



# PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

na czas prowadzenia robót budowlanych rozbudowy i przebudowy drogi gminnej  
ulicy Podgórnej i placu Kilińskiego wraz z uzbrojeniem w Koszalinie

**INWESTOR:** Gmina Miasto Koszalin,  
ul. Rynek Staromiejski 6-7,  
75-007 Koszalin

Opracował:

<i>imię i nazwisko</i>	<i>podpis</i>	<i>data</i>
mgr inż. Marcin Żelabowski		12.2018 r.

*Wszelkie zmiany w niniejszej dokumentacji, wymagają akceptacji firmy Usługi Projektowe Tomasz Ofierzyński. Wprowadzenie jakichkolwiek zmian oraz kopiowanie bez akceptacji Usługi Projektowe Tomasz Ofierzyński stanowi naruszenie Ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. nr 90 z 2006 roku, poz. 631 z zm.)*

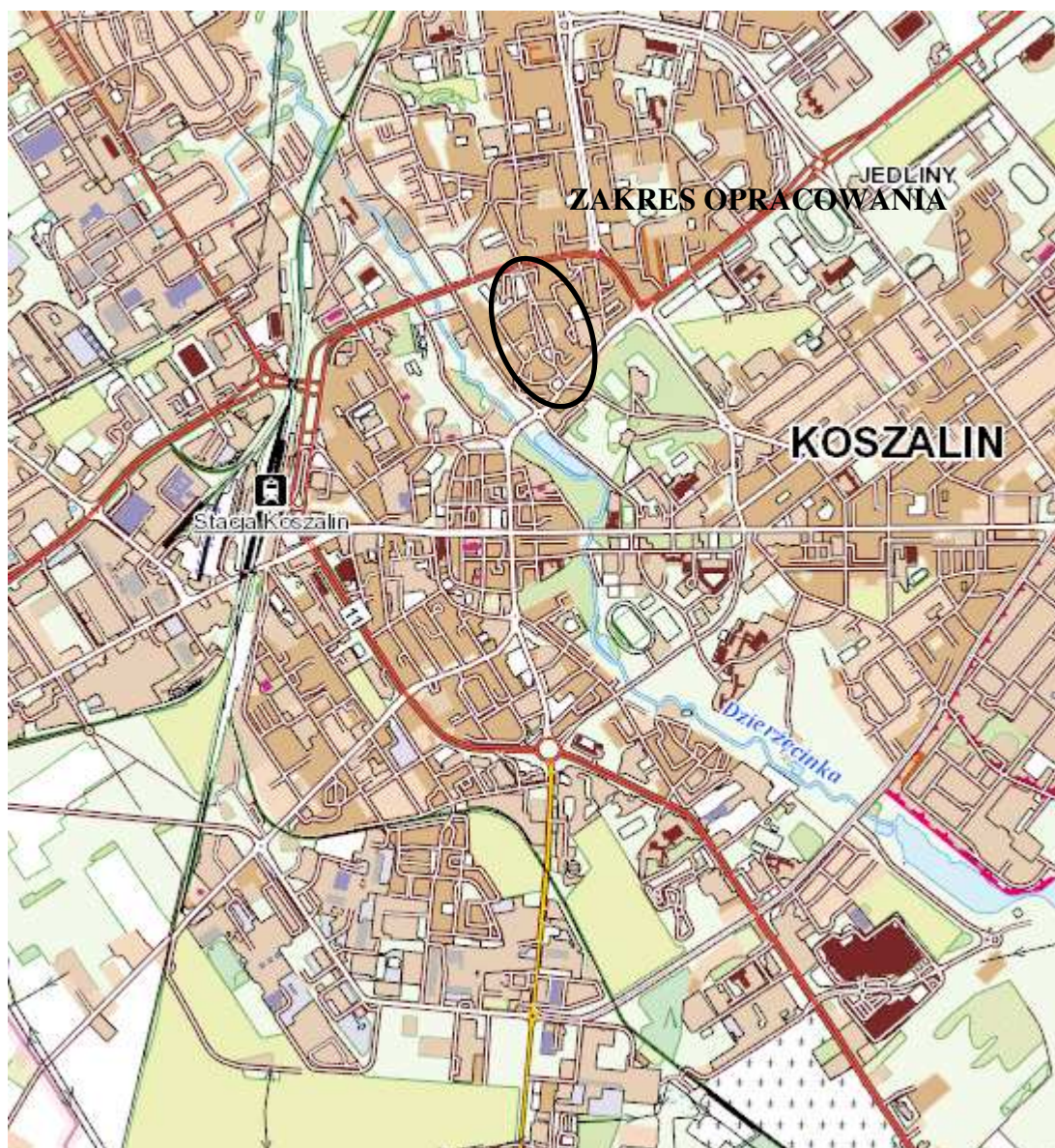
Koszalin, grudzień 2018r.

