrudnień w ruchu wynikających z prowadzonych robót oraz związanych z nimi kosztów społecznych.

2.3. Zakres opracowania

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót, w szczególności:

- lokalizację tymczasowego oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu przedstawioną na planach sytuacyjnych,
- sposób etapowania robót wraz z organizacją ruchu dla poszczególnych części odcinka,
- zasady prowadzenia ruchu w rejonie prowadzonych robót,
- podstawowe wymagania dotyczące oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

2.4. Charakterystyka projektowanej inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest remont istniejącego ogrodzenia Starego Arboretum Kórnickiego zlokalizowanego wzdłuż ul. Zamkowej oraz ul. Parkowej.

Zakres robót obejmuje w szczególności:

- rozbiórkę istniejącego ogrodzenia,
- wykonanie nowych fundamentów i montaż nowego ogrodzenia.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, w powiecie poznańskim, na terenie miasta Kórnik.

Odcinek objęty niniejszym opracowaniem przebiega głównie wzdłuż ul. Zamkowej oraz obejmuje fragment ul. Parkowej. Ulice te stanowią drogi gminne o nawierzchni bitumicznej. Droga posiada jezdnię dwukierunkową. Na analizowanym odcinku występuje zarówno przekrój uliczny, jak i drogowy. Po stronie remontowanego ogrodzenia zlokalizowany jest pas zieleni ze skarpą, natomiast po przeciwnej stronie jezdni znajduje się chodnik.

Jezdnia posiada odcinki o pochyleniu jednostronnym oraz przekroju daszkowym. Odwodnienie jezdni realizowane jest częściowo za pomocą wpustów ulicznych, a częściowo poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na przyległe tereny zielone.

Droga przebiega zarówno po odcinkach prostych, jak i po łukach poziomych. W bezpośrednim sąsiedztwie odcinka objętego opracowaniem zlokalizowane jest skrzyżowanie, co wymaga zachowania szczególnej ostrożności podczas prowadzenia robót oraz właściwego rozmieszczenia oznakowania tymczasowego.

Na przedmiotowym odcinku odbywa się ruch o charakterze przejazdowym oraz lokalnym, związanym z obsługą przyległych posesji i obiektów. W strukturze ruchu dominują pojazdy osobowe.

Ruch pieszcy odbywa się istniejącymi chodnikami oraz przez przejścia dla pieszych zlokalizowane poza obszarem planowanych robót, w bezpośrednim sąsiedztwie odcinka objętego opracowaniem.

4. ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS BUDOWY

4.1. Ogólne założenia organizacji ruchu na czas budowy

Projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót zakłada wprowadzenie czasowych zmian w sposobie funkcjonowania ruchu na ul. Zamkowej oraz ul. Parkowej, z uwzględnieniem istniejących warunków drogowych oraz aktualnego sposobu użytkowania przedmiotowego odcinka.

W związku z koniecznością prowadzenia robót przy krawędzi jezdni oraz zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu i osobom wykonującym prace przewidziano zastosowanie następujących rozwiązań:

- wygrodzenie miejsca prowadzenia robót,
- wprowadzenie ruchu wahadłowego z ręcznym kierowaniem ruchem przez osoby posiadające wymagane uprawnienia,
- wprowadzenie oznakowania tymczasowego informującego kierujących o wprowadzonych zmianach w organizacji ruchu oraz występujących utrudnieniach,
- wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h.

Na potrzeby prowadzenia robót związanych z remontem ogrodzenia odcinek I podzielono na siedem części określonych w dokumentacji projektowej. Przyjęty podział umożliwia prowadzenie prac przy ograniczeniu długości odcinka objętego ruchem wahadłowym oraz minimalizacji utrudnień dla uczestników ruchu.

Szczegółowe rozwiązania tymczasowej organizacji ruchu wraz ze schematami wygrodzenia jezdni przedstawiono na rysunkach nr 2.1–2.7.

Prace związane z remontem ogrodzenia wymagające wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu będą prowadzone w dwóch etapach:

- ETAP I – rozbiórka istniejącego ogrodzenia,
- ETAP II – wykonanie nowych fundamentów (betonowanie).

Dla obu etapów przewidziano zastosowanie tego samego schematu wygrodzenia jezdni wraz z przypisanym oznakowaniem.

Na części 7 (Rys. nr 2.7), ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo skrzyżowania, wyodrębniono dwa fragmenty. Długość wygradzenia jezdni na każdym z fragmentów nie może przekraczać 20 m. Jednoczesne wygradzenie jezdni na obu fragmentach jest niedopuszczalne. Wygradzenie jezdni należy przesuwac zgodnie z postępowaniem robót oraz bez wprowadzania wygradzenia w obręb skrzyżowania.

Dla każdej części odcinka I długość wygradzenia jezdni należy każdorazowo ograniczać do minimum niezbędnego do bezpiecznego prowadzenia robót, z uwzględnieniem technologii wykonywanych prac.

W okresach, w których ruch wahadłowy nie będzie obowiązywał (np. w porze nocnej lub w dniach wolnych od pracy), po usunięciu wygradzenia jezdni należy usunąć lub unieważnić oznakowanie pionowe dotyczące ruchu wahadłowego oraz ręcznego kierowania ruchem poprzez zakrycie lub obrócenie znaków.

