

# PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

**Nazwa inwestycji** Wymiana dylatacji blokowej na modułową na moście w ciągu DW 434 na obwodnicy Śremu, km 31+180

**Stadium opracowania** Projekt czasowej organizacji ruchu

**Inwestor** Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu  
ul. Wilczak 51  
61-623 Poznań

**Numer umowy** 318/2.WM/22

**Egzemplarz** 1

Stanowisko	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant branży drogowej	mgr inż. Mateusz Nogaj	WKP/0349/POOD/17 specjalność drogowa	

Poznań, grudzień 2022 r.



---

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### **I. Opis techniczny**

### **II. Rysunki**

1. Plan orientacyjny

2.1 – 2.2 Plan sytuacyjny, program pracy sygnalizacji świetlnej



---

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu na czas wymiany urządzeń dylatacyjnych na obiekcie mostowym zlokalizowanym w ciągu DW434 przez rzekę Wartę w m.Śrem.

Celem opracowania jest :

- Przygotowanie materiałów wraz z opiniami do zatwierdzenia organizacji ruchu na czas budowy
- Zapewnienie bezpieczeństwa w strefie robót wszystkim uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace na budowie
- Minimalizacja kosztów społecznych i ograniczeń w ruchu spowodowanych robotami

### 2. Zamawiający

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu  
ul. Wilczak 51  
61-623 Poznań

### 3. Jednostka projektowa

SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp. k.  
ul. Głuchowska 1  
60-101 Poznań

### 4. Podstawa opracowania

4.1. 318/2.WM/22

4.2. mapa zasadnicza w skali 1: 500

4.3. projekt budowlano - wykonawczy

4.4. przepisy prawne

- Ustawa z dnia 20.06.1997r – Prawo o ruchu drogowym (tekst ujednolicony Dz. U. Nr 98 z dnia 28.04.2022r.) – z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 października 2019r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr170 , poz.1393) (z późn. zm. Dz.U. 2021 poz. 2065 i poz. 433)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 września 2008r zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 179, poz 1104)
- 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 (tekst ujednolicony Dz. U. Nr 220 z dnia 09.09.2019r.) – z późniejszymi zmianami
- Załączniki 1-4 do w/w rozporządzenia
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021r. zmieniające rozporządzenie 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)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 lipca 2008r zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 126 , poz. 813)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. Nr 177 , poz. 1729)



- 
- Zarządzenie nr 52 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 grudnia 2020 roku w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym

## **5. Ogólne założenia organizacji ruchu na czas rozbudowy**

Podstawowym założeniem niniejszego opracowania jest organizacja ruchu kołowego na czas robót.

Projekt czasowej organizacji ruchu podzielono na etapy:

1). Zaprojektowano ruch wahadłowy. Zamknięcie prawego pasa ruchu związane z wykonywanymi robotami drogowymi na tym pasie. Przewiduje się wykonanie oznakowania pionowego i poziomego w celu organizacji ruchu. Zgodnie z uwagami z pisma nr RDW.KS.5.4212-119/22 z dnia 23.08.2022r. z Rejonu Dróg Wojewódzkich, ruch w ciągu dnia będzie sterowany ręcznie. Poza godzinami pracy i w porze nocnej dopuszcza się sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej. Zamknięcie obowiązuje także pieszych, o którym informuje znak B-41 i zaporą U3d/U-20b. W tym miejscu piesi dostaną informację o możliwości dalszego przemieszczania się po drugiej stronie jezdni. W celu poprawienia bezpieczeństwa zaprojektowano separatory U-25c oddzielające pieszych od pojazdów. Nadjeżdżające pojazdy w odległości 250m od tymczasowej linii zatrzymania P-14 mijają znak ostrzegawczy A-30 „piesi na drodze” i „ruch wahadłowy”. Pasy ruchu oddziela znak U-21a/b, a przed robotami drogowymi znajduje się pryzma piasku. Miejsce prowadzonych prac oddzielono od pasa ruchu separatorami U-25c, a także pryzmą piasku od strony nadjeżdżających pojazdów.

