

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT BUDOWLANY / ZAMIERZENIE BUDOWLANE

NR EGZEMPLARZA

| | |
|--------------------------|---|
| nazwa | Przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika utwardzonego pobocza przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej |
| nazwa odcinka drogi/dróg | ulica Staszica |
| adres | gmina Ostrów Mazowiecka, województwo mazowieckie |

INWESTOR / ZAMAWIAJĄCY

| | |
|------------------------|---|
| imię i nazwisko/ nazwa | Burmistrz Miasta Ostrów Mazowiecka |
| adres | ul. 3 Maja 66, 07-300 Ostrów Mazowiecka |

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA

| | |
|-------|--|
| nazwa | Daniel Czyż |
| adres | os. Bohaterów Monte Cassino 1/80, 18-400 Łomża tel. 799 246 105 |

PROJEKTANT

Branża drogowa

| | | | | |
|----------------------|------------------|-------------|------------------|--------|
| imię i nazwisko | nr uprawnień | specjalność | data opracowania | podpis |
| mgr inż. Daniel Czyż | PDL/0047/PWBD/22 | drogowa | kwiecień 2025 | |

SZCZEGÓŁOWY SPIS TREŚCI

NR STR.

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU..... | 3 |
| 1.1 | PRZEDMIOT OPRACOWANIA | 3 |
| 1.1.1 | Podstawa opracowania | 3 |
| 1.1.2 | Materiały wyjściowe do projektowania..... | 3 |
| 1.1.3 | Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji..... | 3 |
| 1.2 | STAN ISTNIEJĄCY..... | 3 |
| 1.2.1 | Charakterystyka ogólna drogi..... | 3 |
| 1.2.2 | Charakterystyka szczegółowa drogi..... | 3 |
| 1.2.3 | Charakterystyka ruchu na drodze | 3 |
| 1.2.4 | Oznakowanie istniejące..... | 3 |
| 1.3 | STAN PROJEKTOWANY..... | 3 |
| 1.3.1 | Charakterystyka projektowanych zmian..... | 3 |
| 1.3.2 | Parametry projektowe | 4 |
| 1.3.3 | Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu | 5 |
| 1.3.3.1 | Oznakowanie robót | 5 |
| 1.3.3.2 | Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD | 5 |
| 1.4 | PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU | 6 |
| 2 | OPINIE I UZGODNIENIA | 7 |
| 3 | CZĘŚĆ RYSUNKOWA | 8 |

1 Opis techniczny do projektu czasowej organizacji ruchu

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania pod nazwą:

Przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika i utwardzonego pobocza przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej.

1.1.1 Podstawa opracowania

- Umowa z inwestorem.,
- Powiązane akty prawne, normy, wytyczne, standardy, instrukcje, katalogi oraz literatura branżowa.

1.1.2 Materiały wyjściowe do projektowania

- Dane z ewidencji dróg,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego oraz wizja lokalna,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity – Dz. U. 2021 poz. 450 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz. U. 2020 poz. 470 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

1.1.3 Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa mazowieckiego, w powiecie ostrowskim, mieście Ostrow Mazowiecka, w obrębie ulicy Staszica.

Lokalizację inwestycji przedstawiono na rys. 1 Plan orientacyjny.

1.2 Stan istniejący

1.2.1 Charakterystyka ogólna drogi

Oceny istniejącego układu drogowego, nawierzchni oraz zagospodarowania terenu dokonano na podstawie wizji w terenie oraz uzyskanych materiałów wyjściowych.

Istniejący teren na projektowanym odcinku przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej.

1.2.2 Charakterystyka szczegółowa drogi

Teren objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej. W miejscu planowanej inwestycji znajduje się teren zielony. Istniejący teren odwadniany jest powierzchniowo przez spływ wody na istniejącą jezdnię.

1.2.3 Charakterystyka ruchu na drodze

Na wyżej wymienionym odcinku jezdni występuje ruch zróżnicowanych rodzajowo grup pojazdów. Głównie są to samochody osobowe, pojedyncze pojazdy dostawcze.

1.2.4 Oznakowanie istniejące

Nie zaobserwowano braków w oznakowaniu istniejącym.

1.3 Stan projektowany

1.3.1 Charakterystyka projektowanych zmian

W ramach inwestycji przewiduje się budowę chodnika, przebudowę zjazdów, budowę utwardzonego pobocza oraz poprawę systemu odwodnienia drogi. Budowa ma zapewnić poprawę warunków ruchu drogowego, poprawę

komfortu poruszania się oraz estetykę miejsc przestrzeni publicznej dla mieszkańców oraz obniżenie poziomu hałasu i zapylenia.

