

## **PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

### **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:**

CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA .....	3
Karta uzgodnień .....	3
CZĘŚĆ OPISOWA .....	4
1. Podstawa i zakres opracowania. ....	4
1.1. Podstawa, lokalizacja i zakres inwestycji.....	4
1.2. Dane wyjściowe i przepisy. ....	4
2. Stan istniejący – charakterystyka dróg i ruchu. ....	5
3. Zakres remontu: .....	5
4. Stan projektowany.....	5
5. Wymagania stawiane oznakowaniu .....	5
6. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu .....	6
7. Opis możliwych zagrożeń i utrudnień w ruchu podczas prowadzonych robót .....	6
8. Uwagi końcowe .....	7
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	7
1. Plan orientacyjny (skala 1:10 000) rys. 00 .....	7
2. Plan organizacji ruchu (skala 1:500) – etap 1 rys. 01.....	7
3. Plan organizacji ruchu (skala 1:500) - etap 2 rys. 02-1 – 02-2 .....	7

## **CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA**

### **Karta uzgodnień**

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. Podstawa i zakres opracowania.**

#### **1.1. Podstawa, lokalizacja i zakres inwestycji.**

Projekt opracowano na zlecenie Zamawiającego tj. Gminy Mosina.

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla remontu ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 2463P na odcinku ul. Mostowej od ul. Kanałowej do ul. Wawrzyniaka w Mosinie, gmina Mosina, powiat poznański, woj. wielkopolskie.

Zakres inwestycji obejmuje remont chodnika na odcinku od nieruchomości dz. nr 3112 do przejścia dla pieszych przy nieruchomości nr 3107/a (strona prawa) wraz ze zjazdami i wymianą krawężnika oraz od nieruchomości 3118/1 do przejścia dla pieszych przy nieruchomości nr 1676/3 (strona lewa) wraz ze zjazdami.

#### **1.2. Dane wyjściowe i przepisy.**

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. 2019 poz. 2310 );
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. 2019 poz. 2311)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t. j. Dz. U. 2017 poz. 784)
- Wizja lokalna w terenie

## 2. Stan istniejący – charakterystyka dróg i ruchu.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w ciągu drogi powiatowej 2463P (ul. Mostowej) na odcinku od rejonu ul. Kanałowej do ul. Wawrzyniaka.

W stanie istniejącym droga powiatowa posiada jezdnię bitumiczną o szerokości 7,0 m. Wzdłuż drogi po jej obu stronach występują ciągi piesze o nawierzchni z płyt chodnikowych oraz zjazdy do posesji. Wzdłuż prawej krawędzi jezdni występuje istniejący ściek przykrawężnikowy z kostki betonowej. Przy drodze znajdują się oprawy oświetlenia ulicznego zlokalizowane na słupach elektroenergetycznych. W pasie drogowym występują sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, elektryczne oraz telekomunikacyjne. Średni dobowy ruchu wynosi 14540 poj./dobę.

## 3. Zakres remontu:

- remont ciągu pieszego o nawierzchni z kostki betonowej;
- remont zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej;
- wymiana istniejącego krawężnika;
- regulacja istniejącej infrastruktury technicznej.

## 4. Stan projektowany.

Projekt obejmuje 2 etapy realizacji robót w trakcie, których prace będą prowadzone po różnych stronach jezdni ul. Mostowej.

**Etap 1:** Przewiduje remont odcinka chodnika po wschodniej stronie ul. Mostowej. W trakcie prowadzenia prac przewiduje się zawężenie jednego pasa ruchu oraz przeniesienie ruchu pieszych na drugą stronę jezdni.

**Etap 2:** Przewiduje remont odcinka chodnika po zachodniej stronie ul. Mostowej. W trakcie prowadzenia prac przewiduje się zawężenie jednego pasa ruchu oraz przeniesienie ruchu pieszych na drugą stronę jezdni – oznakowanie zgodnie z rysunkiem 02-1. W trakcie wymiany krawężnika przewiduje się zajęcie całego pasa ruchu – wprowadza się wtedy oznakowanie zgodnie z rysunkiem 02-1. Po zakończeniu prac w porze dziennej należy przywrócić oznakowanie z rysunkiem 02-1.