2). Zaprojektowano ruch wahadłowy. Zamknięcie lewego pasa ruchu związane z wykonywanymi robotami drogowymi na tym pasie. Przewiduje się wykonanie oznakowania pionowego i poziomego w celu organizacji ruchu. Zgodnie z uwagami z pisma nr RDW.KS.5.4212-119/22 z dnia 23.08.2022r. z Rejonu Dróg Wojewódzkich, ruch w ciągu dnia będzie sterowany ręcznie. Poza godzinami pracy i w porze nocnej dopuszcza się sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej. Zamknięcie pasa ruchu nie wpływa na zamknięcie chodnika. W tym etapie piesi mogą przemieszczać się po chodniku technologicznym. Nadjeżdżające pojazdy w odległości 250m od tymczasowej linii zatrzymania P-14 mijają znak ostrzegawczy A-30 „ruch wahadłowy”. Pasy ruchu oddziela znak U-21a/b, a przed robotami drogowymi znajduje się pryzma piasku. Miejsce prowadzonych prac oddzielono od pasa ruchu separatorami U-25c, a także pryzmą piasku od strony nadjeżdżających pojazdów.

**Wykonawca robót zobowiązany jest min. 3 tygodnie przed rozpoczęciem robót powiadomić o utrudnieniach: mieszkańców, odpowiednie służby miejskie oraz lokalne media.**

**W przypadku konieczności wprowadzenia nowego lub korekty projektowanego oznakowania w rejonie robót na skutek wystąpienia dodatkowych zagrożeń wykonawca winien być przygotowany i zobowiązany do niezwłocznego podjęcia działań w zakresie jego wdrożenia.**

**W przypadku wystąpienia dużych utrudnień w przepustowości ruchu związanych ze zwiększonym natężeniem lub innymi okolicznościami wykonawca musi być przygotowany do zmiany parametrów programu sygnalizacji w zakresie m. in. długości sygnałów zielonych dla poszczególnych kierunków ruchu, lub wprowadzenia sterowania ręcznego.**





#### Przyjęte parametry projektowe drogi wojewódzkiej 434

- Klasa techniczna drogi G
- Nośność nawierzchni 115 kN/oś
- Prędkość projektowa  $V_p = 50$  km/h
- Prędkość miarodajna  $V_m = 70$  km/h
- Ilość pasów ruchu 2 pasy ruchu
- Szerokość jezdni 7,0 m
- Szerokość opaski 0,8 m
- Szerokość pobocza gruntowego 1,5 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej 2,5%
- Średnie dobowe natężenie ruchu na odcinku DW434 9509 poj./dobę

#### 6. Charakterystyka ruchu na drogach

W sąsiedztwie remontowanego mostu znajdują się głównie tereny leśne, a także kilka budynków mieszkalnych.

Istniejąca droga wojewódzka nr 434 w obrębie remontowanego mostu charakteryzuje się jezdnią o nawierzchni bitumicznej szerokości: ok. 7,0 m.

Poniżej przedstawiono pomiar ruchu na odcinku drogi wojewódzkiej nr 434.

Pomiar ruchu z podziałem na strukturę ruchu (generalny pomiar ruchu na rok 2020):

Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych w 2020r. DW434						
Motocykle	Samochody osobowe (mikrobusy)	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Bez przyczep	Z przyczepami		
112	7347	896	293	825	15	21

Pomiar ruchu z podziałem na strukturę ruchu (ruch prognozowany na rok 2025):

Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych w 2025r. DW434						
Motocykle	Samochody osobowe (mikrobusy)	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
			Bez przyczep	Z przyczepami		
127	7788	797	252	875	15	17

#### 7. Opis zagrożeń lub utrudnień.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia utrudnienia i zagrożenia wynikają z konieczności wprowadzenia zmiany organizacji ruchu:

##### Występujące utrudnienia:

- Prace związane z wymianą dylatacji blokowej wykonywane będą w poprzek obiektu mostowego. W związku z tym przewiduje się utrudnienia w ruchu pieszych. Utрудnienia polegać będą na skierowaniu pieszych na drugą stronę jezdni.
- Wystąpią również utrudnienia w ruchu kołowym z uwagi na zamknięcie jednego z pasów ruchu, a następnie drugiego pasa ruchu w kolejnym etapie robót.
- Ograniczenie prędkości na odcinku objętym zakresem robót.



---

Występujące zagrożenia, które zostaną zminimalizowane przy zastosowaniu projektu czasowej organizacji ruchu:

- Możliwość potrącenia pieszego lub pracownika budowy.
- Poprzez zajęcie przez pracujący sprzęt drogowy pasa drogowego zwiększone jest ryzyko wystąpienia kolizji z innymi uczestnikami ruchu.
- Zakłócenia w płynności ruchu (powstanie chwilowego zatoru) ze względu na możliwość ruchu pojazdów budowy.
- Pracownicy muszą zachowywać czujność na przejeżdżające samochody i sami nie mogą stwarzać niebezpiecznych sytuacji mogących skutkować kolizją lub wypadkiem.