## **SPIS TREŚCI**

1. Plan orientacyjny
2. Uzgodnienia i opinie
3. Opis techniczny
  - 3.1. Podstawa opracowania
  - 3.2. Opis stanu istniejącego
  - 3.3. Zakres przebudowy
  - 3.4. Utrudnienia ruchu
  - 3.5. Organizacja ruchu
    - 3.5.1. Istniejące oznakowanie pionowe
    - 3.5.2. Projektowane oznakowanie pionowe
    - 3.5.3. Wymiary i sposób umieszczania znaków
    - 3.5.4. Termin wprowadzenia organizacji ruchu na czas budowy
    - 3.5.5. Uwagi końcowe
4. Część rysunkowa
  - rys. nr 1** Projekt tymczasowej organizacji ruchu, skala 1:500
  - rys. nr 2** Projekt tymczasowej organizacji ruchu, skala 1:500
  - rys. nr 3** Projekt tymczasowej organizacji ruchu, skala 1:500
  - rys. nr 4** Projekt tymczasowej organizacji ruchu, skala 1:500
5. Załącznik
  - 5.1. Wymiary znaków
  - 5.2. Zasady montowania znaków
  - 5.3. Wzory urządzeń zabezpieczających

## 1. Plan orientacyjny

Skala 1:25000

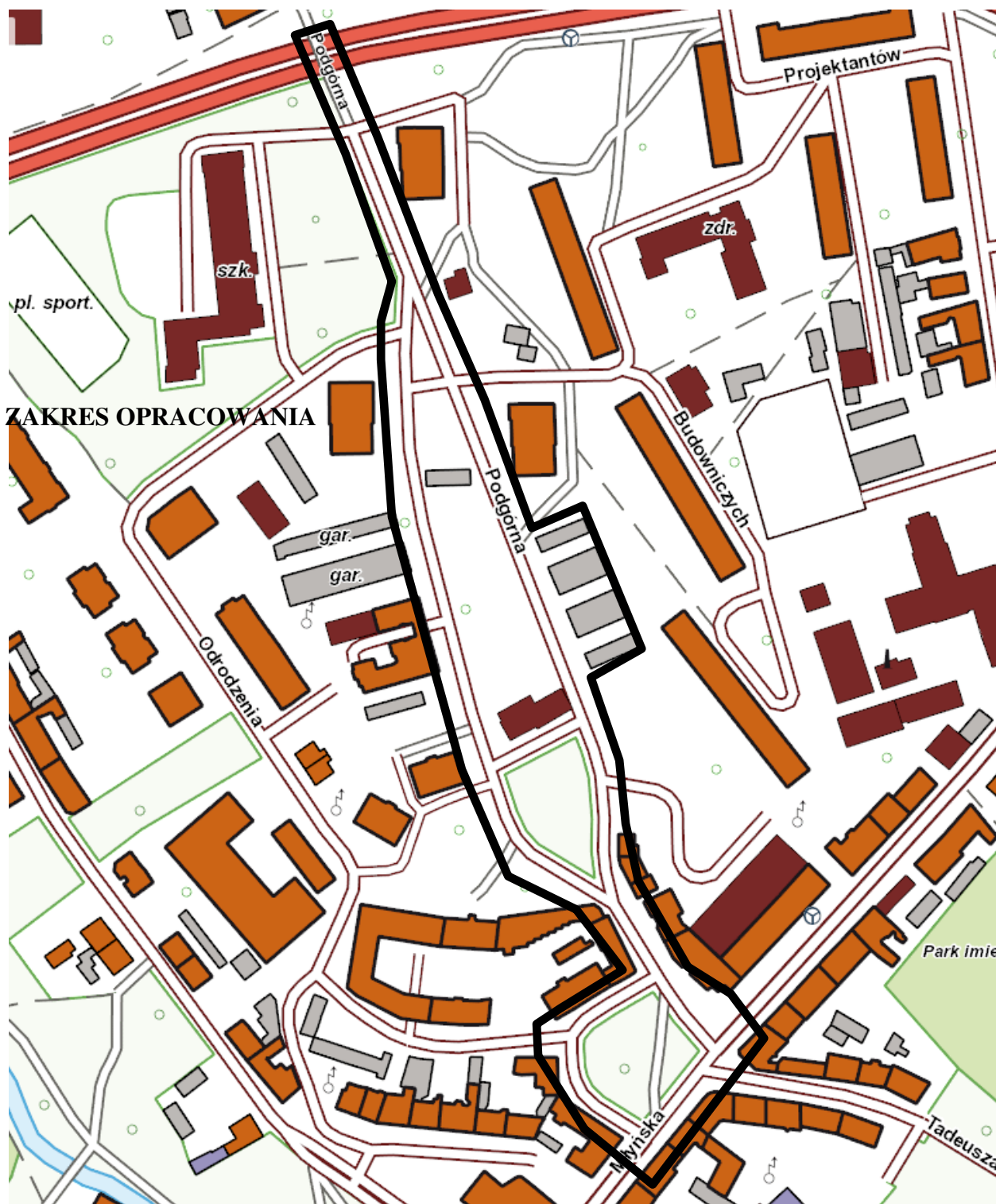


Do sporządzenia map orientacyjnych wykorzystano materiały portalu [www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl).