## 5. Wymagania stawiane oznakowaniu

Znaki pionowe należy lokalizować w odległości od 0,50 m do 2,00 m od krawędzi jezdni, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę jezdni) elementu znaku (tarczy). W przypadku lokalizacji znaków pionowych w chodniku, znaki umieszczać na wysokości min. 2,20 m (zalecane 2,50 m), licząc od górnej powierzchni chodnika do najniższej położonego elementu znaku (tarczy). W pozostałych przypadkach, znaki pionowe można umieszczać na wysokości min. 2,00 m, licząc od powierzchni terenu do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

Zastosować słupki ocynkowane, mocowane do podkładów do ustawiania oznakowania tymczasowego lub wyposażone w kotwę - w przypadku słupków wkopywanych w grunt. Dopuszcza się mocowanie znaków na istniejących słupkach znaków pionowych oraz na słupach oświetleniowych lub energetycznych. W tym przypadku należy mocować tarcze znaków w taki sposób, aby nie doprowadzić do uszkodzenia słupów.

Zastosowane znaki drogowe pionowe powinny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami,), załącznik nr I - szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach.

#### **Wielkości znaków pionowych**

Do oznakowania czasowego – pionowego, należy zastosować znaki grupy wielkości średni (S).

#### **Widoczność znaków pionowych i urządzeń BRD.**

Należy zastosować znaki (tablice) i urządzenia BRD z licami wykonanymi z folii odblaskowej typu 2 lub folii pryzmatycznej.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.

W przypadku konieczności wykonywania robót z zajęciem jezdni drogi przez sprzęt specjalistyczny w zakresie większym niż przyjęte wygradzenia należy odpowiednio oznakować sprzęt, a w przypadku zagrożenia dla ruchu pojazdów w trakcie tych prac należy wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przez osoby posiadające do tego uprawnienia. Nad oznakowaniem należy sprawować ciągły nadzór, a wszelkie usterki muszą być na bieżąco usuwane.

### **6. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu**

Planowany termin rozpoczęcia prac: 01.10.2024 r.

Planowany termin przywrócenia stałej organizacji ruchu: 30.06.2025 r.

**Planowany czas trwania etapów: etap 1 – około 2 tygodni, etap 2 – około 4 tygodni.**

### **7. Opis możliwych zagrożeń i utrudnień w ruchu podczas prowadzonych robót**

Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn. Za bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w trakcie budowy odpowiada Kierownik Budowy, który musi spełniać wymagania prawa budowlanego.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia utrudnienia i zagrożenia wynikają z konieczności wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu. W celu zminimalizowania do minimum zagrożenia dla ruchu wprowadzono jasne i czytelne oznakowanie robót.

Podczas prowadzonych robót mogą pojawić się takie zagrożenia jak:

- chwilowe przebywanie na jezdni pracowników związanych z obsługą pojazdów budowlanych,
- postój pojazdów związanych z dowozem materiałów budowlanych,
- wyłączenie z ruchu części jezdni,
- uderzenia bądź przysypania przez przemieszczane przedmioty podczas prac rozładunkowych

## 8. Uwagi końcowe

- Należy poinformować właściwego Zarządcę Drogi, Organ Zarządzający Ruchem oraz Komendanta Policji o rzeczywistym terminie wprowadzenia zaprojektowanej organizacji ruchu, w terminie zgodnym z właściwym Rozporządzeniem.
- Zabezpieczenie robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP odpowiedniej branży.
- Wskazane na planach lokalizacje tymczasowego oznakowania należy traktować, jako orientacyjne. Dopuszcza się ich przesunięcie w celu dostosowania do istniejących warunków terenowych.
- Pokazane na rysunku i schemacie znaki oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wstawiać w miejscach gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.
- Kolejność wprowadzania etapów leży w gestii Wykonawcy.
- Należy zapewnić dojazd i dojście do posesji.
- **Wykonawca zobowiązany jest do skutecznego poinformowania mieszkańców o planowanych pracach i związanych z nimi utrudnieniami.**

Opracował Tomasz Brudło

## CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny (skala 1:10 000) ..... rys. 00
2. Plan organizacji ruchu (skala 1:500) – etap 1..... rys. 01
3. Plan organizacji ruchu (skala 1:500) - etap 2 ..... rys. 02-1 – 02-2