Projekt obejmuje m.in.:

Roboty przygotowawcze:

- odtworzenie trasy i punktów wysokościowych,
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej,
- wykonanie rozbiórki lub regulacji wysokościowych istniejących nawierzchni,

Roboty drogowe:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie systemu odwodnienia drogi,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- profilowanie istniejącej nawierzchni,
- budowa nowych i przebudowę dotychczas istniejących w terenie zjazdów indywidualnych,
- budowa chodnika,
- budowa utwardzonego pobocza,
- wykonanie robót wykończeniowych tj., umacnianie i profilowanie poboczy,

Organizacja ruchu:

- wykonanie oznakowania pionowego wraz z konstrukcjami,

Wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Chodnik

Lewostronny chodnik z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,20m (z lokalnym zwężeniem do 1,5m) Przyjęto pochylenie poprzeczne 2%.

Pobocza

Ulepszone pobocze z kostki brukowej betonowej o szerokości 1,00 - 1,60m – zgodnie z PZT. Zaprojektowano odcinki zapewniające zachowanie porządku w ruchu drogowym oraz ciągłość przyjętych rozwiązań projektowych.

Zjazdy

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu, na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano zjazdy indywidualne utwardzone. Szczegółową lokalizację, geometrię i rodzaj konstrukcji przedstawiono na planie sytuacyjnym - rys. 2.

Parametry techniczne projektowanych zjazdów:

Zjazdy indywidualne:

- Szerokość zjazdów -zgodnie z PZT
- Pochylenie podłużne na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku – nie większe niż 15 %.

1.3.2 Parametry projektowe

- Szerokość jezdni – istniejąca 6,0m
- Szerokość chodnika - 2,2m
- Szerokość zjazdów – wg PZT
- Szerokość utwardzonego pobocza - 1,0 – 1,60 m,
- Szerokość pobocza gruntowego nieutwardzonego – min. 0,75m
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchnię 115 kN
- Kategoria ruchu KR 1

1.3.3 Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

1.3.3.1 Oznakowanie robót

Szczegółowo zakres robót ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z instrukcją o znakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym.

Na czas robót budowlanych budowana droga zostanie zamknięta z dopuszczeniem dojazdu do posesji.

Po zakończeniu robót teren pasa drogowego zostanie uporządkowany i zostanie wprowadzona stała organizacja robót.

Do oznakowania robót drogowych należy użyć tarcz wielkości jeden poziom wyższy od stosowanych na drodze.

W związku z tym znaki tymczasowe muszą być wielkości „średnie” (S).

1.3.3.2 Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD

Oznakowanie oraz urządzenia BRD należy wykonać, umieszczać zgodnie z:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

W zastosowanym na czas robót oznakowaniu i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego lica znaków (tablic) powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 albo folii pryzmatycznej.

Projektowane znaki należy zamontować na słupkach z rur stalowych w odległości od 1,0 do 2,0m od krawędzi jezdni, na wysokości 2,0m licząc od dolnej krawędzi tarczy znaku w przypadku, gdy znak umieszczany jest na poboczu oraz 2,2m w przypadku, gdy znak umieszczany jest na chodniku w obszarze zabudowanym. Stojaki do urządzeń zabezpieczających powinny zapewniać ich stabilność i uniemożliwić upadek. Umocowanie tablic i znaków powinno tworzyć konstrukcję zapewniającą ich trwałość, widoczność i czytelność.

Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy bezwzględnie każdorazowo zasłaniać w sposób nie powodujący uszkodzenia, ani obniżenia jego parametrów technicznych, pamiętając każdorazowo o jego odsłonięciu po zakończeniu robót.

Szerokość jezdni dla czasowych organizacji ruchu zawartych w Katalogu, nie powinna być mniejsza niż:

c) w przypadku drogi klasy G i dróg niższych klas:

- 2,75 m - dla jednego pasa ruchu,
- 5,50 m - dla ruchu dwukierunkowego.

W każdym przypadku należy dążyć do minimalizacji długości odcinków wyłączonych z ruchu (ograniczania utrudnień w ruchu).

Krawędź robót od strony pasa ruchu musi być wydzielona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

