

# PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa i adres obiektu:	Jelenia Góra, ul. Grunwaldzka
Temat opracowania:	Zabudowa wiaty przystankowej wraz przyłączem elektroenergetycznym przy ul. Grunwaldzkiej (przystanek Nr 74 – Anieli Krzywoń) w Jeleniej Górze <i>Droga powiatowa Nr 2491D</i> <i>Przewidywany termin wykonania robót – do 30 czerwca 2018 roku</i>

## Zawartość opracowania:

### I. CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA:

1. Zatwierdzenie organizacji ruchu
2. Opinia do projektu

### II. CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Przedsięwzięcie
2. Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu
3. Cel opracowania
4. Podstawa opracowania
5. Wymagania ogólne
6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze
7. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania
8. Projektowane oznakowanie
9. Opis występujących zagrożeń i utrudnień
10. Uzasadnienie wprowadzenia zmiany organizacji ruchu
11. Nazwisko i podpis Projektanta

### III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Plan orientacyjny w skali 1:10000
2. Rysunek Nr 1.1 „Projekt organizacji ruchu i zabezpieczenie pasa drogowego na czas wykonywanych robót - Schemat Nr 1” w skali 1:500
3. Rysunek Nr 1.2 „Projekt organizacji ruchu i zabezpieczenie pasa drogowego na czas wykonywanych robót - Schemat Nr 2” w skali 1:500
4. Rysunek Nr 1.3 „Projekt organizacji ruchu i zabezpieczenie pasa drogowego na czas wykonywanych robót - Schemat Nr 3” w skali 1:500
5. Rysunek Nr 2 „Projekt organizacji ruchu i zabezpieczenie pasa drogowego na czas wykonywanych robót - Schemat Nr 4” w skali 1:500

Projektant:	Stanisław Kurpiel	—	
-------------	-------------------	---	--

## **I. CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA**

# OPINIA

Projekt organizacji ruchu dla zadania pn.: ***Zabudowa wiaty przystankowej wraz przyłączem elektroenergetycznym przy ul. Grunwaldzkiej (przystanek Nr 74 – Anieli Krzywoń) w Jeleniej Górze***

**uzyskał opinię pozytywną**

określoną w § 7, ust. 2, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 784 z 2017 r.), jak również rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 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. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. – załącznik).

**Miejski Zarząd Dróg i Mostów  
ul. Ptasia 2a  
58-500 Jelenia Góra**

**Komenda Miejska Policji w Jeleniej Górze  
ul. Nowowiejska 43  
58-500 Jelenia Góra**

Jelenia Góra, dnia .....

Jelenia Góra, dnia .....

## **II. CZĘŚĆ OPISOWA**

# **Opis techniczny**

## **1. Przedsiewzięcie:**

Niniejszy projekt opracowany został jako podstawa do zabezpieczenia na czas prowadzenia robót związanych z zabudowa wiaty przystankowej wraz przyłączem elektroenergetycznym przy ul. Grunwaldzkiej (przystanek Nr 74 – Anieli Krzywoń) w Jeleniej Górze.

## **2. Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu:**

Na podstawie § 5, ust. 1, pkt. 6 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. Nr 784 z 2017 r.) określono przewidywany termin wykonania robót – a co za tym idzie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu: 4 dni w okresie do 30 czerwca 2018 roku. Po zakończonych robotach, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2018 r. przywrócona zostanie poprzednia stała organizacja ruchu.

## **3. Cel opracowania:**

Celem opracowania projektu organizacji ruchu na czas wykonywania robót jest niezbędne zajmującemu pas drogowy do ubiegania się o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego.

Potrzeba uzyskania niniejszego opracowania wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 784 z 2017 r.).

## **4. Podstawa opracowania:**

- zarządzenie nr 75 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.07.2012 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym,
- ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. 2016, poz. 1440, 1920, 1948),
- ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz.U.2017.128),
- 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. nr 784 z 2017 r.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 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. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. – załącznik, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 29 stycznia 2016 r., Dz.U.2016.124).

## **5. Wymagania ogólne:**

Jednostka prowadząca roboty (Wykonawca) w pasie drogowym zobowiązana jest do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania

i zabezpieczenia miejsca robót oraz innych, zastosowanych w związku z wykonywanymi robotami.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Po zakończonych pracach remontowych należy przywrócić stan nawierzchni drogi do stanu pierwotnego.

## **6. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze:**

Roboty prowadzone będą na drodze powiatowej Nr 2491D – ul. Grunwaldzka, prowadząca ruch pojazdów w kierunku Jeżowa Sudeckiego, o klasie technicznej Z i długości 1,048 km.

Droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej z krawężnikami, posiada obustronne chodniki. W chwili obecnej ulica Grunwaldzka posiada następujące parametry techniczne:

- klasa drogi – „Z”,
- ruch – dwukierunkowy,
- szerokość jezdni – 6,20 do 10,70 m,
- szerokość dodatkowych pasów ruchu – nie posiada
- szerokość chodnika – 1,90 do 3,60 m,
- szerokość pasa zieleni – nie posiada.