## **8. Charakterystyka prowadzonych robót**

Wymiana urządzeń dylatacyjnych na obiekcie mostowym zlokalizowanym w ciągu DW434 przez rzekę Wartę w m. Śrem obejmuje:

- wprowadzenie czasowej organizacji robót;
- zabezpieczenie urządzeń obcych na obiekcie;
- demontaż/rozbiórka w niezbędnym zakresie elementów wyposażenia – barier ochronnych, nawierzchni jezdni, izolacji pomostu, kap chodnikowych, krawężników kamiennych;
- skucie w niezbędnym zakresie płyty pomostowej, kap chodnikowych oraz przyczółków;
- demontaż istniejących urządzeń dylatacyjnych;
- przygotowanie wnęk w płycie pomostu, ściance zapleczonej oraz kapach do montażu projektowanych modułowych urządzeń dylatacyjnych;
- montaż modułowych urządzeń dylatacyjnych;
- odtworzenie elementów wyposażenia, m.in. : izolacji płyty pomostowej, nawierzchni jezdni i chodnika, krawężnika, kap chodnikowych, barier ochronnych;
- przywrócenie stałej organizacji robót i uporządkowanie terenu.

## **9. Termin i czas trwania budowy**

Szczegółowy terminarz robót zostanie przedstawiony przez wykonawcę po jego wyborze w drodze przetargu.

Termin ogłoszenia przetargu zostanie określony przez zamawiającego.

Zakres ograniczeń w ruchu zależy od harmonogramu robót.

**Wykonawca może przystąpić do prac na warunkach podanych w zatwierdzeniu projektu oraz na wydanych opiniach i uzgodnieniach.**

Projekt czasowej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784).

Przy opracowaniu właściwego projektu organizacji ruchu, jako materiał pomocniczy wykorzystano schematy oznakowania wskazane w zarządzeniu nr 52 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 grudnia 2020 roku „w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” adoptowane do istniejącej sytuacji terenowej i planowanych robót.

**Planowany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu:**

**31.11.2025r.**

**Planowany termin przywrócenia stałej organizacji ruchu:**

**31.12.2025r.**



---

## 10. Podstawowe wymagania dotyczące oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym

- Strefę budowy należy oddzielić od pasa ruchu tablicami U-3, U-20, U-21a/b, U-25c
- Lokalizacja tablic i innych znaków w terenie – zgodnie z projektem

Jednostka organizacyjna prowadząca prace w związku z robotami lub czynnościami na drodze w pasie drogowym zobowiązana jest do umieszczenia i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drodze albo przy drodze.

Zajmujący pas drogowy w związku z prowadzeniem robót drogowych jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki ruchu.

Osoby wykonujące roboty na drodze są obowiązane używać w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu elementów odblaskowych odpowiadającym właściwym warunkom technicznym.

Składowanie materiałów do budowy, ziemi z wykopów oraz sprzętu powinno odbywać się w pasie zajętego terenu wygradzonego zaporami.

### 10.1. Podstawowe wymagania dotyczące znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone, dla których :

- 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 nie podlegających tej certyfikacji
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat zgodności lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną - w odniesieniu do wyrobów nie podlegających certyfikacji
- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa

Lica urządzeń bezpieczeństwa ruchu muszą być odblaskowe, przy czym odblaskowość urządzeń nie może być mniejsza niż odblaskowość zastosowanych znaków pionowych.

Oświetlenie ostrzegawcze na tablicach prowadzących i zaporach wygradzających jezdnię powinno być aktywne przez cały okres obowiązywania tymczasowej organizacji ruchu, bez względu na warunki pogodowe oraz porę doby. Światła te o barwie żółtej przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości min. 250m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością  $90 \pm 30$  cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym należy zastosować znaki pionowe grupy dużej.

Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu II.

Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać **Certyfikat na znak bezpieczeństwa B** lub **Świadectwo kwalifikacji do kompleksowego wykonywania pionowego oznakowania dróg** wydane przez IBDIM producentowi pionowego oznakowania drogowego. W przypadku wykonania robót przy krawędzi jezdni o głębokości większej od 0,5m, do wygradzenia należy zastosować tablice U-21a/b lub separatory U-25c. Separatory i tablice należy lokalizować w odległości min 0,5m od krawędzi pasa ruchu. Separatory U-25c należy wypełnić piaskiem lub wodą. Separatory powinny być wyposażone w elementy odblaskowe.