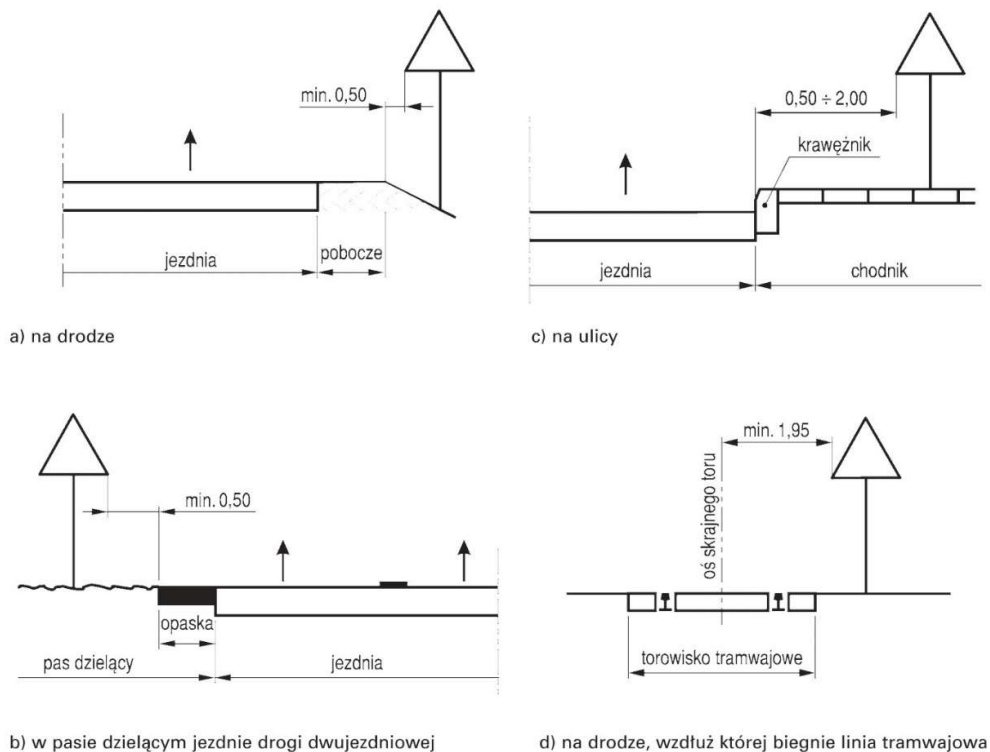
Każdorazowo należy wymagać czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę.

Jeżeli roboty będą prowadzone na łukach poziomych lub w miejscach, gdzie ustawione znaki mogłyby być niewidoczne (np. zakrzaczenie) wówczas należy je umieścić przed łukiem poziomym w taki sposób, aby zapewnić ich dobrą widoczność dla użytkowników drogi.

Wszyscy pracownicy poruszający się w pasie drogowym: jezdni, pobocze, poza koroną drogi głównej, drogi boczne i zjazdy, muszą bezwzględnie posiadać kamizelki odblaskowe koloru pomarańczowego. Pojazdy budowy muszą być wyposażone w lampy ostrzegawcze pulsujące koloru pomarańczowego.

Po całkowitym zakończeniu prac należy natychmiast usunąć tymczasowe oznakowanie.

Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



1.4 Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzić:

- wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu – 30.04.2028r.
- wprowadzenie stałej organizacji ruchu – 31.10.2028r.

Dokładny termin zostanie przekazany przez wykonawcę robót zarządcy drogi, zarządcy ruchu oraz organom opiniującym na 7 dni roboczych przed planowanym rozpoczęciem prac.

2 Opinie i uzgodnienia

3 Część rysunkowa

| | | |
|--------|-------------------|----------|
| Rys.1. | Plan orientacyjny | 1:25 000 |
| Rys.2. | Plan sytuacyjny | 1:500 |

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT BUDOWLANY / ZAMIERZENIE BUDOWLANE

NR EGZEMPLARZA

| | |
|--------------------------|---|
| nazwa | Przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika utwardzonego pobocza przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej |
| nazwa odcinka drogi/dróg | ulica Staszica |
| adres | gmina Ostrów Mazowiecka, województwo mazowieckie |

INWESTOR / ZAMAWIAJĄCY

| | |
|------------------------|---|
| imię i nazwisko/ nazwa | Burmistrz Miasta Ostrów Mazowiecka |
| adres | ul. 3 Maja 66, 07-300 Ostrów Mazowiecka |

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA

| | |
|-------|--|
| nazwa | Daniel Czyż |
| adres | os. Bohaterów Monte Cassino 1/80, 18-400 Łomża tel. 799 246 105 |

PROJEKTANT

Branża drogowa

| | | | | |
|----------------------|------------------|-------------|------------------|--------|
| imię i nazwisko | nr uprawnień | specjalność | data opracowania | podpis |
| mgr inż. Daniel Czyż | PDL/0047/PWBD/22 | drogowa | kwiecień 2025 | |

SZCZEGÓŁOWY SPIS TREŚCI

NR STR.