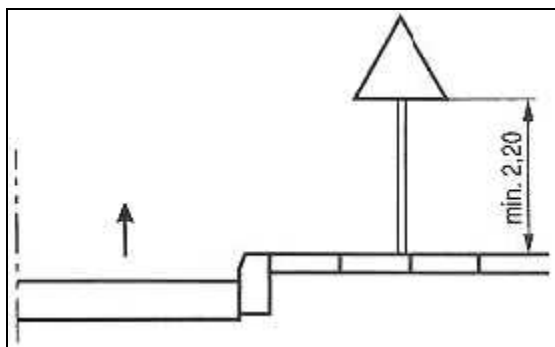
## **7. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania:**

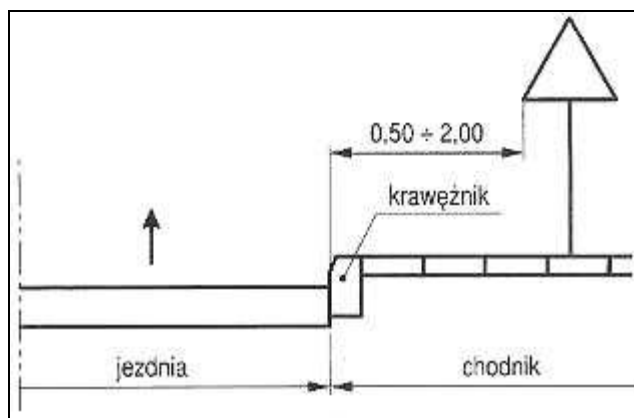
Na drodze objętej niniejszym projektem w miejscu prowadzonych robót występuje oznakowanie pionowe i poziome przedstawione na załączonych rysunkach.

## **8. Projektowane oznakowanie:**

Projektuje się wykonanie znaków dużych (D). Znaki ostrzegawcze należy ustawiać w odległości 50 – 100 m od miejsca robót dla  $v < 60$  km/h. Ponadto, dla prędkości dopuszczalnej  $v < 60$  km/h wszystkie projektowane znaki pionowe należy ustawić w odległości 10,0 m od istniejących (inwentaryzowanych) znaków pionowych.

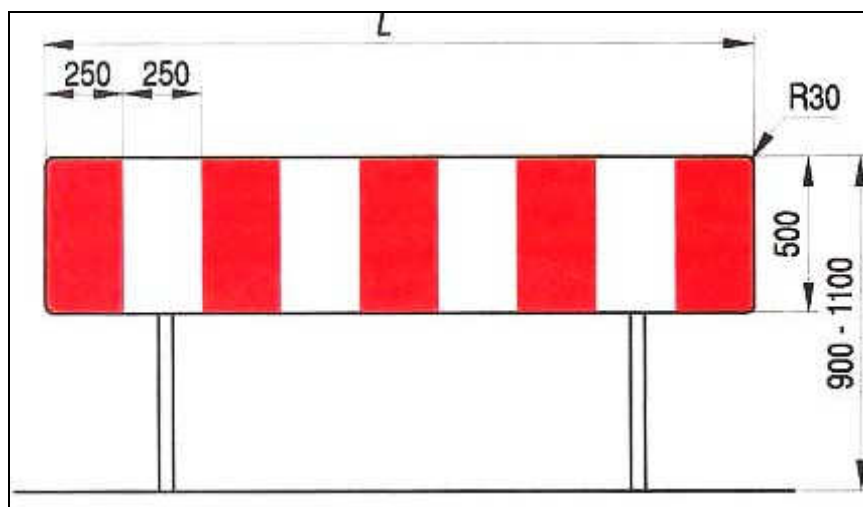
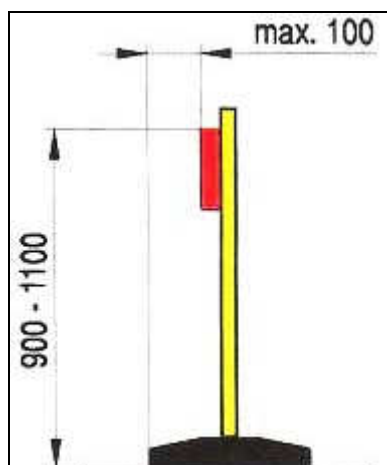
Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta). Znaki należy umieścić na wysokości min. 2,2 m zgodnie z poniższym schematem:





Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko **materiały atestowane**. Dla zabezpieczenia robót należy stosować znaki pionowe na folii odbłaskowej. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania.

Wszystkie zapory drogowe powinny być umieszczone na wysokości od 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór i wykonane na folii odbłaskowej, nie dopuszcza się żadnych przerw wzdłuż zapór, zgodnie z poniższym schematem:



## **Zabezpieczenie miejsca robót:**

### **Rys. Nr 1.1 – Schemat Nr 1**

Roboty budowlane prowadzone będą w technologii wykopu otwartego. Roboty należy zabezpieczyć zaporami drogowymi pojedynczymi U-20a, które należy ustawić wzdłuż ulicy od strony jezdni.

