

## **MK – MOSTY**

mgr inż. Krzysztof Mac  
ul. Długosza 6/21  
35 – 056 Rzeszów

# **PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

### **INWESTOR:**

Powiatowy Zarząd Dróg w Mielcu  
ul. Korczaka 6a  
39 – 300 Mielec

### **ZADANIE:**

**ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1164 R WIERZCHOWINY -  
BÓR - JAMY WRAZ Z BUDOWĄ MOSTU PRZEZ POTOK JAMNICA  
W MIEJSCOWOŚCI WIERZCHOWINY, W KM 1+900**

*projektował:*

mgr inż. Krzysztof Mac

**Karta Uzgodnień**  
**Projekt Czasowej Organizacji Ruchu**

**Zadanie:**

**„ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1164 R WIERZCHOWINY - BÓR - JAMY  
WRAZ Z BUDOWĄ MOSTU PRZEZ POTOK JAMNICA W MIEJSCOWOŚCI  
WIERZCHOWINY, W KM 1+900”.**

.....

.....

.....

.....

.....

## **OPRACOWANIE ZAWIERA:**

### **Część opisową:**

- I. Podstawa opracowania
- II. Przedmiot opracowania
- III. Opis stanu istniejącego/charakterystyka drogi
- IV. Projektowane oznakowanie i zabezpieczenie robót
- V. Charakterystyka ruchu na drodze
- VI. Opis możliwych zagrożeń i utrudnień
- VII. Uwagi ogólne

### **Część graficzną:**

1. Orientacja rys. 0.1 w skali 1: 20 000
2. Plan sytuacyjny – obiekt mostowy w km 1+900 w ciągu DP 1164 R w m. Wierzchowiny; rys. 1 w skali 1:500
3. Plan sytuacyjny – skrzyżowanie DP 1164R z DG 103668R w m. Wola Wadowska; rys. 2 w skali 1:500
4. Plan sytuacyjny – skrzyżowanie DP 1163R z DG 103668R i DP1318K w m. Wola Wadowska; rys. 3 w skali 1:500
5. Plan sytuacyjny - skrzyżowanie DP 1163R z DP1318K w m. Wola Wadowska; rys. 4 w skali 1:500
6. Plan sytuacyjny – skrzyżowanie DP 1164R z DP 1163R w m. Wierzchowiny; rys. 5 w skali 1:500
7. Plan sytuacyjny – skrzyżowanie DP 1163R z DG w m. Wierzchowiny; rys. 6 w skali 1:500
8. Wykaz oznakowania tymczasowego rys. 7

# OPIS TECHNICZNY

## I. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi:

- wizja lokalna w terenie
  - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023r., poz. 1047).
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (t.j. Dz.U. 2022r. poz. 1518).
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784).
  - Rozporządzenie Ministrów Transportu i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 ze zmianami).
  - Rozporządzenie 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. 2019 poz. 2311 ze zmianami).
  - Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach - Załącznik Nr 1-4 do Rozporządzenia 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 (Załącznik do Dz.U. 2019 poz. 2311 ze zmianami).

Na etapie uzgadniania projektu należy uzyskać:

- Opinię Właściwego Komendanta Policji
- Opinię Zarządów Dróg i Organów ruchu
- Zatwierdzenie organu zarządzającego ruchem na drodze tj. Starosty Mieleckiego

Przed wprowadzeniem przedmiotowej organizacji ruchu należy dokonać zawiadomienia w trybie § 12 cytowanego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku.

**Przewidywany termin wprowadzenia przedmiotowej organizacji ruchu - do 31 grudnia 2026 r.**

## II. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1164 r Wierzchowiny - Bór - Jamy wraz z budową mostu przez potok Jamnica w miejscowości Wierzchowiny, w km 1+900”.

### **III. Opis stanu istniejącego/charakterystyk drogi**

Parametry techniczne drogi powiatowej Nr 1164 R

- szerokość jezdni ok. 5,00
- szerokość jezdni na obiekcie mostowym ok. 6,0m, nawierzchnia oraz poręczce o konstrukcji drewnianej obiekt oznakowany znakami B-18 zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 10t
- przed obiektem skrzyżowanie z drogą gminną
- przekrój jednojezdniowy
- nawierzchnia bitumiczna
- ruch kołowy dwukierunkowy
- istniejące oznakowanie poziome zostało pokazane na mapie zał. do projektu
- istniejące oznakowanie pionowe zostało pokazane na mapie zał. do projektu

Oznakowanie projektowane nie może zasłaniać istniejącego a odległości pomiędzy oznakowaniem istniejącym a projektowanym powinno być zgodne z warunkami określonymi w Rozporządzeniu.

- obiekt znajduje się w obszarze zabudowanym o dopuszczalnej prędkości 50 km/h (dla prędkości do 60 km/h odległość między znakami winna wynosić min. 10m a dla prędkości od 60 km/h do 90 km/h odległość między znakami winna wynosić min. 20 m.

### **IV. Projektowane oznakowanie i zabezpieczenie robót**

#### **1. Zasady ogólne**

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do utrudnień na drodze oraz zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym roboty budowlane. Do oznakowania robót stosuje się znaki, zapory, itp. Zastosowane oznakowanie powinno być dobrze widoczne w dzień i w nocy oraz utrzymane w należytych stanie przez cały okres trwania robót.

