



**PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG GEODEZYJNO-PROJEKTOWYCH  
"A Z Y M U T "**

**33-200 DĄBROWA TARNOWSKA**

**ul. Kościuszki 14**

tel./fax. /0-14/ 642-43-31

tel./fax. /0-14/ 644-11-02

e-mail: pugpazymut@interia.pl

NIP: 871-12-19-607

Regon: 850449785

Numer konta: BS Dąbrowa Tarnowska 27 9462 0003 2001 0006 7377 0001

Wykonuje usługi  
w zakresie:

Pomiarów  
sytuacyjno –  
wysokościowych.

Pomiarów  
realizacyjnych  
oraz  
inventaryzacji  
powykonawczych

Podziałów  
i rozgraniczeń  
nieruchomości.

Opracowania  
dokumentacji  
do celów  
prawnych.

Kompleksowe  
opracowania  
dokumentacji  
projektowych

Mała  
poligrafia

**STADIUM: PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**Budowa ścieżek rowerowych przy DP1385K Jasło - Ryglice - Tuchów  
w miejscowości Kowalowa.**

**INWESTOR: Urząd Miejski w Ryglicach, ul. Rynek 9, 33-160 Ryglice**

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	<b>mgr inż. Mirosław Dojka</b>	MAP/0010/PBD/17 uprawniony do projektowania w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń	

Dąbrowa Tarnowska, wrzesień 2018r

# SPIS ZAWARTOŚCI

## I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.....	3
2. Inwestor.....	3
3. Przedmiot inwestycji.....	3
4. Charakterystyka inwestycji i ruchu na drodze .....	4
5. Opis prowadzonych robót .....	5
6. Charakterystyka istniejącego oznakowania pionowego .....	5
7. Charakterystyka projektowanego oznakowania pionowego .....	6
8. Opis występujących zagrożeń i utrudnień .....	8
9. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu.....	8
10. Zalecenia i obowiązki wykonawcy.....	9

## II. RYSUNKI

1. Orientacja		skala 1 : 10000	rys. nr 1
2. Organizacja ruchu na czas robót	Etap I	skala 1 : 500	rys. nr 2
3. Organizacja ruchu na czas robót	Etap II	skala 1 : 500	rys. nr 3
4. Organizacja ruchu na czas robót	Etap III	skala 1 : 500	rys. nr 4

# **I. OPIS TECHNICZNY**

## **1. Podstawa opracowania**

Projekt czasowej organizacji ruchu został opracowany na podstawie:

- Umowy o prace projektowe
- Mapy sytuacyjno - wysokościowej do celów projektowych 1 : 1000
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
- 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002r. W sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170 poz. 1393 z 2002r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 5515).
- Zlecenie Inwestora
- Wykonana inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego

## **2. Inwestor**

**Urząd Miejski w Ryglicach,  
ul. Rynek 9,  
33-160 Ryglice**

## **3. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem opracowania jest schemat czasowej organizacji ruchu wykonany dla zadania pn.: „Budowa ścieżek rowerowych przy DP1385K Jasło - Ryglice - Tuchów w miejscowości Kowalowa”.

Inwestycja będzie polegała na:

- budowie dwóch odcinków jednokierunkowej ścieżki rowerowej (długości łącznej ok 640m),
- poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości normatywnej zgodnie z wymogami Zarządcy Drogi,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej wraz z studniami rewizyjnym,
- budowę elementów odprowadzenia wód opadowych tj. ścieków z elementów prefabrykowanych, ścieków przykrawężnikowych, studzienek wodościekowych, studni wpadowych oraz studni rewizyjnych.
- przebudowę wlotów istniejących przepustów pod drogą powiatową,
- przebudowę zjazdów do posesji,
- przebudowę kolizyjnego odcinka sieci kanalizacji sanitarnej,
- zabezpieczeniu istniejących sieci uzbrojenia terenu.

Inwestycja ta usprawni płynność ruchu, komfort poruszania się pojazdów i rowerzystów a tym samym znacznie poprawi warunki bezpieczeństwa ruchu na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej.

#### **4. Charakterystyka inwestycji i ruchu na drodze**

Inwestycja zlokalizowana będzie w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1385K Jasło - Ryglice - Tuchów w miejscowości Kowalowa, w Gminie Ryglice w km 1+961.00 – km 2+597.10. Droga powiatowa klasy Z posiada przekrój drogowy z jezdnią o szerokości zmiennej 4,80m - 5,20m, z dwoma podstawowymi pasami ruchu. Jezdnia jest z obydwu stron ograniczona poboczami umocnionymi kruszywem szerokości ok 0,75m. Na długości analizowanego odcinka krzyżuje się z drogami gminnymi, drogami lokalnymi (nieutwardzonymi) oraz dojazdowymi do posesji. W rejonie skrzyżowań z drogami gminnymi brak dodatkowych pasów do skrętów zarówno w prawo jak i w lewo. Przedmiotowa droga przebiega przez tereny z zabudową zagrodową jednorodzinną a także tereny słabo zurbanizowane – pola uprawne i nieużytki. Inwestycja zlokalizowana będzie na krętym odcinku drogi, poprzedzonym licznymi łukami, zarówno poziomymi jak

i pionowymi, mogącymi wpływać na warunki widoczności. Przedmiotowa droga charakteryzuje się umiarkowanym natężeniem ruchu pojazdów z okresowym wzrostem w godzinach szczytu.