### 10.2. Ruch wahadłowy

Zgodnie z uwagami z pisma nr RDW.KS.5.4212-119/22 z dnia 23.08.2022r. z Rejonu Dróg Wojewódzkich, ruch w ciągu dnia będzie sterowany ręcznie. Poza godzinami pracy i w porze nocnej dopuszcza się sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej.



Inwestor może nakazać Wykonawcy wprowadzenie ręcznego sterowania ruchem poza godzinami wymienionymi powyżej w przypadkach tworzenia się zatorów drogowych.

### 10.3. Sygnalizacja

Zaprojektowano sygnalizację sterowaną przenośnym zestawem sygnalizatorów trójkomorowych:

- z zasilaniem wg producenta
- z sekwencją sygnałów : czerwony → czerwony i żółty → zielony → żółty → czerwony
- z technicznym zabezpieczeniem przed jednoczesnym nadawaniem sygnałów wzajemnie kolizyjnych.

**Nad sygnalizacją należy zapewnić całodobowy nadzór.**

Na wykonawcy robót spoczywać będzie obowiązek monitorowania ruchu pojazdów. Przy znacznej zmienności obciążenia ruchem należy dostosować długość sygnału zielonego do rzeczywistego natężenia ruchu celem zapobieżenia tworzeniu kolejek pojazdów.

W czasie ręcznego sterowania ruchem należy założyć znak A-29 (sygnały świetlne).

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.

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

Za stan techniczny oznakowania odpowiada wykonawca robót.

Założenia:

- szerokość pasa ruchu  $w = 3,0 \text{ m}$
- średnia długość pojazdu  $dL = 10 \text{ m}$
- Średnie dobowy ruch roczny DW434(2020 r.)  $SDRR = 9509 \text{ poj./dobę}$
- udział pojazdów ciężkich DW434  $U_c = 11,76\%$
- natężenie ruchu w godzinie szczytowej:
- wojewódzka nr 434:  $Q = 10\% * SDRR / 2 = 10\% * 9509 / 2 = 475,45 \text{ E/h}$
- natężenie nasycenia pasa ruchu  $S_{1,2} = [S_0 + 200 * (w - 3,5)] * \frac{1}{1+u_c} = 1610,59 [P/h_z]$
- prędkość ewakuacji  $V_e = 11,11 \text{ m/s}$  (ograniczenie wynikające z rozporządzenia)
- prędkość dojazdu  $V_d = 11,11 \text{ m/s}$  (maksymalna dopuszczalna prędkość strumienia)
- założone czasy trwania sygnałów:
  - zielonego – 8 s (minimalny)
  - żółtego – 3 s,
  - czerwonego z żółtym – 1 s.

### Obliczenia Programu

#### 1) Obliczenie czasów międzyzielonych

Strumień ewakuujący się				Strumień dojeżdżający			Czas ewakuacji	Czas dojazdu	Czas międzyzielony	Czas międzyzielony
									obliczony	przyjęty
Oznaczenie	Droga [m]	Prędkość [m/s]	Wydłużenie $L_p$ [m]	Oznaczenie	Droga [m]	Prędkość [m/s]	$t_e$ [m/s]	$t_d$ [m/s]	$t_m$ [s]	$t_m$ [s]
<b>S1.e1</b>	320,8	11,11	10	<b>S2.e1</b>	23,5	11,11	29,77	3,12	29,66	35
<b>S2.e1</b>	321,1	11,11	10	<b>S1.e1</b>	23,3	11,11	29,80	3,10	29,70	35
<b>S1.e2</b>	320,6	11,11	10	<b>S2.e2</b>	23,7	11,11	29,76	3,13	29,62	35
<b>S2.e2</b>	321,3	11,11	10	<b>S1.e2</b>	23,1	11,11	29,82	3,08	29,74	35



Macierz czasów międzyzielonych (etap 1):

		Strumień dojeżdżający	
		S1.e1	S2.e1
Strumień ewakuuj ący się	S1.e1	-	35
	S2.e1	35	-

Macierz czasów międzyzielonych (etap 2):