Należy bezwzględnie przestrzegać przepisów BHP.

#### **2. Zakres robót i rozwiązań projektowych**

Celem prac nad projektem organizacji ruchu na czas przebudowy obiektu mostowego było zaprojektowanie organizacji ruchu zapewniającej bezpieczeństwo użytkownikom drogi oraz pracownikom wykonującym roboty w ciągu drogi powiatowej. Z uwagi na technologię prac niezbędne jest całkowite zamknięcie przedmiotowego odcinka drogi powiatowej oraz skrzyżowania z drogą gminną za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu typu U-20b wraz ze znakiem B-1 i tabliczką. W celu wyznaczenia tymczasowego objazdu dla pojazdów zastosowano tablice F-8 i F-9 oraz korektę istniejących znaków znaki F-6 na skrzyżowaniach poprzedzających zamknięty odcinek.

Dodatkowo dla bezpieczeństwa za zaporami zaprojektowano pryzmy z piasku w postaci szczykan aby również był możliwy dojazd pojazdów budowy.

**Całość oznakowania projektowanego została zlokalizowana w pasie drogowym dróg powiatowych i gminnych na terenie województwa podkarpackiego.**

Objazd został wyznaczony drogą powiatową Nr 1163 R na odcinku Wola Wadowska – Wierchowiny oraz drogą gminną Nr 103668R od skrzyżowania DP 1164R do skrzyżowania z DP 1163R i DP 1318K. **Całość objazdu wyznaczona została po drogach województwa podkarpackiego.**

Rozwiązania projektowe zostały przedstawione na rys. nr 1 – 6.

### **3. Sposób umieszczania znaków**

Odległości umieszczania znaków pionowych wynoszą:

- pozioma od krawędzi jezdni od 0,5 m do 2 m
- pionowa spodu znaku od powierzchni pobocza 2 metry, od powierzchni chodnika 2,2 m jeżeli na jednym słupku jest więcej niż jedna tarcza to wysokość umieszczenia najniższej tarczy 1,5 metra. Odległość poszczególnych znaków od przeszkody zostały zawarte na rysunkach szczegółowych.

### **4. Wymagania znaków pionowych**

Użyte do zabezpieczenia robót elementy zabezpieczające powinny być z: podkład z blachy ocynkowanej 1,5 mm, lico znaku z folii odblaskowej typu 2, słupki stalowe ocynkowane 50 mm.

Wielkość znaków – grupa wielkości o jedną grupę wielkości większe niż występująca na drogach objętych opracowaniem.

Wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą polem czerwonym. Dopuszczalne długości zapór drogowych wynoszą: 750, 1250, 1750, 2250, 2750. Zapory drogowe muszą być wykonane z materiału niestanowiącego zagrożenie dla osób i mienia. Naroża zapór winny być wyokrąglone promieniem minimum R 30 mm. Zaleca się stosowanie zapór drogowych wykonanych z tworzyw sztucznych. Zapory mocować na stabilnych stojakach na wysokości 0,9m do 1,1m od powierzchni jezdni do górnej krawędzi zapory. Nie dopuszcza się przerw pomiędzy zaporami.

Zapory drogowe U 20 zastosowane do wygrozdzenia części jezdni mają mieć lica wykonane z folii odblaskowej i mogą być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze.

Sposób umocowania znaków i zapór powinien uniemożliwić ich przewrócenie i obrócenie wokół osi poziomej i pionowej. Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń powinny zapewniać stabilność.

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym winno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, ma zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu, pieszym oraz osobom wykonującym te roboty.

**Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należytych stanie przez okres trwania robót.**

## **V. Charakterystyka ruchu na drodze**

Główną grupę pojazdów korzystających z omawianego odcinka DP 1164 R stanowią pojazdy osobowe mieszkańców miejscowości. Zwiększenie natężenia ruchu można zaobserwować w godzinach porannych oraz popołudniowych co wynika z dojazdem i powrotem z pracy.

## **VI. Opis możliwych zagrożeń i utrudnień**

- całkowite zamknięcia odcinka drogi powiatowej Nr 1164 R
- skierowanie ruchu kołowego na trasę objazdową

## **VII. Uwagi ogólne**

Zakończenie robót w pasie drogowym należy zgłosić w celu odbioru pasa drogowego. Odbiór robót powinien być przeprowadzony obowiązkowo z udziałem przedstawiciela właściwego zarządu drogi.

W miarę postępu robót znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być usuwane przez wykonawcę robót. Znaki drogowe i urządzenia zabezpieczające pod żadnym pozorem nie mogą pozostawać na drodze, jeżeli nie występuje utrudnienie w ruchu spowodowane robotami.

Po zakończeniu robót będzie wprowadzona nowa stała organizacja ruchu lub w przypadku jej braku przywrócić istniejącą stałą organizację ruchu – termin przywrócenia należy zgłosić do organu zarządzającego ruchem.

Za prawidłowe oznakowanie i zabezpieczenie robót w terenie odpowiada Wykonawca robót

*Projekt sporządził:  
mgr inż. Krzysztof Mac*

# Wykaz Oznakowania Tymczasowego - Rys. 7