Ruch pieszy i rowerowy można określić jako mały, związany głównie z istniejącą zabudową.

Projektowana budowa ścieżki rowerowej zlokalizowana będzie w terenie zabudowanym, na odcinku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h ( w rejonie kościoła do 40km/h), oraz objęta jest ograniczeniem tonażu do 10t.

## **5. Opis prowadzonych robót**

Prace w obrębie pasa drogowego obejmować będą roboty związane z poszerzeniem jezdni drogi oraz budową ścieżki rowerowej, tj. korytowaniem, profilowaniem, stabilizacją i zagęszczeniem podbudowy, ułożeniem krawężników i obrzeży oraz wykonaniem nawierzchni ścieżki, z betonowej kostki brukowej. Z uwagi na fakt że prace budowlane wykonywane będą w ramach pobocza z minimalną ingerencją w jezdnię (poszerzenie nawierzchni, ustawienie krawężnika) stwierdza się że przedmiotowa inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na stan pasa drogowego.

Na czas nocy nie dopuszcza się pozostawienia głębokich wykopów otwartych.

Zakres planowanych robót, przy których mogą wystąpić utrudnienia w ruchu obejmuje również ustawienie zapór i barier drogowych, a także montaż i demontaż znaków czasowej organizacji ruchu.

## **6. Charakterystyka istniejącego oznakowania pionowego**

Obecnie na w/w odcinku drogi powiatowej oraz dróg gminnych zastosowane jest oznakowanie pionowe oraz miejscowo poziome, obsługujące dotychczasowy ruch pojazdów. Istniejące oznakowanie spełnia wymagania przepisów co do lokalizacji znaków poziomych oraz lokalizacji i treści tablic znaków pionowych. Tablice znaków pionowych zamocowane są na metalowych słupkach, a treść znaku i tło tablicy są wykonane z folii typu 2 zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## **7. Charakterystyka projektowanego oznakowania pionowego**

Dla takiego sposobu organizacji ruchu nie zmienia się pierwszeństwa przejazdu na poszczególnych odcinkach dróg. Zakres robót podzielony został na III podstawowe etapy i każdy z etapów został odpowiednio oznakowany i zabezpieczony.

Zakres wyłączenia z ruchu pojazdów i pieszych ogranicza się jedynie do czasowego wyłączenia części jezdni oraz pobocza, po zachodniej stronie przekroju na długości prowadzonych robót.

Podczas prowadzenia robót, z uwagi na szerokość istniejącej jezdni sterowanie ruchem zaleca się realizować w sposób ręczny, przez wyszkolonych pracowników.

Dla takiego sposobu organizacji ruchu, z uwagi na prowadzenie robót w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni oraz odbywający się w jej obrębie ruch pieszy zachodzi potrzeba wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30km/h. Zastosowano na dojeździe, dla obydwu kierunków ruchu znaki B-33 z ograniczeniem do 30km/h wraz z znakami A-30 oraz tab. T-0 „Piesi”. Odwołanie ograniczenia stanowią będą znaki B-34 lub też wloty publicznych dróg poprzecznych. Ograniczenia prędkości zostaną poprzedzone znakami A-12, A-14. Istniejące przystanki autobusowe, wyznaczone za pomocą oznakowania pionowego, dla obydwu kierunków ruchu należy przenieść poza miejsce robót zgodnie z częścią rysunkową.

W miejscu prowadzonych robót ogranicza się tymczasowo przejazd przez część jezdni – max 0,5m na odcinku której prowadzone będą prace. Określone to zostanie wzdłuż całego odcinka robót tablicami prowadzącymi U-21a/b, zaporami U-20c, od strony najazdu dodatkową tablicą U-3d a w odcinku końcowym, poprzecznie do jezdni zaporą U-20b. Rozstaw tablic kierujących U-21 - max. 10m. W przypadku wykopów powyżej 0,5m miejsce robót wygrodzić stosując zamiast tablic kierujących U21, zapory drogowe ciągłe U-20a.

Ruch pieszy kierowany będzie na przeciwną stronę jezdni poprzez ustawienie w obrębie pobocza na zaporach drogowych tablic treści: „Przejdźcie drugą stroną drogi” wraz z dodatkowym znakiem B-41.

W przypadku gdy, wymagane będzie chwilowe zajęcie większej szerokości jezdni (np. rozładunek materiałów, dowiązanie nawierzchni, prace za pomocą sprzętu budowlanego o większych gabarytach) oraz w czasie powstawania ewentualnych utrudnień dopuszcza się tylko i wyłącznie sterowanie ruchem ręcznie, przez wykwalifikowanych, przeszkolonych oraz pozostających w stałej łączności pracowników a szerokość jezdni pozostawionej do ruchu pojazdów wynosić musi min. 2,75m.