W poprzek ulicy gdy nie będą one od strony najazdu pojazdów należy ustawić zaporę pojedynczą szeroką U-20b. Od strony najazdu pojazdów należy ustawić tablicę prowadzącą U-3d wraz ze znakiem C-10.

Ponadto miejsce robót należy oznakować następującymi znakami pionowymi:

- znak A-14 roboty na drodze,
- znak A-12b zwężenie jezdni – ustawiając go odpowiednio od strony zwężenia jezdni,
- znak A-12c zwężenie jezdni – ustawiając go odpowiednio od strony zwężenia jezdni,
- znak B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h.

Należy również zapewnić możliwość odbywania się ruchu pieszego, po chodniku wzdłuż ulicy. Zabezpieczenie ruchu pieszych przez wykop i/lub remontowaną nawierzchnię jezdni odbywać ma się przy zastosowaniu kładki dla pieszych U-28. Zgodnie z obowiązującymi normami kładka dla pieszych powinna mieć wymiary:

- wysokość barierek zabezpieczających – 1,1 m,
- szerokość kładki – min.: 1 m,
- długość kładki – 1,5 m, 2,0 m, 2,5 m – w zależności od specyfiki wykopu.

### **Rys. Nr 1.2 – Schemat Nr 2**

Roboty budowlane prowadzone będą w technologii wykopu otwartego. Roboty należy zabezpieczyć zaporami drogowymi pojedynczymi U-20a, które należy ustawić wzdłuż ulicy od strony jezdni.

W poprzek ulicy gdy nie będą one od strony najazdu pojazdów należy ustawić zaporę pojedynczą szeroką U-20b. Od strony najazdu pojazdów należy ustawić tablicę prowadzącą U-3d wraz ze znakiem C-10.

Ponadto miejsce robót należy oznakować następującymi znakami pionowymi:

- znak A-14 roboty na drodze,
- znak A-12b zwężenie jezdni – ustawiając go odpowiednio od strony zwężenia jezdni,
- znak A-12c zwężenie jezdni – ustawiając go odpowiednio od strony zwężenia jezdni,
- znak B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h.

Należy również zapewnić możliwość odbywania się ruchu pieszego, po chodniku wzdłuż ulicy. Zabezpieczenie ruchu pieszych przez wykop i/lub remontowaną nawierzchnię jezdni odbywać ma się przy zastosowaniu kładki dla pieszych U-28. Zgodnie z obowiązującymi normami kładka dla pieszych powinna mieć wymiary:

- wysokość barierek zabezpieczających – 1,1 m,
- szerokość kładki – min.: 1 m,
- długość kładki – 1,5 m, 2,0 m, 2,5 m – w zależności od specyfiki wykopu.

### **Rys. Nr 1.3 – Schemat Nr 3**

Roboty budowlane prowadzone będą w technologii wykopu otwartego. Roboty należy zabezpieczyć zaporami drogowymi pojedynczymi U-20a, które należy ustawić z każdej strony miejsca wykonywania robót.

Ponadto miejsce robót należy oznakować następującymi znakami pionowymi:

- znak A-14 roboty na drodze,

### **Rys. Nr 2 – Schemat Nr 4**

Schemat ten przedstawia alternatywne rozwiązanie zabezpieczenia i oznakowania robót prowadzonych w technologii bezwykopowej pod nawierzchnią jezdni i wykopem otwartym w pozostałym zakresie. Roboty należy zabezpieczyć zaporami drogowymi



podwójnymi U-20c wzdłuż i poprzecznie od strony chodnika oraz zaporami drogowymi pojedynczymi U-20a, które należy ustawić wzdłuż od strony ogrodzenia.

Ponadto miejsce robót należy oznakować następującymi znakami pionowymi:

- znak A-14 roboty na drodze,
- znak B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h.

#### **9. Opis występujących zagrożeń i utrudnień:**

Plac budowy, a przede wszystkim wykopy, należy zabezpieczyć zgodnie z zapisami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych.

Wszystkie zagrożenia i utrudnienia wynikające z zakresu i sposobu prowadzonych, omówionych wyżej, robót takie jak możliwość kolizji dwóch pojazdów na zwężonym odcinku drogi, zjechanie pojazdu z jezdni w strefę robót, niekontrolowane wtargnięcie pieszych w miejsce robót, zostało wyeliminowane poprzez zaprojektowaną czasową organizację ruchu tj. odpowiednie oznakowanie pionowe oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD – zapory, zastawy, tablice, skrajniowe, pachółki itp.), przewidziane w/w przepisami.

#### **10. Uzasadnienie wprowadzenia zmiany organizacji ruchu:**

Tymczasowa organizacja ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku drogi polega na wprowadzeniu nowego oznakowania na okres realizacji robót budowlanych. Roboty budowlane dotyczą robót prowadzonych na drodze gminnej. Celem opracowania projektu organizacji ruchu na czas wykonywania robót jest wykonanie robót w zakresie branży elektrycznej i budowlanej.

#### **11. Nazwisko i podpis Projektanta:**

*Stanisław Kurpiel*

### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**