Opracował  
Marcin Żelabowski



Skala 1:2000



Do sporządzenia map orientacyjnych wykorzystano materiały portalu [www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl).

Opracował  
Marcin Żelabowski

## **2. Uzgodnienia i opinie**

### 3. Opis techniczny

#### 3.1. Podstawa opracowania

1. Projekt zagospodarowania terenu;
2. Wizja w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego.
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2018.1990. z późn. zm.
4. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz.U.2018.2068. z późn. zm.
5. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2016.143. z późn. zm.
6. 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.2017.784.
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2016.1264.
8. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2002.170.1393 z późn. zm.
9. 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.2003.220.2181 z późn. zm.
10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji 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.2008.132.840.
11. 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.2016.124.
12. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego - Dz. U. 2018.2096 z późn. zm.

#### 3.2. Opis stanu istniejącego

Ulica Podgórna będąca przedmiotem projektowania zlokalizowana jest na terenie śródmieścia w zespole mieszkalno-usługowym Podgórna – Odrodzenia. Projektowana ulica zlokalizowana jest pomiędzy ulicami: od południa-ul. Młyńska, od zachodu-ul. Odrodzenia,

od północy-Al. Monte Cassino, od wschodu-zespół dróg wewnętrznych połączonych z Al. Monte Cassino. W ramach opracowania objęto także zjazdy i dojazdy do garaży indywidualnych na dz. nr 452-493 i 494-499. Dla terenu objętego projektem budowlanym istnieją miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego tj. Uchwała nr XXXVII/430/2009 Rady Miejskiej z 25 czerwca 2009 roku dla zagospodarowania terenu śródmieścia miasta Koszalina oraz Uchwała nr XXXIV/410/2009 Rady Miejskiej z 28 maja 2009 roku dla zagospodarowania zespołu mieszkalno-usługowego Podgórna-Batalionów Chłopskich. Teren inwestycji jest zabudowany i zagospodarowany. Wydzielone są pasy drogowe zagospodarowane i posiadające nawierzchnie jezdni bitumicznej i chodniki z płyt betonowych i kostki betonowej. Szerokość jezdni od 3,5m do 7,0m, chodników od 1,5m do 4,0m. Szerokość pasów drogowych w liniach rozgraniczających jest zmienna od 8,50 m do 15,0 m, na przeważających odcinkach szerokość pasa jest średnio ok. 9,0 – 10,0 m.

Ruch lokalny, natężenie pojazdów: małe, natężenie ruchu pieszych małe. Szerokość w liniach rozgraniczających od 9,0 do 10,0 m.

#### 3.3. Zakres budowy

Teren obejmuje ulicę Podgórną od włączenia do ulicy Młyńskiej, przez skrzyżowania z ulicą Odrodzenia i Budowniczych do kładki nad Aleją Monte Cassino. W zakresie opracowania ulica Podgórna

otrzyma nową nawierzchnię, chodniki, parkingi oraz regulację wszystkich elementów przyległych. Na terenie zostanie wybudowana nowa kanalizacja deszczowa oraz sieć wodociągowa z odnogami, oświetlenie uliczne oraz przebudowę kolizji.

### **3.4. Utrudnienia ruchu**

Z uwagi na wykonywanie przyłączenie kanalizacji deszczowej i sieci wodociągowej w ulicy Młyńskiej prace będą wymagały zamknięciem jednego pasa ruchu i zwężenia z płytą przejazdową drugiego pasa ruchu. Dodatkowo stworzono dwa tymczasowe przejścia dla pieszych w celu ułatwienia komunikacji pieszych na etapie prac w ulicy Młyńskiej.

Prace ze względu na skomplikowanie będą prowadzone etapowo, i tak:

Etap I – przewiduje wyłączenie z ruchu jednego pasa ruchu w celu wykonani przyłączy kanalizacji deszczowej i sieci wodociągowej, zawężenie drugiego pasa ruchu ze względu na ułożenie płyt przejazdowych nad wykopem otwartym, zastosowanie korytarza ruchu dla ruchu pieszych poprzez ułożenie kładki dla pieszych, wykonanie jednego tymczasowego przejścia dla pieszych na wysokości budynku Młyńska 58 z zachowaniem na kolejny etap,

Etap II – wykonanie prac na Placu Kilińskiego bez odcinka ulicy Podgórnej, prace będą prowadzone wzdłuż ulicy Młyńskiej z zawężeniem jezdnie na szerokości 1,0 m co nie wpłynie znacząco na ruch pojazdów, ruch pieszych wzdłuż ulicy Młyńskiej przeniesiono na drugą stronę jezdnie z zastosowaniem przejść tymczasowych jednym z poprzedniego etapu a drugi na wysokości Młyńska 51 – 53,