W okresach ograniczonej widoczności na barierach i tablicach kierunkowych zaleca się stosowanie od strony najazdu dodatkowych lamp ostrzegawczych barwy żółtej: U-35 tworzących „falę świetlną”.

Projektowany schemat organizacji ruchu obowiązywać będzie przez cały okres trwania robót. Z uwagi na dostępność jezdni umożliwia nieograniczony ruch pojazdów w ciągu przedmiotowego odcinka drogi powiatowej. Lecz po zakończeniu dziennej działki robót, a także w porze nocnej oraz w dni wolne od pracy należy zapory drogowe oraz tablice kierujące, w miarę możliwości przesunąć do krawędzi robót dążąc do minimalizacji zajętości pasa jezdni a tym samym do poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz swobody poruszania się.

Wzdłuż linii wykopów należy ustawić we wszystkich newralgicznych miejscach zapory U-20b jako wyгородzenie uniemożliwiające dostęp osób trzecich. W przypadku głębokich wykopów za tablicami prowadzącymi U-3d i zaporami drogowymi U-20b należy usypać pryzmy z piasku a miejsce robót wzdłuż drogi powiatowej wyгородzić zaporami drogowymi U-20b.

W ramach omawianego projektu czasowej organizacji ruchu należy zastosować znaki **z folii odblaskowej TYPU 2**, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz w grupie wielkości o rząd wyższej niż istniejące – **znaki DUŻE**.

Znaki drogowe pod kątem jakości i zgodności z projektem winny być odebrane przez pracowników Zarządu Drogi. 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.

Znaki należy umieszczać na słupkach metalowych ocynkowanych w sposób określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r w sprawie Szczegółowych Warunków Technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, to znaczy tak, aby dolna krawędź znaku była umieszczona na wysokości min. 2,0 m nad poziomem chodnika lub pobocza, a krawędź od strony jezdni – w odległości min. 0,50 – 2,0 m od krawężnika lub krawędzi jezdni.

W ramach wprowadzonej czasowej organizacji ruchu nie planuje się wprowadzenia dodatkowego oznakowania poziomego.

## **8. Opis występujących zagrożeń i utrudnień**

Zakres planowanych robót, przy których mogą wystąpić zagrożenia i utrudnienia w ruchu obejmuje:

- utrudnienia wynikające z zajęcia części jezdni,
- montaż / demontaż znaków czasowej organizacji ruchu,
- zagrożenia wynikające z wykonywania wykopów
- utrudnienia dla ruchu pieszych (ograniczenie dostępności pobocza),
- wykonanie elementów konstrukcyjnych ścieżki rowerowej i zjazdów,
- rozładunek materiałów budowlanych, jak i ich transport.

## **9. Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu**

Planowany termin wprowadzenia oznakowania to:

**2018/2019r - dokładną datę określi Inwestor w dalszym postępowaniu.**



## **10. Zalecenia i obowiązki wykonawcy**

Wykonawca zobowiązany jest do umieszczenia pod znakami lub na ich odwrocie informacji zawierającej nazwę przedsiębiorcy utrzymującego znaki czasowej organizacji ruchu wraz z aktualnym numerem telefonu osoby odpowiedzialnej za oznakowanie (dostępnym całą dobę i w dni wolne od pracy).

W czasie wykonywania robót mogą wystąpić zagrożenia i utrudnienia w ruchu typowe dla robót drogowych tj. rozładunek materiału, jego transport, jak również sam ruch zewnętrzny występujący na skrzyżowaniach oraz drogach przyległych. Znaki użyte do oznakowania powinny posiadać odpowiednie parametry określone w przepisach cytowanych powyżej.

Oznakowanie miejsc robót należy wykonać w sposób wskazany na rysunkach, ale miejsca ustawienia znaków w terenie należy wybrać indywidualnie w zależności od sytuacji aczkolwiek zgodnie z Rozporządzeniem 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181), szczególnie w zakresie widoczności, wymiarów, odblaskowości, wysokości i odległości umieszczania ich od przeszkody.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca zobowiązany jest poinformować właścicieli przyległych posesji o planowanych utrudnieniach w ruchu.

Tablice i znaki nie mogą zasłaniać istniejącego oznakowania oraz ograniczać widoczności na skrzyżowaniach.

Wykonawca zobowiązany jest do utrzymywania w należyтым stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca prowadzenia robót w pasie drogowym.

Wyklucza się składowanie materiałów w pasie jezdni.

W czasie prowadzonych robót należy zapewnić stałą kontrolę ustawionego oznakowania, zabezpieczenia i oświetlenia a w razie stwierdzenia usterki

niezwłocznie ją likwidować poza tym utrzymywanie znaków w należytej czystości oraz dopilnowanie, aby były umieszczone na drodze tylko na czas wykonywania robót i rzeczywistego występowania zagrożeń spowodowanych tymi robotami.

Należy pamiętać o tym by projekt przechowywać cały czas na budowie w celu okazania na każde żądanie Policji a także zarządcy ruchu.

Za oznakowanie terenu budowy odpowiada Kierownik Budowy!

## **II. RYSUNKI**