

**DenDroGIS**  
mgr inż. Marcin Batko  
ul. Jeziorna 1a  
77-400 Złotów  
NIP 767-147-67-79

e-mail: [biuro.dendrogis@gmail.com](mailto:biuro.dendrogis@gmail.com)  
tel. +48 662 998 220  
[www.dendrogis.pl](http://www.dendrogis.pl)

## PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA PROJEKTOWANEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO	
<b>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W ZAKRESIE BUDOWY ODCINKA CHODNIKA</b>	
ADRES PROJEKTOWANEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO	
WOJEWÓDZTWO	wielkopolskie
POWIAT	złotowski
GMINA	Złotów
MIEJSCOWOŚĆ	Kleszczyna
DROGI	gminne

INWESTOR:  
Gmina Złotów  
ul. Leśna 7  
77-400 Złotów

	IMIĘ	NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	SPECJALNOŚĆ	DATA	PODPIS
OPRACOWUJĄCY	Marcin	Batko			24.05.2022	

## *Spis treści*

I.	KARTA OPINII.....	3
II.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	4
1.	Podstawa opracowania.....	4
2.	Cel opracowania.....	4
3.	Przedmiot opracowania.....	4
4.	Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.....	4
5.	Opis przyjętych rozwiązań.....	4
6.	Opis występujących zagrożeń.....	5
7.	Stan pasa drogowego po zrealizowaniu robót.....	6
8.	Zakres planowanych robót.....	6
9.	Terminy.....	6
10.	Sposób umieszczania znaków drogowych.....	6
11.	Wzory i parametry techniczne urządzeń zabezpieczających.....	9
III.	Część rysunkowa.....	9

I. KARTA OPINII.

*PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU*

*PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W ZAKRESIE BUDOWY ODCINKA CHODNIKA*

Data	Organ	Uwagi

## II. CZĘŚĆ OPISOWA.

### 1. Podstawa opracowania.

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602).
- 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. 1999 nr 43 poz. 430).
- 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729).
- Umowa z Zamawiającym,
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:1000,
- Wizja w terenie,
- Branżowy projekt budowlany.

### 2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie materiałów wraz z opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami szczegółowymi, które są niezbędne do zatwierdzenia czasowej organizacji ruchu przez organy zarządzające ruchem.

### 3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu, który będzie obowiązywał podczas robót budowlanych polegających na budowie chodnika i zjazdów wzdłuż jezdni.

### 4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Niniejszy projekt organizacji ruchu obejmuje swym zakresem następujące drogi:

#### **Droga gminna.**

Nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej. Ruch dwukierunkowy, jednojezdniowy, odcinek drogi objęty opracowaniem w terenie zabudowanym – dopuszczalna prędkość 40 km/h ograniczona znakami. Oświetlenie uliczne, ruch uregulowany oznakowaniem pionowym i poziomym, Szerokość jezdni 4,2 - 5,0 m, pobocza gruntowe, częściowo jezdni w krawężniku najazdowym. Odwodnienie na przyległy teren biologicznie czynny. Ruch dojazdowy do zabudowań i pól uprawnych oraz przejazdowy do pobliskich miejscowości.

### 5. Opis przyjętych rozwiązań.

Planowane roboty budowlane, polegające na budowie chodnika, prowadzone będą w pasie drogi gminnej przy jednostronnym zajęciu fragmentu pobocza oraz przy jednostronnym zajęciu fragmentu jezdni na działkach roboczych o maksymalnej długości do 50 m, którą należy oznakować zgodnie z załączonym schematem nr 1 (Rys. 4). Cały Obszar robót należy oznakować zgodnie z planem sytuacyjnym oznakowania (Rys. 2, 3).

### **UWAGA !!!**

Roboty budowlane można prowadzić na kilku działkach roboczych jednocześnie z zachowaniem odległości, która umożliwi bezpieczny i swobodny ruch pojazdów. W przypadku nadmiernego natężenia ruchu i braku wzajemnej widoczności pojazdów na przeciwnych pasach ruchu, w celu usprawnienia mijania się pojazdów, należy zastosować ręczne kierowanie ruchem lub sygnalizację świetlną.

Po zakończeniu robót budowlanych teren przywrócić do stanu pierwotnego.

#### **Schemat oznakowania nr 1 – Rysunek nr 4:**

- ustawienie A-14 „roboty na drodze”, wielkość „średnia”, 2 szt.
- ustawienie B-25 „zakaz wyprzedzania”, wielkość „średnia”, 2 szt.
- ustawienie B-33 „ograniczenie prędkości do 40 km/h”, wielkość „średnia”, 2 szt.
- ustawienie U-3d „tablica prowadząca ciągną w lewo 1200x600”, 1 szt.
- ustawienie U-20b „zapora pojedyncza 1750x250”, 1 szt.
- ustawienie U-21a/b „tablica kierująca prawa/lewa”, co 5,0 m

Tablice kierujące obustronne U-21a/b, należy ustawić w taki sposób aby paski opadały w stronę używanej do ruchu powierzchni jezdni.