Etap III – zamyka się ulicę Podgórna od ulicy Młyńskiej na wysokości budynku nr 6A zamyka się prawą stronę, teren zielony odcinek przy byłej MOPSi, skrzyżowanie z ulicą Budowniczych do drugiego włączenia ulicy Odrodzenia, do komunikacji pozostawia się drugą stronę ulicy Podgórnej,

Etap IV – zamyka się pozostałą część ulicy Podgórnej, umożliwi się ruchu pojazdów w obu kierunkach po wykonaniu Etapu III, odcinek po drugiej stronie Alei Monte Cassino wygradza się jedynie pod komorę przyciskową pod wodociąg i zabezpieczenie znakiem pionowym A-14 przy ulicy.

Wykonawca jest zobowiązany co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu zawiadomić o terminie jej wprowadzenia Zarząd Dróg Miejskich oraz Komendę Miejską Policji.

**Szczegółowe rozmieszczenie znaków pionowych pokazano na rysunku nr 1.**

### **3.5. Organizacja ruchu**

#### **3.5.1. Istniejące oznakowanie pionowe**

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome zinventaryzowano w terenie i wniesiono na rysunek nr 1, 2, 3 i 4.

#### **3.5.2. Projektowane oznakowanie pionowe i poziome na czas budowy**

- A-12a „zwężenie jezdni – obustronne”
- A-12b „zwężenie jezdni – prawostronne”
- A-12c „zwężenie jezdni – lewostronne”
- A-14 „roboty na drodze”
- A-20 „odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym”
- B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”
- B-21 „zakaz skrętu w lewo”
- B-22 „zakaz skrętu w prawo”
- B-25 „zakaz wyprzedza”
- B-33 „ograniczenie prędkości” „40”
- B-36 „zakaz zatrzymywania się”
- B-41 „zakaz ruchu pieszych”
- C-2 „nakaz skrętu w prawo za znakiem”
- C-4 „nakaz skrętu w lewo za znakiem”

C-5	„nakaz jazdy na wprost za znakiem”
D-6	„przejście dla pieszych”
U-3d	„tablica kierująca w lewo”
U-20b	„zapora drogowa szeroka”
U-20c	„zapora drogowa podwójna”
U-23b	„pachołki drogowe”
U-28	„kładka dla pieszych”
U-35a	„światła ostrzegawcze” kolor żółty
U-35b	„światła ostrzegawcze” kolor czerwony
T-0	tabliczka z napisem „UWAGA! Przejście drugą stroną ulicy”
T-0	tabliczka z napisem „UWAGA! Brak przejścia”
T-0	tabliczka z napisem „Nie dotyczy pojazdów budowy”
T-0	tabliczka z napisem „Ręczne sterowanie ruchem”

### 3.5.4 Termin wprowadzenia organizacji ruchu na czas budowy

Przewidywany termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu 01.06.2019 – 01.06.2020 roku.

### 3.5.3. Wymiary i sposób umieszczania znaków

Znaki powinny być wykonywane z folii odblaskowej 2 typu lub folii pryzmatycznej na podkładzie z blachy stalowej ocynkowanej z podwójnie giętą krawędzią i muszą posiadać znak bezpieczeństwa B. Wymiary, forma oraz materiały znaków użytych do oznakowania przyjęć zgodnie z Rozporządzeniem 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 dn. 23 grudnia 2003 roku) wraz z załącznikami.

**Wymiary znaków projektowanych przewiduje się jako „średnie”,  
na ulicy Młyńskiej i Al. Monte Cassino jako „duże”.**

Dla wymienianych tablic znaków należy zapewnić stabilne zakotwienie uniemożliwiające ich wywrócenie. Dla umocowania tablic znaków drogowych należy zastosować słupki stalowe  $\varnothing$  60mm. **Znaki montowane przez wykonawcę muszą być „za kontrowane” (dodatkową śrubą mocującą) aby nie miały możliwości obracania się. W każdym znaku pionowym należy zastosować dodatkowe śruby (3 sztuki na jednej obejmie) łączące obejmę znaku ze słupkiem.** Znaki należy umieszczać tak, by odległość skrajnej krawędzi tablicy znaku od krawędzi jezdni wynosiła minimum 0,5m, maksymalnie 2,0m. Wysokość umieszczania licząc od dolnej krawędzi tablicy znaku umieszczonego najniższej powinna wynosić minimum 2,2m, gdy znak jest umieszczony przy chodniku i 2,0m w przypadku umieszczenia znaku w pasie zieleni. Znaki montowane na wysięgnikach należy umieszczać na konstrukcji dwururowej z wysięgnikiem.