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU..... | 3 |
| 1.1 | PRZEDMIOT OPRACOWANIA | 3 |
| 1.1.1 | Podstawa opracowania | 3 |
| 1.1.2 | Materiały wyjściowe do projektowania..... | 3 |
| 1.1.3 | Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji..... | 3 |
| 1.2 | STAN ISTNIEJĄCY..... | 3 |
| 1.2.1 | Charakterystyka ogólna drogi..... | 3 |
| 1.2.2 | Charakterystyka szczegółowa drogi..... | 3 |
| 1.2.3 | Charakterystyka ruchu na drodze | 3 |
| 1.2.4 | Oznakowanie istniejące..... | 3 |
| 1.3 | STAN PROJEKTOWANY..... | 3 |
| 1.3.1 | Charakterystyka projektowanych zmian..... | 3 |
| 1.3.2 | Parametry projektowe | 4 |
| 1.3.3 | Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu | 5 |
| 1.3.3.1 | Oznakowanie robót | 5 |
| 1.3.3.2 | Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD | 5 |
| 1.4 | PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU | 6 |
| 2 | OPINIE I UZGODNIENIA | 7 |
| 3 | CZĘŚĆ RYSUNKOWA | 8 |

1 Opis techniczny do projektu czasowej organizacji ruchu

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania pod nazwą:

Przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika i utwardzonego pobocza przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej.

1.1.1 Podstawa opracowania

- Umowa z inwestorem.,
- Powiązane akty prawne, normy, wytyczne, standardy, instrukcje, katalogi oraz literatura branżowa.

1.1.2 Materiały wyjściowe do projektowania

- Dane z ewidencji dróg,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego oraz wizja lokalna,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity – Dz. U. 2021 poz. 450 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz. U. 2020 poz. 470 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

1.1.3 Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa mazowieckiego, w powiecie ostrowskim, mieście Ostrow Mazowiecka, w obrębie ulicy Staszica.

Lokalizację inwestycji przedstawiono na rys. 1 Plan orientacyjny.

1.2 Stan istniejący

1.2.1 Charakterystyka ogólna drogi

Oceny istniejącego układu drogowego, nawierzchni oraz zagospodarowania terenu dokonano na podstawie wizji w terenie oraz uzyskanych materiałów wyjściowych.

Istniejący teren na projektowanym odcinku przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej.

1.2.2 Charakterystyka szczegółowa drogi

Teren objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej. W miejscu planowanej inwestycji znajduje się teren zielony. Istniejący teren odwadniany jest powierzchniowo przez spływ wody na istniejącą jezdnię.

1.2.3 Charakterystyka ruchu na drodze

Na wyżej wymienionym odcinku jezdni występuje ruch zróżnicowanych rodzajowo grup pojazdów. Głównie są to samochody osobowe, pojedyncze pojazdy dostawcze.

1.2.4 Oznakowanie istniejące

Nie zaobserwowano braków w oznakowaniu istniejącym.

1.3 Stan projektowany

1.3.1 Charakterystyka projektowanych zmian

W ramach inwestycji przewiduje się budowę chodnika, przebudowę zjazdów, budowę utwardzonego pobocza oraz poprawę systemu odwodnienia drogi. Budowa ma zapewnić poprawę warunków ruchu drogowego, poprawę

komfortu poruszania się oraz estetykę miejsc przestrzeni publicznej dla mieszkańców oraz obniżenie poziomu hałasu i zapylenia.

Projekt obejmuje m.in.:

Roboty przygotowawcze:

- odtworzenie trasy i punktów wysokościowych,
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej,
- wykonanie rozbiórki lub regulacji wysokościowych istniejących nawierzchni,

Roboty drogowe:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie systemu odwodnienia drogi,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- profilowanie istniejącej nawierzchni,
- budowa nowych i przebudowę dotychczas istniejących w terenie zjazdów indywidualnych,
- budowa chodnika,
- budowa utwardzonego pobocza,
- wykonanie robót wykończeniowych tj., umacnianie i profilowanie poboczy,

Organizacja ruchu:

- wykonanie oznakowania pionowego wraz z konstrukcjami,

Wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Chodnik

Lewostronny chodnik z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,20m (z lokalnym zwężeniem do 1,5m) Przyjęto pochylenie poprzeczne 2%.

Pobocza

Ulepszone pobocze z kostki brukowej betonowej o szerokości 1,00 - 1,60m – zgodnie z PZT. Zaprojektowano odcinki zapewniające zachowanie porządku w ruchu drogowym oraz ciągłość przyjętych rozwiązań projektowych.

Zjazdy

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu, na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano zjazdy indywidualne utwardzone. Szczegółową lokalizację, geometrię i rodzaj konstrukcji przedstawiono na planie sytuacyjnym - rys. 2.

Parametry techniczne projektowanych zjazdów:

Zjazdy indywidualne:

- Szerokość zjazdów -zgodnie z PZT
- Pochylenie podłużne na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku – nie większe niż 15 %.

1.3.2 Parametry projektowe

- Szerokość jezdni – istniejąca 6,0m
- Szerokość chodnika - 2,2m
- Szerokość zjazdów – wg PZT
- Szerokość utwardzonego pobocza - 1,0 – 1,60 m,
- Szerokość pobocza gruntowego nieutwardzonego – min. 0,75m
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchnię 115 kN
- Kategoria ruchu KR 1

1.3.3 Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

1.3.3.1 Oznakowanie robót

Szczegółowo zakres robót ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z instrukcją o znakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym.

