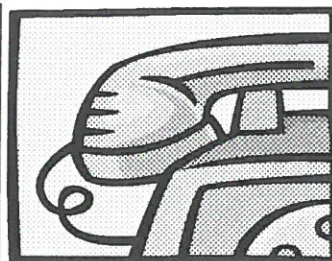


**Usługi Projektowe**  
**mgr inż. Robert Szczepanek**  
58-100 Świdnica  
ul. Serbska 25  
kom. 607 667 901



## PROJEKT ZASTĘPCZEJ ORGANIZACJI RUCHU

INWESTYCJA: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI SKALICE.

ADRES INWESTYCJI: DZ. NR 125/7, 125/6, 95/3, 125/1, 69/2, 125/2, 125/3, 121/1  
OBRĘB SKALICE.

---

Stadium: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

---

Inwestor: Gmina Ziębice, 57-220 Ziębice ul. Przemysłowa 10

---

Projektant: mgr inż. Robert Szczepanek

---

Rozdzielnik:

Egz.1	Inwestor
Egz.2	Inwestor
Egz.3	Inwestor
Egz.4	Starostwo Powiatowe w Ząbkowicach Śl.

**mgr inż. ROBERT SZCZEPANEK**  
Uprawnienia budowlane do kierowania  
i projektowania robotami budowlanymi  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
bez ograniczeń  
NBGP V-7347/3/30/98, 18/02/DUW

Świdnica kwiecień 2020r.

## Spis treści:

### I. KARTA UZGODNIENÍ

### II. CZĘŚĆ OPISOWA

#### 1. Wstęp

##### 1.1. Przedmiot opracowania

##### 1.2. Dane ogólne

##### 1.3. Podstawa opracowania

##### 1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

#### 2. Charakterystyka drogi i ruchu

#### 3. Możliwe utrudnienia i zagrożenia.

#### 4. Opis rozwiązań projektowych

##### 4.1. Wymogi i zalecenia

##### 4.2. Przyjęte założenia projektowe

##### 4.3. Opis oznakowania robót

### III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Plan sytuacyjny

1: 25000

Schematy projektowanego oznakowania

1: 500/1500

I.

## KARTA UZGODNIEN

**PROJEKT ZASTĘPCZEJ ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO DLA  
INWESTYCJI  
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI SKALICE.**

## UZGODNIENIA:

NAZWA INSTYTUCJI (pieczęć)	UWAGI
<p>Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich ul. Daleka 19, 57-200 Ząbkowice Śl. tel.(74) 815 16 57, 815 15 73 fax 815 35 41 Regon 890723841 NIP 887 15 62 797</p>	<p><i>Uzgodniono bez uwag</i></p> <p><b>DYREKTOR</b> Zarządu Dróg Powiatowych</p> <p><i>28.04.2020</i></p> <p><i>Antoni Drożdż</i></p>
<p><b>GMINA ZIĘBICE</b> ul. Przemysłowa 10 <b>57-220 ZIĘBICE</b> REGON 890718478 NIP 887 15 25-214</p>	<p><i>Uzgodniono bez uwag</i></p> <p>Z. up. Burmistrza Ziębic Naczelnik Urzędu Budownictwa i Gospodarki Komunalnej</p> <p><i>28.04.2020</i></p> <p><i>Bartosz Miszczyński</i></p>

## ZATWIERDZENIE:

--	--

## II. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1. Wstęp

#### 1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt zastępczej organizacji ruchu drogowego dla inwestycji „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Skalice”.  
**Organizacja zastępcza ruchu drogowego zostanie wprowadzona od 30.05.2020r.**  
**Przywrócona stałej organizacja ruchu drogowego nastąpi do 31.10.2020r.**

#### 1.2. Dane ogólne

Temat: Projekt zastępczej organizacji ruchu drogowego  
Dotyczy opracowania: Przebudowa drogi gminnej w m. Skalice

Branża: Drogowa – organizacja ruchu

Inwestor: Gmina Ziębice

Projektant: mgr inż. Robert Szczepanek

#### 1.3. Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie wykonano w oparciu o umowę zawartą z Gminą Ziębice.

#### 1.4. Materiały wyjściowe do opracowania projektu

Niniejszy projekt wykonano w oparciu o następujące materiały i dokumenty:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- Projekt budowlany dotyczący zadania
- Ustawa z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym DZ.U. nr 98 poz. 602.
- Rozporządzenie MI oraz MSWiA z dnia 31.07.2002r. „Znaki i sygnały drogowe”.
- Rozporządzenie MI z dnia 23.09.2003r. „W sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem”.
- wizja w terenie.