Na zaporze kierującej U-3d drogowej U-20b oraz U-21a i U-21b należy stosować zawsze lampy ostrzegawcze koloru żółtego (U-35a) błyskające w barwie żółtej, w rozstawie maksymalnie do 2,0m. Światła te powinny być widoczne z odległości co najmniej 250m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością  $2\pm 0,25\text{Hz}$  tj.  $120\pm 15$  przerw/min. Przy zastosowaniu lamp ostrzegawczych na słupkach U-21a i U-21b należy zsynchronizować światła tworząc spójną falę świetlną w odpowiednim kierunku jazdy. Przy zamknięciu drogi zastosować na zaporze U-20b zawsze lampy ostrzegawcze koloru czerwonego (U-35b) błyskające w barwie czerwonej o parametrach świetlnych jak wyżej.

### 3.5.5. Uwagi końcowe

1. Podczas wykonywania robót budowlanych należy utrzymać ciągłość wygradzenia robót
2. Znaki uszkodzone lub nieczytelne należy wymienić na nowe.
3. Znaki ustawione na poboczu należy wkopać w ziemię i zastabilizować.
4. W przypadku konieczności ustawienia znaku, zapory, tablicy na nawierzchni utwardzonej należy zamontować słupek, tablicę w podstawie uniemożliwiającej jego przewrócenie pod wpływem wiatru.



5. Wykonawca jest zobowiązany co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu zawiadomić o terminie jej wprowadzenia Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie oraz Komendę Miejską Policji w Koszalinie.
6. Należy dążyć do wykonywania robót nawierzchniowych w godzinach oraz dniach o mniejszym ruchu kołowym z stałym informowaniem użytkowników dróg, z co najmniej trzydniowym wyprzedzeniem o mogących wystąpić utrudnieniach,
7. Osoby wykonujące roboty na drodze są zobowiązane używać w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu elementów odblaskowych odpowiadającym właściwym warunkom technicznym – kamizelki odblaskowe koloru pomarańczowego lub żółtego,
8. Składowanie materiałów do budowy, ziemi z wykopów oraz sprzętu powinno odbywać się w pasie zajętego terenu wygradzonego zaporami,
9. Wszelkie roboty budowlane związane z koniecznością zajęcia pasa drogowego mogą być wykonywane wyłącznie na podstawie decyzji zezwalającej na jego zajęcie, wydanej przez właściwy zarząd drogi na wniosek Inwestora lub podmiotu gospodarczego przez niego upoważnionego,
10. Niezależnie od przedstawionego sposobu oznakowania i zabezpieczenia strefy robót, ich wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także ogólnych i szczegółowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach budowlanych,
11. Osoby kierujące ruchem powinny posiadać przeszkolenie organizowane przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego i powinny być wyposażone w narzutki ostrzegawcze pomarańczowoczerwone z żółtymi pasami z materiału odblaskowego co najmniej klasy 2 oraz z odpowiednim nadrukiem koloru czarnego lub granatowego na plecach i z przodu o treści: „KIEROWANIE RUCHEM”.

Opracował:  
mgr inż. Marcin Żelabowski

## 6. ZAŁĄCZNIKI

### 6.1. Wymiary znaków

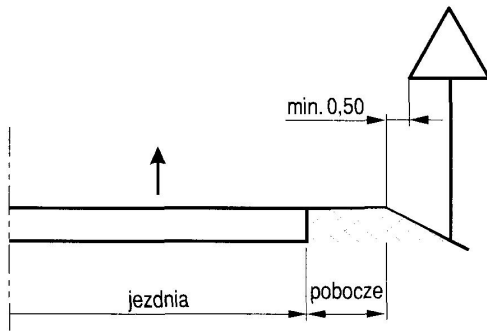
Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r.)

TABELA 1.1. PODSTAWOWE WYMIARY ZNAKÓW KATEGORII A, B, C I D (WYMIARY PODANO W MM)

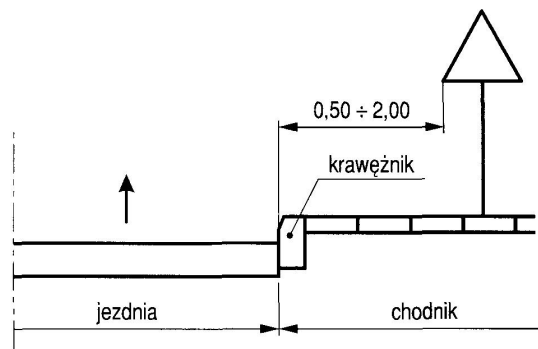
Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków				
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne	
		długość boku	średnica		długość podstawy	wysokość (n = 0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000		1200	1200+300 n
<b>duże</b>	<b>D</b>	<b>1050</b>	<b>900</b>		<b>900</b>	<b>900+225 n</b>
<b>średnie</b>	<b>S</b>	<b>900</b>	<b>800</b>		<b>600</b>	<b>600+150 n</b>
małe	M	750	600		600	600+150 n
mini	MI	600	400		400	400+100 n