		Strumień dojeżdżający	
		S1.e2	S2.e2
Strumień ewakuuj ący się	S1.e2	-	35
	S2.e2	35	-

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 2) stopnie nasycenia pojazdów     | $y_1 = y_2 = \frac{475,45}{1610,59} = 0,3$                                 |
| 3) suma stopni nasycenia          | $Y = 0,3 + 0,3 = 0,6$  |
| 4) czas tracony w cyklu           | $t_{trac} = (35 - 1) + (35 - 1) = 68 \text{ s}$                            |
| 5) minimalna długość cyklu        | $T_{min} = \frac{68}{1-0,6} = 170 \text{ s}$                               |
| 6) optymalna długość cyklu        | $T_{opt} = \frac{1,5*68+5}{1-0,6} = 267,5 \text{ s} \approx 268 \text{ s}$ |
| 7) przyjęta długość cyklu         | $T = 200 \text{ s}$  |
| 8) długość sygnału zielonego fazy | $G_1 = G_2 = \frac{0,3}{0,6} * (200 - 68) - 1 = 65 \text{ s}$              |

Przepustowość dla wlotów wynosi:

$$C_{1,2} = S_{1,2} * \frac{G_{1,2}}{60} = 1610,59 * \frac{65}{60} = 1744,81 [E/h] \text{ (obciążenie 27,25\%)}$$

Program sygnalizacji stałoczasowej zapewnia odpowiednią przepustowość drogi wojewódzkiej.



**KARTA UZGODNIENÍ  
DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Wymiana urządzeń dylatacyjnych na obiekcie mostowym zlokalizowanym w ciągu DW434  
przez rzekę Wartę w m. Śrem.

Lp.	Data	Opinia
		<div data-bbox="670 544 1080 745" data-label="Text"> <p align="center"><b>UZGODNIONO</b> w Rejonie Dróg Wojewódzkich w Kościanie bez uwag / z uwagami poniżej / zgodnie z pismem nr <u>KD.JKS.4.42.12-115.17/22</u> z dnia <u>24.09.2022</u></p> </div> <div data-bbox="901 692 1160 799" data-label="Text"> <p align="right">KIEROWNIK Rejonu Dróg Wojewódzkich <i>J. Juszkowiak</i> mgr inż. Agnieszka Juszkowiak</p> </div>



Projekt wymiany dylatacji blokowej na modułową na moście w ciągu DW 434  
na obwodnicy Śremu, km 31+180

10



Projekt wymiany dylatacji blokowej na modułową na moście w ciągu DW 434  
na obwodnicy Śremu, km 31+180

Poznań, dnia 25 sierpnia 2022 roku



**KOMENDANT WOJEWÓDZKI POLICJI  
W POZNANIU**

R.Z.I.5321.1464.2022.LN

**SMP Projektanci  
Ul. Gluchowska 1  
60-101 Poznań**

**OPINIA**

dotyczy: wymiany dylatacji blokowej na modułową na moście w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 na obwodnicy Śremu km 31+180

Informuję, że na podstawie § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. nr 177, poz. 1729), **opiniuję pozytywnie** przedłożony **projekt czasowej organizacji ruchu**.

**Do projektu wnoszę poniższą uwagę:**

- wprowadzający organizację ruchu, powołując na l.dz. zawartą w nagłówku opinii, zawiadomi WRD KWP w Poznaniu oraz KMP/KPP właściwą miejscowo o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

**Dane teleadresowe:**

- WRD KWP w Poznaniu – 60-844 Poznań, ul. Kochanowskiego 2a, e-mail: [naczelnik.wrd@po.policja.gov.pl](mailto:naczelnik.wrd@po.policja.gov.pl),
- KMP/ KPP woj. wielkopolskiego – dane teleadresowe przedstawione zostały na stronie [www.bip.poznan.kwp.policja.gov.pl](http://www.bip.poznan.kwp.policja.gov.pl)

Wyk. 2 egz.  
1 adresat  
2 n/a  
Wyk. podkom. Leszek Nowaczyk  
☎ 47 77 144 91

KOMENDANT WOJEWÓDZKI POLICJI  
w Poznaniu  
z up. NACZELNIK  
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO  
KWP w Poznaniu  
mł. insp. Karol Sekula







MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 18.11.2022 r.

nr zatwierdzenia: WZDW.WUD.4211 - 1159/22

Działając na podstawie art. 10 ust. 4 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 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. z 2017 r. poz. 784 ze zm.)