Na czas robót budowlanych budowana droga zostanie zamknięta z dopuszczeniem dojazdu do posesji.

Po zakończeniu robót teren pasa drogowego zostanie uporządkowany i zostanie wprowadzona stała organizacja robót.

Do oznakowania robót drogowych należy użyć tarcz wielkości jeden poziom wyższy od stosowanych na drodze.

W związku z tym znaki tymczasowe muszą być wielkości „średnie” (S).

1.3.3.2 Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD

Oznakowanie oraz urządzenia BRD należy wykonać, umieszczać zgodnie z:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

W zastosowanym na czas robót oznakowaniu i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego lica znaków (tablic) powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 albo folii pryzmatycznej.

Projektowane znaki należy zamontować na słupkach z rur stalowych w odległości od 1,0 do 2,0m od krawędzi jezdni, na wysokości 2,0m licząc od dolnej krawędzi tarczy znaku w przypadku, gdy znak umieszczany jest na poboczu oraz 2,2m w przypadku, gdy znak umieszczany jest na chodniku w obszarze zabudowanym. Stojaki do urządzeń zabezpieczających powinny zapewniać ich stabilność i uniemożliwić upadek. Umocowanie tablic i znaków powinno tworzyć konstrukcję zapewniającą ich trwałość, widoczność i czytelność.

Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy bezwzględnie każdorazowo zasłaniać w sposób nie powodujący uszkodzenia, ani obniżenia jego parametrów technicznych, pamiętając każdorazowo o jego odsłonięciu po zakończeniu robót.

Szerokość jezdni dla czasowych organizacji ruchu zawartych w Katalogu, nie powinna być mniejsza niż:

c) w przypadku drogi klasy G i dróg niższych klas:

- 2,75 m - dla jednego pasa ruchu,
- 5,50 m - dla ruchu dwukierunkowego.

W każdym przypadku należy dążyć do minimalizacji długości odcinków wyłączonych z ruchu (ograniczania utrudnień w ruchu).

Krawędź robót od strony pasa ruchu musi być wydzielona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

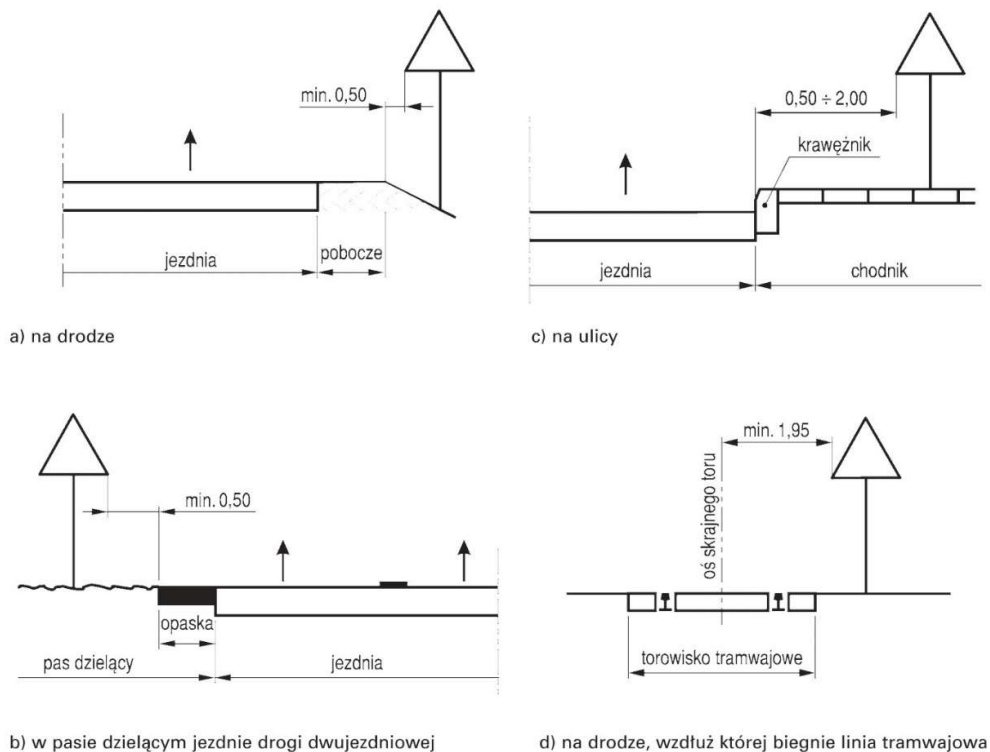
Każdorazowo należy wymagać czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę.