## **2. Charakterystyka drogi i ruchu.**

Droga gminna Nowy Dwór – Sklice klasy L oraz droga powiatowa Henryków – Jasienica klasy L. Drogi gminne o nawierzchni asfaltowej szerokości 5,0 m z jednostronnym chodnikiem w strefie zabudowy. Dozwolona prędkość jazdy pojazdów na projektowanym odcinku wynosi 50 km/h – obszar zabudowany oraz 90 km/h poza obszarem zabudowanym drogi gminnej oraz powiatowej. Natężenie ruchu lekkie KR-1, ruch samochodów osobowych oraz maszyn rolniczych. Na drodze powiatowej ruch lekko – średni KR-2 samochodów osobowych i ciężarowych. W obrębie wprowadzanej organizacji ruchu istniejące oznakowanie pionowego wg schematów, brak oznakowania poziomego.

## **3. Możliwe utrudnienia i zagrożenia.**

Utrudnieniami w ruchu kołowym w ciągu drogi powiatowej jest zwężenie jednego pasa jezdni z szerokości 2,75 do 2,25 m. W ruchu pieszym nie występują utrudnienia. Utrudnieniami w ruchu kołowym w ciągu drogi gminnej jest wyłączenie z ruchu lokalnego na odcinku 1 km od drogi powiatowej, ruch pojazdów i pieszy mieszkańców oraz dojazd do pól drogą stanowiącą plac budowy.

Zagrożeniami w ruchu kołowym jest zawężenie jednego pasa ruchu drogi powiatowej, brak możliwości przejazdu dwóch samochodów ciężarowych na raz. W ruchu pieszym zagrożeniem jest nierówna powierzchnia ciągu pieszego w trakcie realizacji robót budowlanych.

## **4. Opis rozwiązań projektowych**

### **4.1. Wymogi i zalecenia**

#### **4.1.1. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

- Zasady ogólne

Zabezpieczenie i oznakowanie robót drogowych 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 (zapory, taśmy, tablice) użyte do zabezpieczenia i oznakowania robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez czas trwania robót. Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: biała, czerwona. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe powinny mieć one kształt koła lub prostokąta i być widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150m przy oświetleniu światłami drogowymi. Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewniać ich stabilność.

Osoby wykonujące roboty w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą koloru pomarańczowego oraz wyposażone w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiającej spostrzeżenie przez kierujących.

- Zapora drogowa U-20a, U-20c

Używana jest do wygradzania miejsc robót prowadzonych w pasie drogowym. Można ją stosować jako wyгородzenie w poprzek i wzdłuż drogi z wyjątkiem tych przypadków,

w których stosowana jest tablica kierująca. Długość zapór drogowych powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 0,75m (musi zawierać co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe). Zapory ustawiane w poprzek drogi powinny być pokryte materiałem odblaskowym lub zawierać elementy odblaskowe o barwie zgodnej z barwą tła, na którym zostały umieszczone. Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0,9m do 1,2m. mierząc od poziomu nawierzchni do górnej krawędzi zapory. Jeżeli zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

- Taśmy ostrzegawcze U-22

Można stosować je zamiennie z zaporami, lecz jedynie do wygradzania wykopów o głębokości do 0,5m. z wyjątkiem wygrodzeń w poprzek jezdni. Taśmy powinny być rozmieszczone na wysokości 0,9m. do 1,2m. licząc od poziomu nawierzchni.

- Tablica kierująca U-3c , U-3d

Tablica ta przeznaczona jest do dodatkowego ostrzegania kierujących o nagłej zmianie toru jazdy, np. przy zwężeniu jezdni, ostrym zakręcie, zamknięciu drogi. Długość tablicy kierującej powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 1.2 m. Tablica kierująca powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni. Tablice umieszcza się na wysokości 0.6 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy.