w związku ze złożonym w dniu 09.11.2022

wnioskiem spółki SMP Projektanci spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k.

na podstawie projektu sporządzonego przez Pana Mateusza Nogaję

po zasięgnięciu opinii: Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu

Rejonu Dróg Wojewódzkich w Kościanie

**zatwierdzam tymczasową organizację ruchu**

na drodze wojewódzkiej

nr 434 Kleszczewo – Kórnik – Śrem – Kunowo – Gostyń – Droga 36

**na odcinku od km 29+910 do km 30+750**

na czas wymiany dylatacji blokowej na modułową na moście w km 30+250

**z uwagami:**

- 1) od poniedziałku do piątku od godz. 6:00 do godz. 18:00 ruchem wahadlowym kierować ręcznie przez osoby uprawnione,
  - 2) poza w/w czasem ruch wahadlowy może być kierowany przy pomocy sygnalizacji świetlnej.
- Zgodnie z § 8 ust. 7 ww. rozporządzenia wyznaczam termin, w którym powinna zostać wprowadzona organizacja ruchu: **do 31.12.2025 r.**

**Zgodnie z § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia pisemnie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu:**

- 1) Marszałka Województwa Wielkopolskiego al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań  
e-mailem na: organizacjaruchu@umww.pl
- 2) Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań  
e-mailem na: powiadomienia@wzdw.pl
- 3) Rejon Dróg Wojewódzkich w Kościanie; Gostyńska 38; 64-000 Kościan,  
e-mailem na: rdwkoscian@wzdw.pl

**podając nr zatwierdzenia**

oraz

- 4) Wielkopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu  
ul. Kochanowskiego 2a, 60-844 Poznań  
e-mailem na: naczelnik.wrd@po.policja.gov.pl **podając nr opinii.**

**Brak zawiadomienia ww. określonych terminach skutkuje utratą ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.**

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Wojciech Jankowiak  
Wicemarszałek

zatwierdzono 3 egz.

egz. 2 / 3

otrzymują:

1) 2/3

2) SMP Projektanci spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k.

3) RDW Kościan

załączniki:

1) projekt organizacji ruchu - 1 egz.

sprawy prowadzi:

Przemysław Wołński, tel. 61 2258 151

Urząd Marszałkowski

Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań

tel. 61 626 66 66

www.umww.pl

WOJCIECH JANKOWIAK

Wicemarszałek

Województwa Wielkopolskiego

tel. 61 626 66 10

e-mail: wojciech.jankowiak@umww.pl



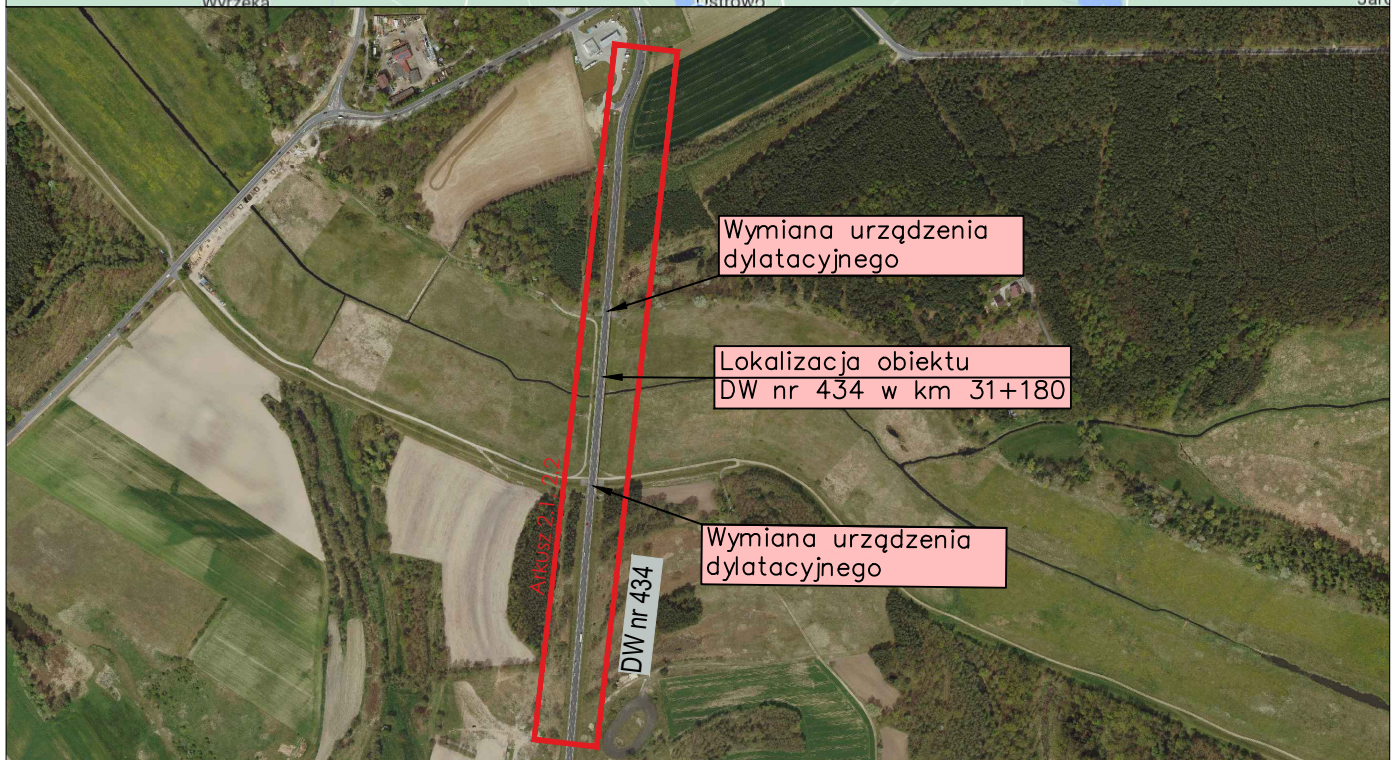
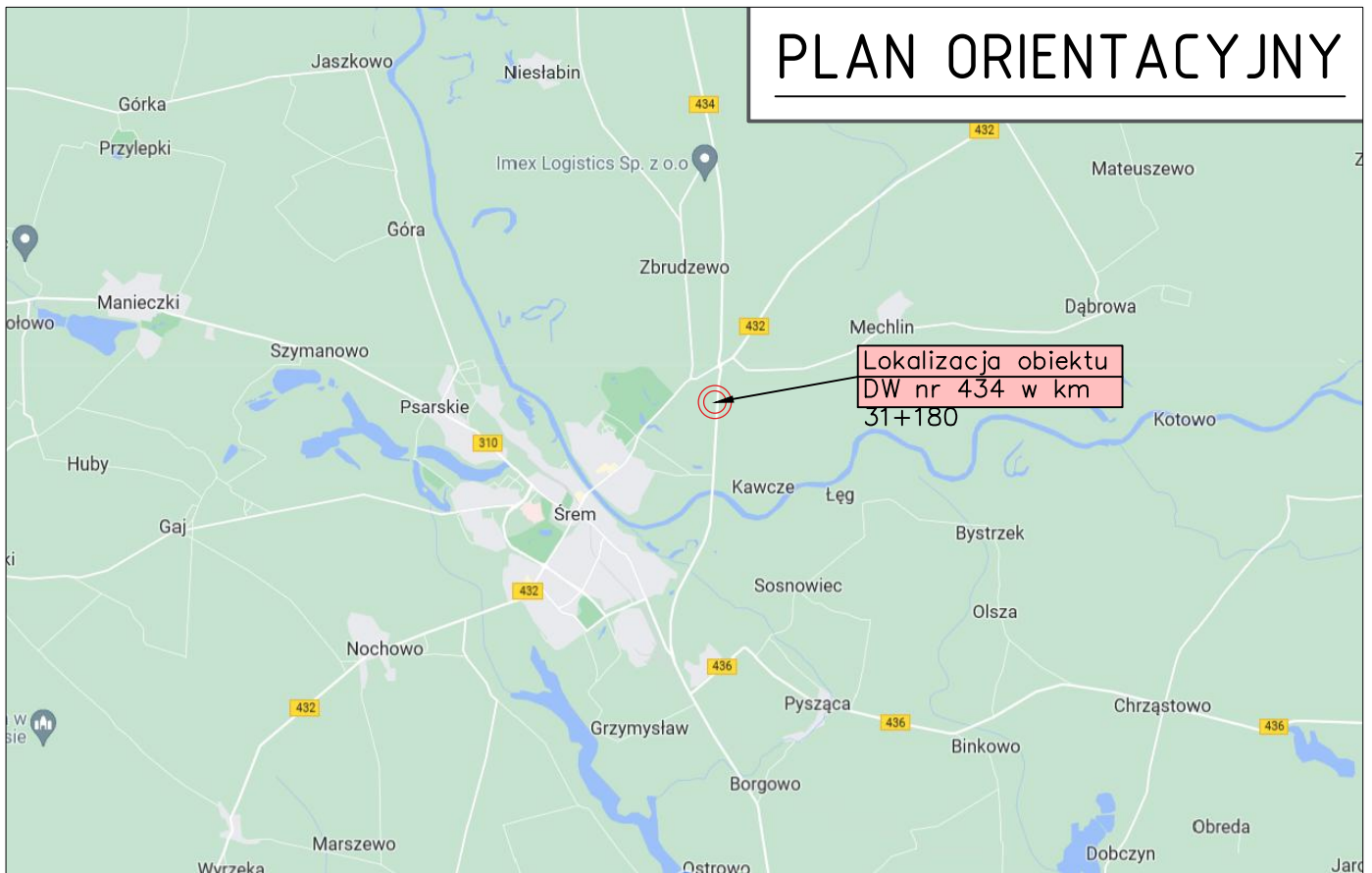
WIELKOPOLSKA