Jeżeli roboty będą prowadzone na łukach poziomych lub w miejscach, gdzie ustawione znaki mogłyby być niewidoczne (np. zakrzaczenie) wówczas należy je umieścić przed łukiem poziomym w taki sposób, aby zapewnić ich dobrą widoczność dla użytkowników drogi.

Wszyscy pracownicy poruszający się w pasie drogowym: jezdni, pobocze, poza koroną drogi głównej, drogi boczne i zjazdy, muszą bezwzględnie posiadać kamizelki odblaskowe koloru pomarańczowego. Pojazdy budowy muszą być wyposażone w lampy ostrzegawcze pulsujące koloru pomarańczowego.

Po całkowitym zakończeniu prac należy natychmiast usunąć tymczasowe oznakowanie.

Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



1.4 Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzić:

- wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu – 30.04.2028r.
- wprowadzenie stałej organizacji ruchu – 31.10.2028r.

Dokładny termin zostanie przekazany przez wykonawcę robót zarządcy drogi, zarządcy ruchu oraz organom opiniującym na 7 dni roboczych przed planowanym rozpoczęciem prac.

2 Opinie i uzgodnienia

3 Część rysunkowa

| | | |
|--------|-------------------|----------|
| Rys.1. | Plan orientacyjny | 1:25 000 |
| Rys.2. | Plan sytuacyjny | 1:500 |

PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT BUDOWLANY / ZAMIERZENIE BUDOWLANE

NR EGZEMPLARZA

| | |
|--------------------------|---|
| nazwa | Przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika utwardzonego pobocza przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej |
| nazwa odcinka drogi/dróg | ulica Staszica |
| adres | gmina Ostrów Mazowiecka, województwo mazowieckie |

INWESTOR / ZAMAWIAJĄCY

| | |
|------------------------|---|
| imię i nazwisko/ nazwa | Burmistrz Miasta Ostrów Mazowiecka |
| adres | ul. 3 Maja 66, 07-300 Ostrów Mazowiecka |

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA

| | |
|-------|--|
| nazwa | Daniel Czyż |
| adres | os. Bohaterów Monte Cassino 1/80, 18-400 Łomża tel. 799 246 105 |

PROJEKTANT

Branża drogowa

| | | | | |
|----------------------|------------------|-------------|------------------|--------|
| imię i nazwisko | nr uprawnień | specjalność | data opracowania | podpis |
| mgr inż. Daniel Czyż | PDL/0047/PWBD/22 | drogowa | kwiecień 2025 | |

SZCZEGÓŁOWY SPIS TREŚCI

NR STR.

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU..... | 3 |
| 1.1 | PRZEDMIOT OPRACOWANIA | 3 |
| 1.1.1 | Podstawa opracowania | 3 |
| 1.1.2 | Materiały wyjściowe do projektowania..... | 3 |
| 1.1.3 | Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji..... | 3 |
| 1.2 | STAN ISTNIEJĄCY..... | 3 |
| 1.2.1 | Charakterystyka ogólna drogi..... | 3 |
| 1.2.2 | Charakterystyka szczegółowa drogi..... | 3 |
| 1.2.3 | Charakterystyka ruchu na drodze | 3 |
| 1.2.4 | Oznakowanie istniejące..... | 3 |
| 1.3 | STAN PROJEKTOWANY..... | 3 |
| 1.3.1 | Charakterystyka projektowanych zmian..... | 3 |
| 1.3.2 | Parametry projektowe | 4 |
| 1.3.3 | Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu | 5 |
| 1.3.3.1 | Oznakowanie robót | 5 |
| 1.3.3.2 | Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD | 5 |
| 1.4 | PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU | 6 |
| 2 | OPINIE I UZGODNIENIA | 7 |
| 3 | CZĘŚĆ RYSUNKOWA | 8 |

1 Opis techniczny do projektu czasowej organizacji ruchu

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania pod nazwą:

Przebudowa drogi w zakresie budowy chodnika i utwardzonego pobocza przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej.

1.1.1 Podstawa opracowania

- Umowa z inwestorem.,
- Powiązane akty prawne, normy, wytyczne, standardy, instrukcje, katalogi oraz literatura branżowa.

1.1.2 Materiały wyjściowe do projektowania

- Dane z ewidencji dróg,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego oraz wizja lokalna,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity – Dz. U. 2021 poz. 450 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz. U. 2020 poz. 470 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

1.1.3 Przedmiot inwestycji i zakres inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa mazowieckiego, w powiecie ostrowskim, mieście Ostrow Mazowiecka, w obrębie ulicy Staszica.

Lokalizację inwestycji przedstawiono na rys. 1 Plan orientacyjny.

1.2 Stan istniejący

1.2.1 Charakterystyka ogólna drogi

Oceny istniejącego układu drogowego, nawierzchni oraz zagospodarowania terenu dokonano na podstawie wizji w terenie oraz uzyskanych materiałów wyjściowych.