#### 4.1.2. Znaki drogowe

- Zasady ogólne

Znaki pionowe umieszcza się:

- po prawej stronie jezdni, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu,
- po lewej stronie jezdni, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy z określonej strony znaku.

- Sposób umieszczania znaków

Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach. Wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się mocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju okrągłym. Dopuszcza się też wykorzystanie słupków linii telekomunikacyjnej, latarni, słupów trakcyjnych do mocowania na nich konstrukcji podtrzymujące tarczę znaków pod warunkiem, że umieszczenie znaku będzie zgodne z przepisami instrukcji i nie będzie wpływało na korozję obiektu. Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej 10 m. Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni dla znaków:

- odblaskowych o ok. 5° w kierunku jezdni,

- Odległość znaków od jezdni

Odległość znaków pionowych powinna wynosić:



- na drogach z poboczami gruntowymi na krawędzi pobocza, jednak w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni,
- na ulicach w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się poziomo od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, Koła, kwadratu, prostokąta).

- Wysokość umieszczania znaków

Wysokość umieszczania znaków powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze, jednak nie może być niższa niż 2 m na ulicach oraz 1,5 m na drogach nie będących ulicami w obszarze zabudowanym.

### 3.1.3. Urządzenia dodatkowe

- Kładki dla pieszych

W przypadku wykopu w poprzek chodnika, pobocza należy nad wykonanym wykopem ułożyć kładkę z poręczami. Kładka powinna być ułożona w poziomie chodnika lub posiadać pochylenie o spadku nie większym niż 10%. Szerokość kładki nie może być mniejsza niż 1 m. Kładki nad wykopem należy również układać w celu zapewnienia dojścia do obiektów zlokalizowanych na chodniku bądź w jego sąsiedztwie, takich jak: budynki, kioski, budki telefoniczne, przystanki komunikacji publicznej itp.

Należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby konstrukcja użytych pomostów zapewniała odpowiednią wytrzymałość i stabilność, a powierzchnia ich podestu nie była śliska lub nierówna.

### 4.2. Przyjęte założenia projektowe

Przy opracowaniu niniejszego projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym przyjęto następujące założenia:

- Prace budowlane prowadzone w pasie drogowym drogi powiatowej nie ingerujące w nawierzchnie asfaltową. Zawężenie 0,5 m stanowi plac budowy.
- Wygrodzenie placu budowy barierami U-20a zapewniające dwa pasy ruchu o szerokości min. 5,0 m
- Ze względu na możliwe utrudnienia w ruchu wprowadza się ograniczenie prędkości do 30 km/h stopniowane oraz pierwszeństwo dla pojazdów nadjeżdżających pasem bez zawężenia na odcinku prowadzonych robót. (zwężenie pasa ruchu)
- Droga gminna na odcinku robót budowlanych zostaje wyłączona z ruchu kołowego. Ze względu na lokalny charakter drogi nie wprowadza się objazdu.
- Natężenie ruchu pieszego jest małe, wykonawca robót zapewni bezpieczne przejście dla pieszych w obrębie robót budowlanych.
- W trakcie wykonywania robót budowlanych, wykonawca zapewni dojście i dojazd dla mieszkańców oraz do pól.

### 4.3. Opis oznakowania robót.

W pasie drogowym drogi powiatowej prowadzone będą roboty związane z realizacją inwestycji. Bezpośrednio przy jezdni drogi powiatowej wykonywane roboty to przebudowa nawierzchni jezdni drogi gminnej. W związku z powyższym wprowadza się oznakowanie zastępcze ruchu drogowego

Oddzielenie pasa robót budowlanych od pasa ruchu po przez zapory U-20a i w miejscach zwężenia jezdni ustawiać znaki U-3d. Ponadto należy oznakować pas drogowy znakami wielkości średniej zgodnie ze schematem oznakowania zastępczego.

Opracował:

mgr inż. ROBERT SZCZEPANEK  
Uprawnienia budowlane do kierowania  
i projektowania robotami budowlanymi  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
bez ograniczeń  
NBGP V-7342/3/50/98, 18/02/DUW

### III. CZĘŚĆ GRAFICZNA

**Uwaga:**

**Na schemacie w odcieniach szarości znaki istniejące.**

**W kolorach znaki projektowane.**