## 6.2. ZASADY MONTOWANIA ZNAKÓW

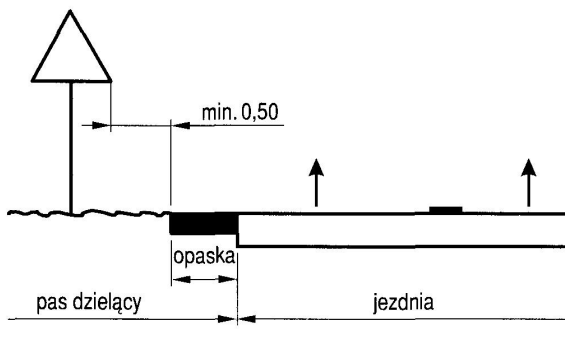
Odległość znaków od krawędzi jezdni:



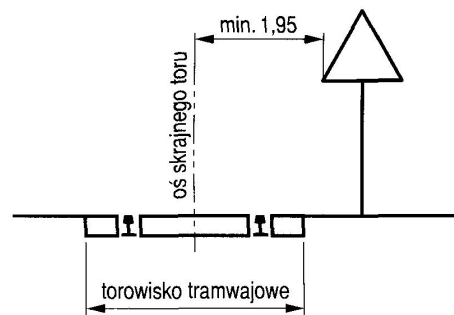
a) na drodze



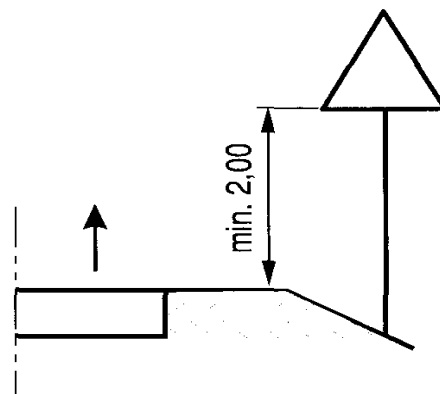
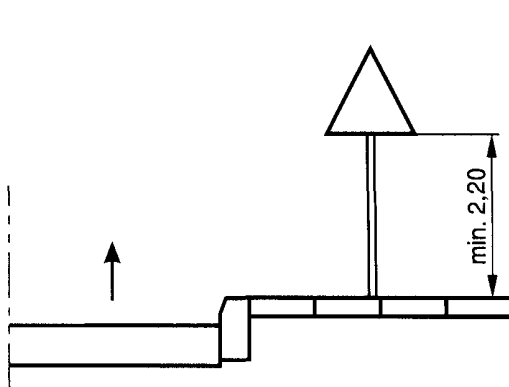
c) na ulicy