Istniejący teren na projektowanym odcinku przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej.

1.2.2 Charakterystyka szczegółowa drogi

Teren objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest przy ulicy Staszica w Ostrowi Mazowieckiej. W miejscu planowanej inwestycji znajduje się teren zielony. Istniejący teren odwadniany jest powierzchniowo przez spływ wody na istniejącą jezdnię.

1.2.3 Charakterystyka ruchu na drodze

Na wyżej wymienionym odcinku jezdni występuje ruch zróżnicowanych rodzajowo grup pojazdów. Głównie są to samochody osobowe, pojedyncze pojazdy dostawcze.

1.2.4 Oznakowanie istniejące

Nie zaobserwowano braków w oznakowaniu istniejącym.

1.3 Stan projektowany

1.3.1 Charakterystyka projektowanych zmian

W ramach inwestycji przewiduje się budowę chodnika, przebudowę zjazdów, budowę utwardzonego pobocza oraz poprawę systemu odwodnienia drogi. Budowa ma zapewnić poprawę warunków ruchu drogowego, poprawę

komfortu poruszania się oraz estetykę miejsc przestrzeni publicznej dla mieszkańców oraz obniżenie poziomu hałasu i zapylenia.

Projekt obejmuje m.in.:

Roboty przygotowawcze:

- odtworzenie trasy i punktów wysokościowych,
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej,
- wykonanie rozbiórki lub regulacji wysokościowych istniejących nawierzchni,

Roboty drogowe:

- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie systemu odwodnienia drogi,
- budowę nowych konstrukcji nawierzchni,
- profilowanie istniejącej nawierzchni,
- budowa nowych i przebudowę dotychczas istniejących w terenie zjazdów indywidualnych,
- budowa chodnika,
- budowa utwardzonego pobocza,
- wykonanie robót wykończeniowych tj., umacnianie i profilowanie poboczy,

Organizacja ruchu:

- wykonanie oznakowania pionowego wraz z konstrukcjami,

Wszelkie inne roboty jakie okażą się niezbędne dla wykonania przedmiotu zamówienia.

Chodnik

Lewostronny chodnik z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,20m (z lokalnym zwężeniem do 1,5m) Przyjęto pochylenie poprzeczne 2%.

Pobocza

Ulepszone pobocze z kostki brukowej betonowej o szerokości 1,00 - 1,60m – zgodnie z PZT. Zaprojektowano odcinki zapewniające zachowanie porządku w ruchu drogowym oraz ciągłość przyjętych rozwiązań projektowych.

Zjazdy

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu, na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano zjazdy indywidualne utwardzone. Szczegółową lokalizację, geometrię i rodzaj konstrukcji przedstawiono na planie sytuacyjnym - rys. 2.

Parametry techniczne projektowanych zjazdów:

Zjazdy indywidualne:

- Szerokość zjazdów -zgodnie z PZT
- Pochylenie podłużne na długości nie mniejszej niż 5,0 m od krawędzi korony drogi nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku – nie większe niż 15 %.

1.3.2 Parametry projektowe

- Szerokość jezdni – istniejąca 6,0m
- Szerokość chodnika - 2,2m
- Szerokość zjazdów – wg PZT
- Szerokość utwardzonego pobocza - 1,0 – 1,60 m,
- Szerokość pobocza gruntowego nieutwardzonego – min. 0,75m
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchnię 115 kN
- Kategoria ruchu KR 1

1.3.3 Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu

1.3.3.1 Oznakowanie robót

Szczegółowo zakres robót ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z instrukcją o znakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym.

Na czas robót budowlanych budowana droga zostanie zamknięta z dopuszczeniem dojazdu do posesji.

Po zakończeniu robót teren pasa drogowego zostanie uporządkowany i zostanie wprowadzona stała organizacja robót.

Do oznakowania robót drogowych należy użyć tarcz wielkości jeden poziom wyższy od stosowanych na drodze.

W związku z tym znaki tymczasowe muszą być wielkości „średnie” (S).

1.3.3.2 Zasady oznakowania oraz umieszczania urządzeń BRD

Oznakowanie oraz urządzenia BRD należy wykonać, umieszczać zgodnie z:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 z późniejszymi zmianami)), wraz z załącznikami.

W zastosowanym na czas robót oznakowaniu i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego lica znaków (tablic) powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 albo folii pryzmatycznej.

Projektowane znaki należy zamontować na słupkach z rur stalowych w odległości od 1,0 do 2,0m od krawędzi jezdni, na wysokości 2,0m licząc od dolnej krawędzi tarczy znaku w przypadku, gdy znak umieszczany jest na poboczu oraz 2,2m w przypadku, gdy znak umieszczany jest na chodniku w obszarze zabudowanym. Stojaki do urządzeń zabezpieczających powinny zapewniać ich stabilność i uniemożliwić upadek. Umocowanie tablic i znaków powinno tworzyć konstrukcję zapewniającą ich trwałość, widoczność i czytelność.

Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy bezwzględnie każdorazowo zasłaniać w sposób nie powodujący uszkodzenia, ani obniżenia jego parametrów technicznych, pamiętając każdorazowo o jego odsłonięciu po zakończeniu robót.

Szerokość jezdni dla czasowych organizacji ruchu zawartych w Katalogu, nie powinna być mniejsza niż:

c) w przypadku drogi klasy G i dróg niższych klas:

- 2,75 m - dla jednego pasa ruchu,
- 5,50 m - dla ruchu dwukierunkowego.

W każdym przypadku należy dążyć do minimalizacji długości odcinków wyłączonych z ruchu (ograniczania utrudnień w ruchu).

Krawędź robót od strony pasa ruchu musi być wydzielona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

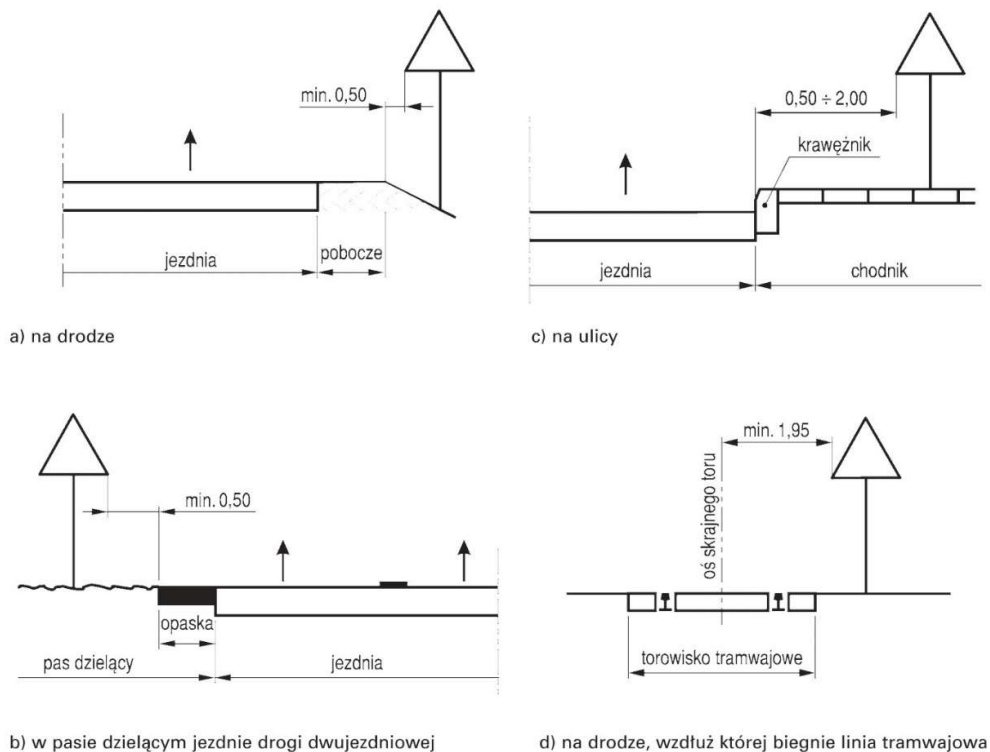
Każdorazowo należy wymagać czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę.

Jeżeli roboty będą prowadzone na łukach poziomych lub w miejscach, gdzie ustawione znaki mogłyby być niewidoczne (np. zakrzaczenie) wówczas należy je umieścić przed łukiem poziomym w taki sposób, aby zapewnić ich dobrą widoczność dla użytkowników drogi.

Wszyscy pracownicy poruszający się w pasie drogowym: jezdni, pobocze, poza koroną drogi głównej, drogi boczne i zjazdy, muszą bezwzględnie posiadać kamizelki odblaskowe koloru pomarańczowego. Pojazdy budowy muszą być wyposażone w lampy ostrzegawcze pulsujące koloru pomarańczowego.

Po całkowitym zakończeniu prac należy natychmiast usunąć tymczasowe oznakowanie.

Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



1.4 Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzić:

- wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu – 30.04.2028r.
- wprowadzenie stałej organizacji ruchu – 31.10.2028r.

Dokładny termin zostanie przekazany przez wykonawcę robót zarządcy drogi, zarządcy ruchu oraz organom opiniującym na 7 dni roboczych przed planowanym rozpoczęciem prac.

2 Opinie i uzgodnienia

3 Część rysunkowa

| | | |
|--------|-------------------|----------|
| Rys.1. | Plan orientacyjny | 1:25 000 |
| Rys.2. | Plan sytuacyjny | 1:500 |