Kolejność realizacji poszczególnych części i fragmentów zostanie określona przez Wykonawcę w harmonogramie robót przed rozpoczęciem prac.

Prowadzenie robót będzie powodowało okresowe zawężenie jezdni oraz utrudnienia wynikające z konieczności wprowadzenia ruchu wahadłowego. Przyjęta organizacja ruchu umożliwia bezpieczne prowadzenie robót związanych z remontem ogrodzenia, przy zachowaniu przejezdnosci drogi oraz jednoczesnym ograniczeniu do niezbędnego minimum wpływu prowadzonych robót na warunki ruchu.

4.2. Termin i czas trwania budowy

Planowany termin zakończenia robót – do końca lipca 2028 r. Szczegółowy harmonogram prac zostanie opracowany przez Wykonawcę przed ich rozpoczęciem.

O planowanym terminie wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu należy powiadomić na piśmie, nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem robót, następujące instytucje:

- Urząd Miasta i Gminy Kórnik,
- Starostwo Powiatowe w Poznaniu,
- Komendę Miejską Policji w Poznaniu.

Wykonawca może przystąpić do realizacji robót po wprowadzeniu tymczasowej organizacji ruchu zgodnie z zatwierdzonym projektem oraz na warunkach określonych w wydanych opiniach, uzgodnieniach i decyzjach administracyjnych.

4.3. Elementy systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu

Na planach sytuacyjnych w skali 1:500 przedstawiono lokalizację istniejących elementów stałej organizacji ruchu oraz projektowanych elementów tymczasowej organizacji ruchu, obejmujących w szczególności:

- znaki pionowe
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

4.4. Podstawowe wymagania techniczne dotyczące oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym

- Producent znaków drogowych powinien posiadać dla swojego wyrobu aprobatę techniczną, certyfikat zgodności nadany mu przez uprawnioną jednostkę certyfikującą, znak budowlany „B” i wystawioną przez siebie deklarację zgodności, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury. Folie odblaskowe stosowane na lica znaków drogowych powinny posiadać znak CE lub aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę oraz odpowiednią deklarację zgodności wystawioną przez producenta. Nie wymaga się oddzielnych aprobat technicznych dla transparentnych farb sitodrukowych, transparentnych kolorowych folii ploterowych i innych wykorzystywanych do wykonania kolorowych powłok lica znaku i stanowiących jego treść. Wybór tych materiałów będzie zgodny z zaleceniami producenta użytej folii odblaskowej w zakresie ujętym w odpowiedniej aprobacie. Słupki, blachy i inne elementy konstrukcyjne powinny mieć deklaracje zgodności z odpowiednimi normami.

- W załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, podano szczegółowe informacje odnośnie wymagań dla znaków pionowych
- Materiały użyte na lico, tarcze znaków i tablic, elementy konstrukcyjne, a także na wykończenia znaku muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatur, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływanie chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) – przez cały okres trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę
- Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym należy zastosować znaki pionowe o jedną grupę wielkości wyższą niż znaki stosowane na danym odcinku drogi.
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy ustawić w sposób zapewniający ich właściwą widoczność oraz czytelność dla wszystkich uczestników ruchu przez cały okres prowadzenia robót.
- Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 albo z folii pryzmatycznej.
- Znaki tymczasowe muszą posiadać "wyróżniki" w postaci nieodblaskowego, żółtego prostokąta 3x5 cm umieszczonego na tylnej stronie tarczy znaku oraz nieodblaskowego, żółtego paska poziomego szer. 3 cm na słupku znaku.
- Na wygradzeniach ustawionych w poprzek jezdni pozostawionych od zmroku do świtu należy zamontować światła ostrzegawcze rozmieszczone nie więcej niż co 2m i wyznaczające szerokość jezdni wyłączonej z ruchu. Światła te o barwie żółtej przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości min. 250m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.

Sposób oznakowania i zabezpieczenia robót musi być zgodny z niniejszym projektem a zastosowane przez wykonawcę robót elementy urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu wg katalogu producenta.

Wykonawca zobowiązany jest do bieżącej kontroli stanu technicznego oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, a także ich niezwłocznego uzupełniania lub wymiany w przypadku uszkodzenia, przemieszczenia lub utraty czytelności.

Za stan techniczny oznakowania odpowiada wykonawca robót.

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być usunięte niezwłocznie po wykonaniu robót.

4.5. Ochrona interesu osób trzecich

Podczas prowadzenia robót należy zapewnić możliwość bezpiecznego poruszania się pieszych, utrzymać obsługę komunikacyjną przyległych posesji oraz odpowiednio oznakować dojścia i dojazdy do nieruchomości.

Teren prowadzonych robót, w szczególności wykopy, miejsca pracy maszyn oraz inne strefy niebezpieczne, należy zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 1	PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:20 000
Rys. nr 2.1	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 1	skala 1:500
Rys. nr 2.2	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 2	skala 1:500
Rys. nr 2.3	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 3	skala 1:500
Rys. nr 2.4	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 4	skala 1:500
Rys. nr 2.5	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 5	skala 1:500
Rys. nr 2.6	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 6	skala 1:500
Rys. nr 2.7	PLAN SYTUACYJNY - ODCINEK I - CZĘŚĆ 7	skala 1:500