Projekt wymiany dylatacji blokowej na modułową na moście w ciągu DW 434  
na obwodnicy Śremu, km 31+180



# PLAN ORIENTACYJNY



**SM**  
projektanci

SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp. k.  
ul. Głuchowska 1  
60-101 Poznań  
www.smp.poznan.pl  
e-mail: biuro@smp.poznan.pl  
tel. 61 861 96 36  
NIP 779-23-71-246 REGON 301375359

Inwestor: Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu  
ul. Wilczak 5, 61-623 Poznań

Nazwa inwestycji:  
Wymiana dylatacji blokowej na modułową na moście w ciągu DW 434  
na obwodnicy Śremu, km 31+180

Tytuł rysunku:

Plan orientacyjny

Nr 1

Nr umowy: 318/2.WM/22 z dnia 29.04.2022r.

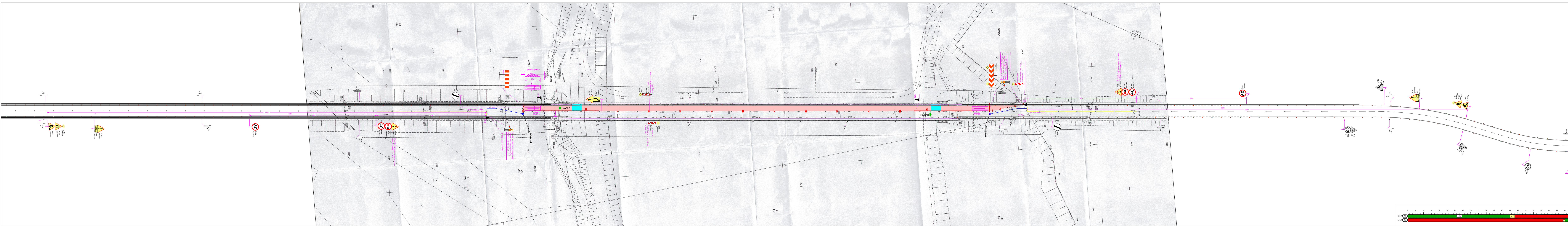
Data opracowania: 12.2022

Skala: 1: 10 000


























**LEGENDA**

 obszar wyłączony z ruchu: wymiana urządzenia dylatacyjnego  
 obszar wyłączony z ruchu  
 istniejący krawężnik na płask 20x30cm  
 istniejący krawężnik kamienny 20x25cm  
 tory strumieni ruchu

Ruch kołowy na remontowanym odcinku będzie się odbywać wahadłowo i będzie sterowany ręcznie. Poza godzinami pracy i w porze nocnej dopuszcza się sterowanie sygnalizacją świetlną. Zaprojektowano sygnalizację sterowaną sygnalizatorami trójkomorowymi.

 A-13 znaki pionowe tymczasowe  
 A-14 znaki pionowe istniejące  
 S1-AT projektowany sygnalizator  
 znaki poziome tymczasowe  
 znaki poziome istniejące  
 znaki poziome (do zaklejenia)

  znaki poziome istniejące

 zielony  
 czerwony  
 żółto-czerwony  
 żółty  
 Program P1, P2 T=200s, V=60km/h: sygnalizator trójkomorowy