Każdorazowo po skończonym dniu pracy użyte urządzenia zabezpieczające należy ustawić bliżej krawędzi jezdni.

Jeżeli zaistnieje konieczność ręcznego kierowania ruchem drogowym (np. w czasie dostawy i rozładunku materiałów budowlanych oraz manewrów maszyny i pojazdów budowy) przez uprawnione osoby, należy uwzględnić obowiązujące w tym zakresie przepisy. Kierowanie ruchem drogowym musi być wykonywana zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu MSWiA z dnia 6 lipca 2010 r. (tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 143). Osoby kierujące ruchem powinny ukończyć szkolenie organizowane przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego. Powinny być wyposażone w narzutki ostrzegawcze pomarańczowo czerwone z żółtymi pasami odblaskowymi oraz nadrukiem o treści: „KIEROWANIE RUCHEM”, zgodnie z rozporządzeniem MSWiA z dnia 18 lipca 2008 r., w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze (Dz. U. 2008 nr 132 poz. 840).

Projektowane znaki należy wykonać na ocynkowanych podkładach. Odblaskowość folii odblaskowej typu 2 lub folia przyzmatyczna. Znaki należy zamontować na ocynkowanych słupkach stalowych o średnicy dwa cale, przytwierdzonych do gruntu za pomocą stopy fundamentowej o wymiarach 0,3x0,3x0,6 m z betonu C12/15

Zastosowane oznakowanie powinno spełniać wymagania zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach (załącznik do Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.)

#### **6. Opis występujących zagrożeń.**

Podczas planowanych robót drogowych wystąpią zagrożenia i utrudnienia w ruchu pieszych i pojazdów w strefie wykonywania robót.

a) zagrożenia i utrudnienia ruchu pieszych:

- ruch pieszych po jezdni:

- zagrożenie uderzenia, urazów (przejście w zasięgu maszyn budowlanych, odpryski);
- utrudnienia przez hałas, kurz (przejście w obszarze placu budowy);

b) zagrożenia i utrudnienia ruchu pojazdów:

- zwiększone zagrożenie kolizji z pojazdami z przeciwnego pasa ruchu;
- zagrożenie potrącenia osób (pracowników budowy i osób postronnych);
- zagrożenie uszkodzenia pojazdu (najeżdżanie na oznakowanie budowy, wjechanie do wykopu);
- wydłużony czas podróży (kierowanie ruchem, kolejka);

**UWAGA:**

Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania przepisów ustawy „Prawo o ruchu drogowym” a także ogólnych i szczegółowych przepisów dotyczących BHP przy robotach drogowych robotach budowlanych.

Pracownicy pracujący w pasie drogowym powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze (zalecane kombinezony) pomarańczowe lub żółte, wyposażone w elementy odblaskowe w postaci pasów odblaskowych wykonanych ze srebrnej tkaniny.

Należy zapewnić czyszczenie kół pojazdów wyjeżdżających z budowy na wszystkie drogi utwardzone.

7. Stan pasa drogowego po zrealizowaniu robót.

Po zakończeniu robót zostanie usunięte oznakowanie dla czasowej organizacji ruchu.

8. Zakres planowanych robót.

W ramach wygrodzenia strefy wykonywania robót według projektu branżowego, zostaną wykonane następujące roboty budowlane:

- wykopy otwarte na głębokość do 0,5 m;
- ustawienie krawężników
- wykonanie konstrukcji chodników i zjazdów
- roboty wykończeniowe i porządkowe.

9. Terminy.

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu: **01.07.2022 r.**

Przewidywany termin przywrócenia stałej organizacji ruchu: **30.09.2022 r.** lub po zakończeniu wszystkich robót.

10. Sposób umieszczania znaków drogowych.

a) Umieszczanie znaków:

- Po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu;
- Nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu;
- Po lewej stronie jezdni:
  - samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,

- jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
- na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G;
- Na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony;
- Na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku.
- Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

#### b) Sposób umieszczania znaków.

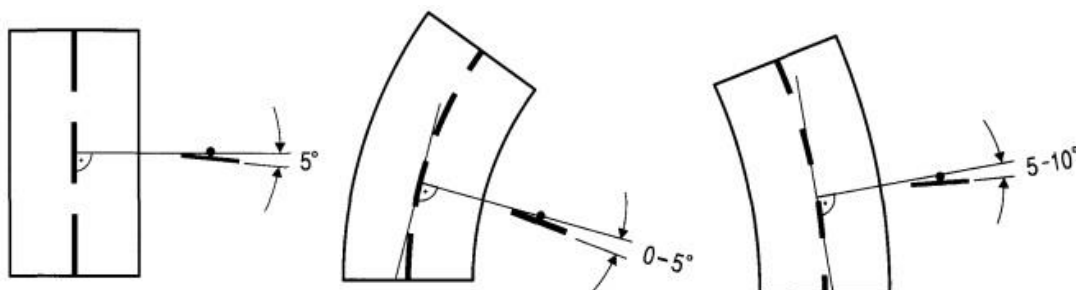
Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach.