b) w pasie dzielącym jezdnie drogi dwujezdniowej

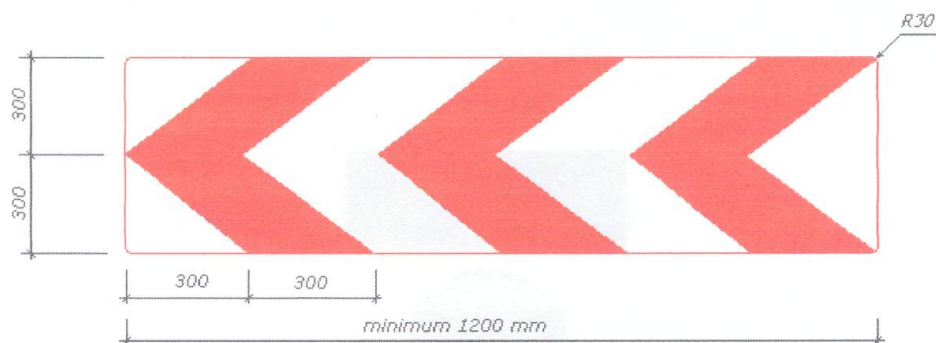


d) na drodze, wzdłuż której biegnie linia tramwajowa



## 6.3. WZORY URZĄDZEŃ ZABEZPICZAJĄCYCH

Wzór tablicy prowadzącej ciągłej



Typoszereg tablic prowadzących ciągłych U – 3c i U - 3d

wysokość	600	600	600	600
długość	1200	1800	2400	3000

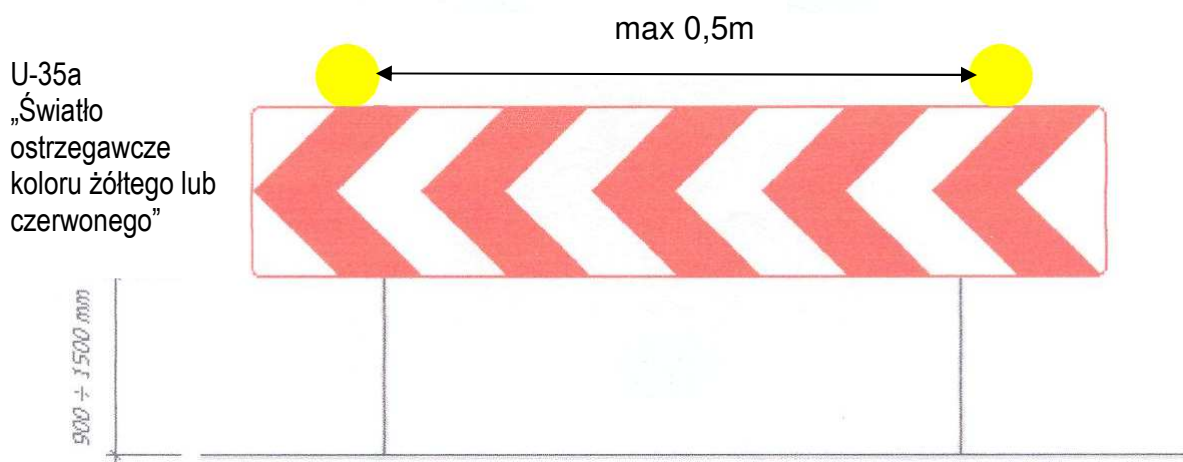
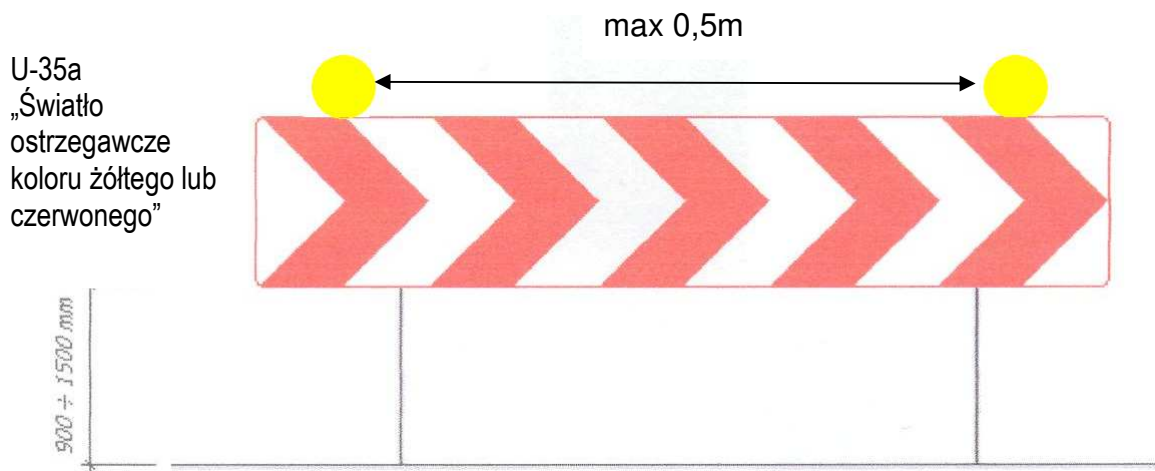