#### c) Poziome odchylenie tarczy znaku.

Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około  $5^\circ$  w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

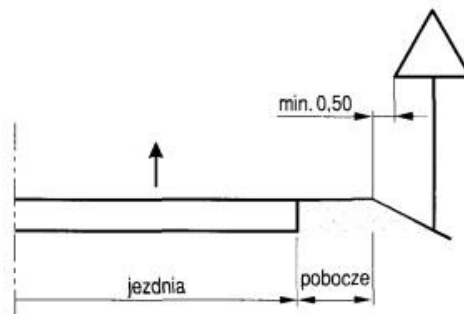
Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na rysunkach poniżej:



a) na odcinku prostym b) na tuku poziomym w prawo c) na tuku poziomym w lewo

#### d) Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania.

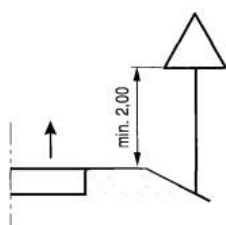
Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:



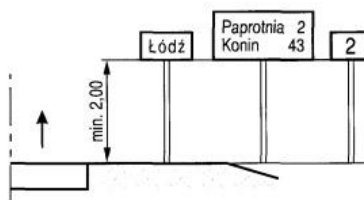
a) na drodze

e) Wysokość umieszczenia znaków:

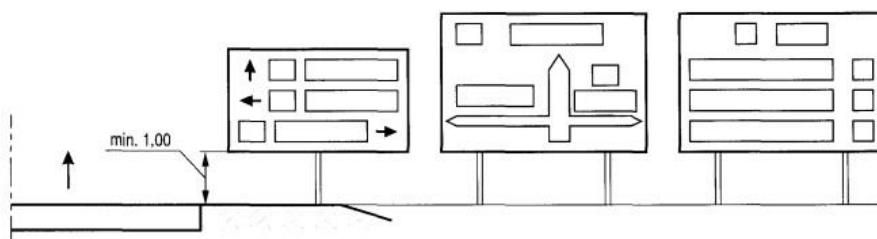
Wysokość umieszczenia dużych drogowskazów w kształcie strzały (E-3) powinna być tak dobrana, aby zapewnić jak najlepszą widoczność drogowskazu, nie pogarszając warunków widoczności na skrzyżowaniu.



a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



b) E-13, od E-15 do E-21 na drogach



c) E-1, E-2, E-14 na drogach innych niż ulice

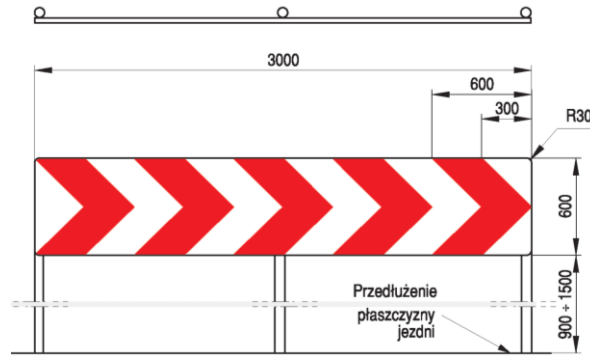
Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Odległości znaków od krawędzi jezdni przedstawione na rysunkach powyżej powinny być zachowane również w stosunku do znaków, np. nakazu lub drogowskazów w kształcie strzały, które mogą być umieszczane równolegle do krawędzi jezdni. Odległość mierzy się wówczas do powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

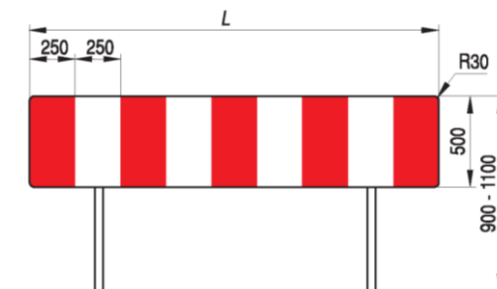


## 11. Wzory i parametry techniczne urządzeń zabezpieczających.

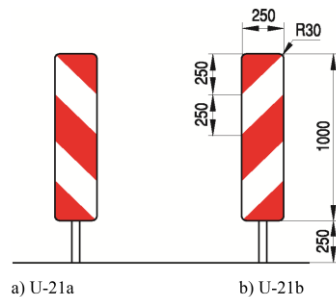
### a) Tablica prowadząca U-3c.



### b) Zapora drogowa pojedyncza szeroka U-20b.



### c) Tablica kierująca U-21a/b



Opracował:

*mgr inż. Marcin Batko*

## III. Część rysunkowa.

Plan orientacyjny, skala 1:10000 – Rys. nr 1.

Inwentaryzacja i plan sytuacyjny oznakowania, skala 1:500 – Rys. nr 2.

Inwentaryzacja i plan sytuacyjny oznakowania, skala 1:500 – Rys. nr 3.

Schemat oznakowania nr 1 – Rys. nr 4.