Tablica prowadząca ciągła U – 3c

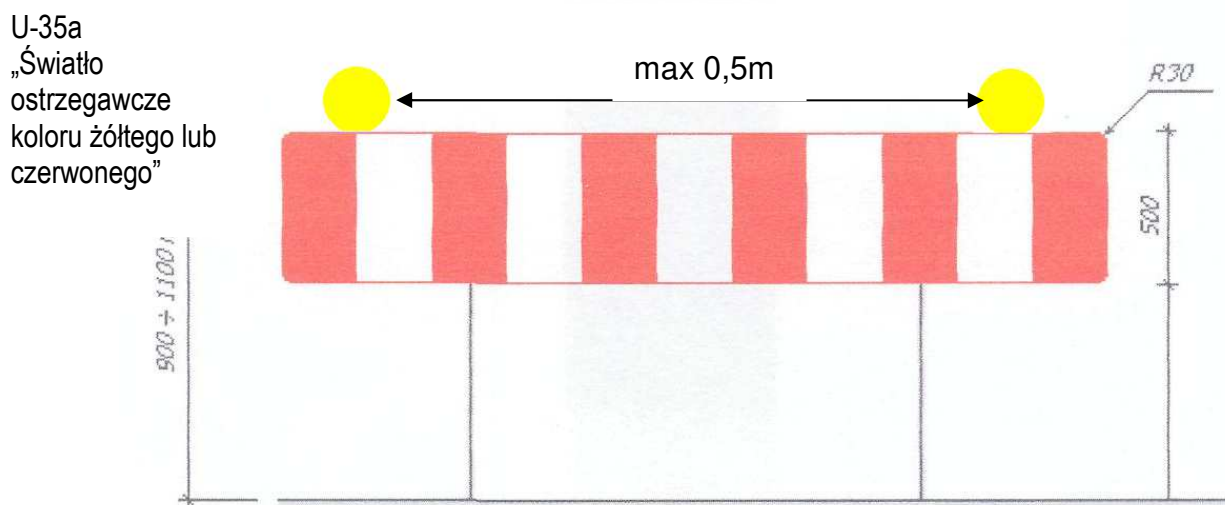


Tablica prowadząca ciągła U – 3d

### Wzory tablic prowadzących U-3d z zastosowanymi światłami ostrzegawczymi U-35a

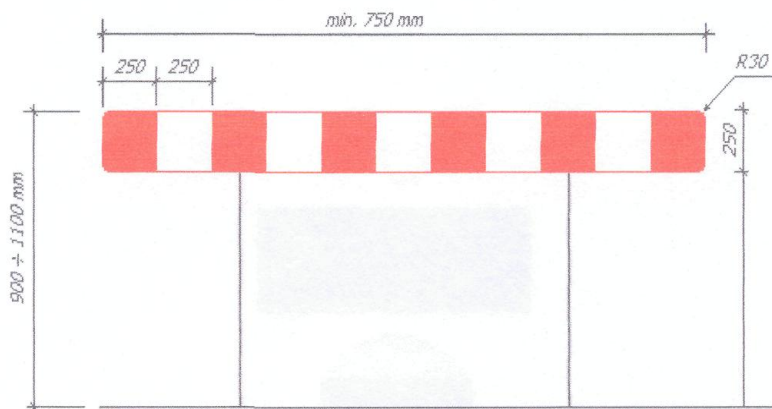


### Wzór zapory drogowej U-20b z zastosowanymi światłami ostrzegawczymi U-35

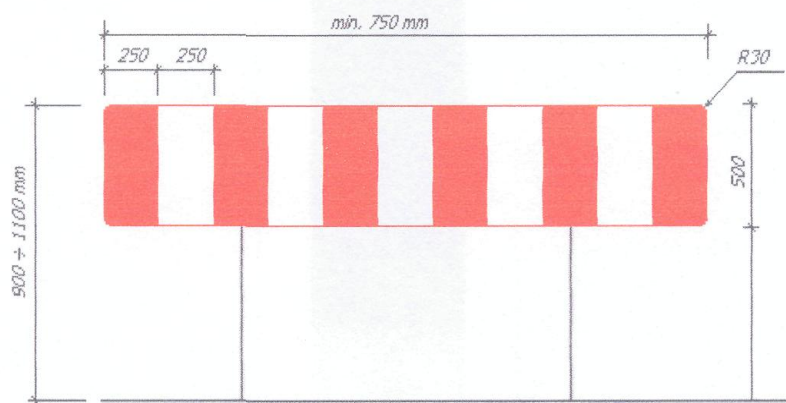




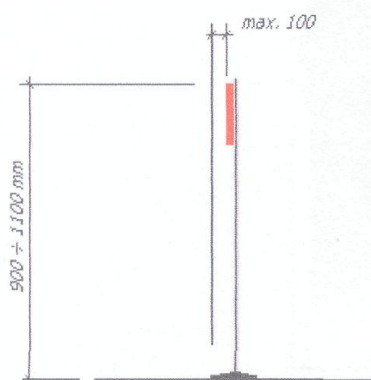
### Wzór zapór drogowych



### Zapora drogowa U - 20a



### Zapora drogowa U - 20b



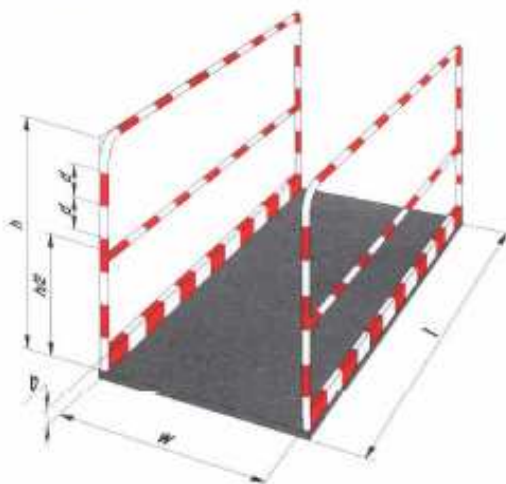
#### Uwaga!

1. Zapory drogowe powinny być pokryte po obu stronach pasami białymi i czerwonymi na przemian.
2. Wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą polem czerwonym.
3. Zapory drogowe zastosowane do wygradzania części jezdni powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej.
4. Dopuszczalne długości zapór drogowych wynoszą: 750, 1250, 1750, 2250 i 2750 mm.
5. Zapory drogowe muszą być wykonane z materiałów niestanowiących zagrożenie dla osób i mienia, powinny mieć naroża wyokrąglone promieniem  $R_{\min} = 30 \text{ mm}$ .
6. Zaleca się stosowanie zapór drogowych wykonanych z tworzyw sztucznych.

Zapory drogowe U - 20 ustawiane równoległe do kierunku ruchu

Tabela 11.4. Wymiary kładek dla pieszych U-28

Wysokość h	Długość l	Szerokość w	Wysokość listew bocznych b	Szerokość pasów biało-czerwonych d
1100	1500	min. 1000	250	250
	2000			
	2500			



Rys. 11.11.1. Kładka dla pieszych U-28